La revista
de mayor difusión
del transporte
de pasajeros.
Autocares, autobuses,
carrocerías
y componentes.

Año 24. #246.
Mayo 2018
www.revistaviajeros.com

VIAJEROS

de transporte público en España y Portugal

ÁVILA, SEDE DEL XXV CONGRESO DE ATUC 2018

• Reportaje: MaaS. La movilidad como un servicio al cliente •
• Especiales: Asientos y Carrocerías •
• Prueba: Scania Interlink LD Hybrid •

EDITEC
GRUPO EDITORIAL

VERSATILIDAD EXTRAORDINARIA

Nueva arquitectura del vehículo polivalente y personalizable

Bodega de hasta 12 m³ de volumen: perfecta para los servicios de línea regionales y nacionales, los traslados al aeropuerto, las excursiones y los viajes organizados

FIABILIDAD PROBADA

Un extenso legado y gran experiencia

Probado en condiciones de carretera y climáticas extremas: desde -30 °C hasta +50 °C

Tecnología HI-SCR exclusiva sin regeneración

RENTABILIDAD OPTIMIZADA

El mejor TCO del segmento

Bajo consumo de combustible y largos intervalos de mantenimiento

Elevado valor de reventa

Uso polivalente optimizado tanto para servicio en laborables como en festivos

MÁXIMA COMODIDAD Y SEGURIDAD

Equipamiento con el máximo nivel de confort de la categoría

Avanzados sistemas de seguridad activa y pasiva

Bajos niveles de ruido y vibración

IVECO BUS

Tu socio para el transporte sostenible

NUEVA MOVILIDAD, NUEVOS RETOS POR DELANTE

Luis Gómez-Llorente
Director de Viajeros

Si en el pasado número nos centrábamos en la necesaria digitalización, en esta ocasión vemos como las necesidades de la nueva movilidad se mueven también en otros ámbitos, como un nuevo urbanismo, mayor flexibilidad de pago y la convivencia tanto en el mundo real como virtual de todos los modos convencionales y los que acaban de llegar o estén por aparecer. Se trata de crear sistemas integrados y abiertos en los que se puedan seguir sumando posibilidades.

En un momento en el que la tecnología nos pasa por encima como un rodillo a toda velocidad es necesario dar pasos rápidos pero seguros. El mundo empresarial no debe tener miedo al lógico vértigo que tanto cambio supone pero tampoco se deben dar pasos en falso.

Afortunadamente, las asociaciones sectoriales, el Gobierno y diversos organismos y fundaciones están trabajando intensamente para formar a los operadores en este sentido y darles las herramientas adecuadas para afrontar con éxito este cambio rotundo e imparable.

La próxima cita del sector será en Ávila, en el Congreso Anual de ATUC. Este año cumple 25 ediciones, una importante fecha que indica todo el trabajo que ya se ha desarrollado. Queda tanto por hacer en el mundo del transporte de viajeros que parece que le faltan horas al día. Esa es la sensación que flota en el ambiente. Nuevos sistemas de pago, leyes de financiación...

Los cambios afectarán a todos los segmentos por igual, tanto urbano, como regular como discrecional. Porque las nuevas tecnologías se han colado en los más profundo de la vida de todos los ciudadanos y ya es imposible no contar con ello en ningún ámbito empresarial. Tampoco en el transporte.

También la protección del medio ambiente es un eje fundamental para la movilidad del futuro y de hoy mismo. En el Congreso de GASNAM supimos que en breve habrá autocares de largo recorrido con propulsión de gas, que los puntos de recarga de este combustible se multiplicarán pronto y tendremos 300 en toda España... Pero también estamos ante el despertar de la electrificación, cada vez más testada.

En cualquier caso, la movilidad tiene mucho que aportar al diseño de la nueva civilización que estamos viendo aparecer. Porque no lo duden, eso es lo que está ocurriendo y no es ciencia ficción.

03 EDITORIAL
Nueva movilidad, nuevos retos por delante

22 JORNADAS
Simposio de transporte en autobús y autocar: Hacia una visión triple cero

42 REPORTAJE
Autocares Abagon Organiza la I Jornada de Seguridad en el Transporte Escolar de Guardo

06 EN PORTADA
MaaS. Movilidad en un mundo que se mueve más rápido

18 ENTREVISTA
Alfredo Vázquez, Presidente de ANETRA

34 REPORTAJE
Industria Carrocera en España

12 ENTREVISTA
Jesús Herrero, Secretario General de ATUC

28 ESPECIAL
Asientos para transporte de Viajeros por carretera

48 PRUEBA
Scania Interlink LD Hybrid

16 OPERADORES
Asamblea de CONFEBUS

38 JORNADAS
VI Congreso GASNAM

46 REPORTAJE
Editec gana la Carrera del Transporte de Scania

EDITEC GRUPO EDITORIAL

VIAJEROS

de transporte público en España y Portugal

Revista fundada por:
Jesús Gómez Llorente

Depósito Legal:
M-23.188-1995
ISSN:
ISSN:1136-579X

Edita:
Grupo Editorial Editec

Director:
Luis Gómez-Llorente

Redactor Jefe:
Isabel Blancas Maldonado

Redacción:
Luis Francisco Blanco Barba

Estilismo editorial:
Lucy King

Marketing Manager:
Paloma Buitrón Susaeta

Pruebas Técnicas:
Antonio Juliá (Autocares), Manuel Rujas (Camiones), Juan Morón (Veh. Ligeros)

Colaboradores:
José Carlos Cámara (Periodista), José M. Cáncer Lalanne (Doctor Ingeniero), Francisco J. Sánchez-Gamborino (Abogado), Antonio Mozas Martinez (Ingeniero), Óscar Sbert Lozano (Ingeniero), Enrique Mapelli López (Abogado) Roberto Llorens (Técnico en Transportes y Experto en Turismo)

Secciones Oficiales:

aetram ascabus

Dirección, Redacción y Publicidad:
C/. Padilla, 72
Tel.: 91 401 69 21 / 91 401 34 39

Precio de suscripción por un año edición Papel y boletín Digital:
Nacional: 65,49 €. Extranjero: 120 €.
Número suelto: 7,44 €

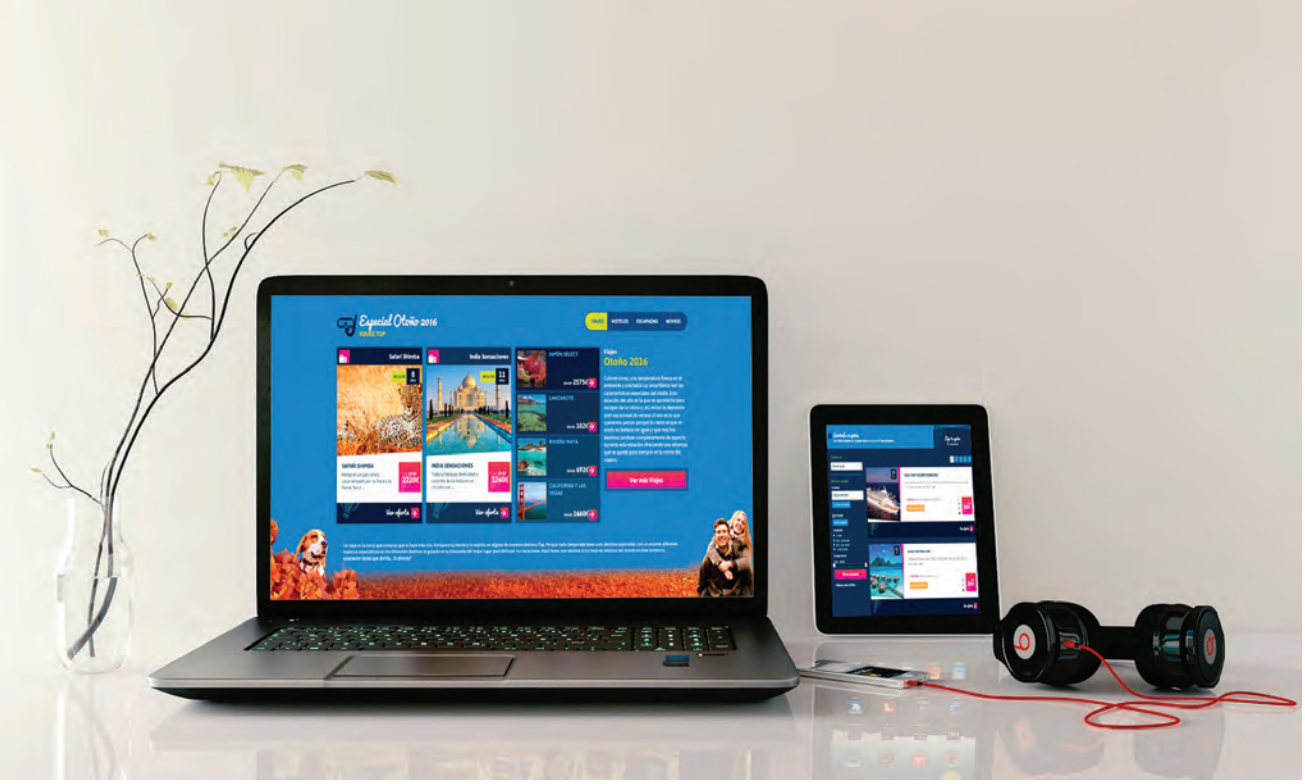
Impresión:
Gráficas Aries

Preimpresión:
infoycomunicación, S. L.

Los artículos firmados expresan el criterio de sus autores, sin que ello suponga que VIAJEROS, ni las respectivas empresas de los colaboradores, compartan necesariamente las opiniones expuestas por los primeros

PREMIOS

AUTOBUS DEL AÑO 2018 · AUTOCAR DEL AÑO 2018 · MIDIBUS DEL AÑO 2018 · MICROBUS DEL AÑO 2018 · V.I. ECOLÓGICO DEL AÑO 2018



MOVILIDAD EN UN MUNDO QUE SE MUEVE MÁS RÁPIDO

ENTENDER LA MOVILIDAD COMO UN SERVICIO ES LA ÚNICA ALTERNATIVA DEL TRANSPORTE

LA CRISIS ECONÓMICA QUE SACUDIÓ EL MUNDO, EL USO MASIVO DE INTERNET, LAS REDES SOCIALES Y DISPOSITIVOS MÓVILES, ASÍ COMO EL DESPEGUE DE LA CIUDAD "INTELIGENTE" HAN MODIFICADO ABSOLUTAMENTE EL CONCEPTO DE LA MOVILIDAD

El concepto MaaS (Movilidad como Servicio) no tiene vuelta atrás. El transporte en sí mismo no es el fin, sino un eslabón de la cadena. El sistema ha cambiado tanto que ya no sólo requiere la famosa intermodalidad, sino también la conectividad con el mundo virtual para convivir y cooperar con cada uno de los nuevos conceptos de transporte y con la propia ciudad física, que se irá adaptando a los nuevos retos como la conducción autónoma.

HACIA LA CUARTA REVOLUCIÓN INDUSTRIAL

La tecnología ha dado un salto gigante en las últimas décadas y se espera que lo que está por venir este siglo nos dejará con la boca abierta. Una revolución industrial no supone solo un cambio en los modos de producción, también configura el entorno y la sociedad así como sus hábitos, sus pensamientos... Cuando el ser humano dejó de ser sólo cazador-recolector y se convirtió en ganadero-agricultor, estaba sentando sin saberlo las bases de nuestra actual civilización al influir directamente en la generación de materias primas. El siguiente gran paso llegó a mediados del siglo XVIII, con la llamada Primera Revolución Industrial. El mundo dejó de ser rural y se convirtió en lo que hoy es. Los expertos afirman que desde la llegada de Internet esta-

MANUAL PARA IMPLANTAR PAGO EMV SIN CONTACTO EN EL TRANSPORTE PÚBLICO

La tecnología EMV Contactless ha llegado al transporte público para quedarse, tanto en su versión bancaria como en la de tarjeta de transporte. Bien como sustituto en el uso del efectivo a bordo o bien como parte de un sistema de billetaje basado en cuentas, el potencial es enorme. Por este motivo, y con el fin de ayudar a la implantación de este tipo de sistemas en aquellas empresas que pudieran estar interesadas, Asociación de Empresas Gestoras de Transportes Colectivos Urbanos (ATUC) en colaboración con VISA ha elaborado una guía en la que se indican los pasos a seguir por los operadores de transporte público para implantar un proyecto de pago con tarjetas EMV sin contacto en sus sistemas de acceso. ITS España organizó una jornada para presentar este manual y en la que expertos en la materia hablaron sobre tendencias y experiencias de la implantación de estos sistemas.

mos atravesando por la Tercera Revolución Industrial, preocupada por la conectividad, el mundo online, las energías alternativas y los sistemas inteligentes. Sin embargo, ésta será quizá la fase más corta de la industria. Estamos a las puertas de la Cuarta Revolución Industrial o Industrial 4.0, que se basará en la inteligencia artificial y en la auto-producción del propio consumidor.

EL CIUDADANO HA CAMBIADO

Cada uno de estos cambios industriales nos lleva a un siguiente paso como sociedad. De la reciente crisis hemos aprendido a aprovechar mejor los recursos y hacer bien las cuentas. Del calentamiento global hemos sacado la necesidad urgente de usar energías alternativas. La tecnología nos ha facilitado llevar en el bolsillo un ordenador portátil en formato teléfono más potente que el primer equipo que usó la NASA para poner un hombre en la Luna. ¿Cómo influye esto en el transporte? De muchas formas: nueva relación de propiedad o uso de los vehículos, información en tiempo real, combinación de modos, medios de pago flexibles...

EL CONCEPTO MAAS

Y todo esto nos lleva a un nuevo modo de entender la movilidad, donde los operadores de transporte ofrecen su servicio en un mundo mucho más amplio que el que conocíamos hasta ahora. El cliente ya no es el antiguo usuario cautivo y local. Cualquier turista, de cualquier lugar del mundo puede ver la información de precios y rutas desde su país de origen o estando ya en pleno viaje. Lo importante es contar con un sistema conectado y colaborador entre los diferentes modos, también los que acaban de llegar, para que el cliente se mueva de manera flexible según sus necesidades.

En este sentido tiene mucho que decir el sistema de ticketing utilizado. La tecnología EMV ha significado un salto sin precedentes en este sentido. Desde hace tiempo es posible pagar con dispositivos móviles y tarjetas sin contacto, pero ahora se puede ir más allá. Si un banco emite una tarjeta contactless a sus clientes y éstos pueden usarla donde quieran, ¿por qué no hacerlo también en el autobús? Se eliminaría así todo el cambio, el efectivo a bordo, el coste de los billetes sencillos para viajeros ocasionales o turistas...

LA DIGITALIZACIÓN COMERCIAL DE LA MOVILIDAD

La tecnología ha ayudado mucho en la gestión interna de las empresas de transporte y a conocer mejor a sus clientes y adaptar sus servicios, pero queda aún por hacer mucho en el terreno de la comercialización digital de éstos. El potencial cliente no sabe de operadores ni de rutas, solo quiere saber cómo ir de aquí a allí más rápido, más barato o más cómodo.

MOVELIA nació en 2001 como primera central de reserva de billetes de autobús por Internet, con el objetivo de ofrecer una única plataforma para la compra de billetes sea cual sea el trayecto y las posibles combinaciones.

Tras observar poca colaboración entre los operadores y muchos autocares haciendo Km en vacío, los fundadores de Lowbus decidieron desarrollar esta plataforma para conectar pymes de transporte y que su colaboración les llevara a optimizar su operativa e incluso la flota que necesitan para trabajar.

BILLETES COMBINADOS DE MOVILIDAD

¿Se imaginan que en un supermercado tuvieran que pagar cada tipo de alimento en el lugar en el que

ALSA REVALIDA EL SELLO BCX DE LOS CLIENTES

ALSA ha sido reconocida por segundo año consecutivo con el sello Best Customer Experience (BCX), por ofrecer en 2017 la mejor experiencia de cliente en el sector del transporte de viajeros en España.

El sello BCX es resultado del mayor estudio sobre experiencia de cliente que se lleva a cabo anualmente en España e Iberoamérica. Realizado por la consultora IZO, recoge más de 50.000 opiniones de clientes y compara más de 120 compañías de los principales sectores.

ALSA destaca de sus competidores en las tres dimensiones de la experiencia de cliente: la satisfacción con el producto, la marca y las interacciones con la compañía. Las interacciones más apreciadas por sus clientes tienen lugar en la Web de la compañía y en las oficinas de venta en las estaciones.

BAJO EL SIGNO DEL LEÓN.

Inconfundiblemente MAN.
El nuevo Lion's Coach.

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

MAN

los han recogido sin unificar el pago en la caja y tener una única factura de todos los productos? Efectivamente, no sería un supermercado, sino un mercado tradicional. Ambos conviven. Cuando queremos algo concreto, selecto o que sólo podemos encontrar en una tienda habitual, sabemos dónde acudir. Si preferimos unificar compra vamos a la gran superficie. Pues bien, si queremos viajar con un operador x, lo podemos hacer, pero también es posible que no nos importe con quien o cómo viajar y busquemos sencillamente llegar del punto A al punto B de la manera más sencilla.

Amadeus permite ya utilizar un solo localizador adquirido en una agencia de viajes de su red para poder moverse de origen a destino cambiando de modo de transporte sin necesitar más que un único billete. Es un proceso de código compartido. El operador de autocar o de tren se suma a la red compartiendo código con una compañía aérea. Ya colaboran de este modo Iberia, Renfe, Alsa y Avanza.

LA NUEVA MOVILIDAD CONFIGURARÁ EL URBANISMO

Las necesidades de movilidad siempre han modificado el paisaje en función del tipo de transporte que necesite el ser humano: calzadas para caballos, calles y carreteras para automóviles... El transporte colectivo, que está llamado a ser el gran eje de la movilidad en un mundo con ciudades superpobladas, necesitará nuevas infraestructuras que mejoren su velocidad comercial y permitan mayor capacidad de viajeros. Por otro lado, la conducción autónoma también requiere de sistemas específicos en la nueva urbe.

La promoción del transporte colectivo es fundamental para hacer las ciudades más habitables, ya que un recorrido en vehículo privado ocupa 20 veces más espacio que el transporte público. El carril Bus VAO es una de las soluciones para esta situación.

Daimler Buses, que trabaja en conducción autónoma desde 2013, presentó "Future Bus, el autobús autónomo" en 2016, cuando entró en pruebas en Holanda. Allí circulan en carril reservado un vehículo de estas características. De momento es aconsejable que este tipo de vehículos circule en entornos y carriles controlados y/o segregados del resto del tráfico, a pesar de que puede reconocer casi al 100% cualquier obstáculo o peatón. Se trata más de una cuestión de pulir responsabilidades, de seguros, de legislación...

LAS AUTORIDADES DE MOVILIDAD SERÁN FUNDAMENTALES

En este cambiante y complicado entorno, para garantizar que todas las nuevas necesidades de los clientes de la movilidad estén cubiertas, habrá que potenciar entidades independientes y estables, ajenas a los caprichos y diferencias políticas, y leyes de financiación del transporte público que sienten un marco firme para construir la movilidad de un nuevo mundo lleno de retos para el transporte.

LA MOVILIDAD INTELIGENTE NECESITA ESTRUCTURAS Y PLANES QUE TAMBIÉN LO SEAN

La tecnología aplicada al transporte evoluciona a mayor velocidad que el entorno en el que se desarrolla. La legislación, las infraestructuras y los planes de urbanismo deben estar a la altura de las posibilidades que aporta ya la innovación en materia de movilidad sostenible. Sobre esta y otras cuestiones, como la digitalización comercial de la movilidad, se habló en la jornada "Movilidad inteligente e innovadora para el transporte de viajeros por carretera", organizada por la Fundación Corell, junto con la Universidad A. Nebrija y CONFEBÚS.

EXPERIMENTA EL FUTURO

FUTURA

THE
TRAVEL
EXPERT.

VDL
BUS & COACH

Con el VDL Futura le ofrecemos un futuro que le llevará aún más lejos. La alta calidad de nuestros autocares le sorprenderá, no sólo a usted, sino también a sus pasajeros y conductores. Funcionalidad, fiabilidad y una eficiencia extraordinaria, en combinación con una flexibilidad y comodidad máximas, hacen de cada Futura un activo único. Para usted y para sus clientes. **vdlbuscoach.com**

MOVE. TOGETHER.

"EL TRANSPORTE PÚBLICO DEBE SEGUIR SIENDO LÍDER FRENTE AL RESTO DE MODOS COMPLEMENTARIOS"

JESÚS HERRERO, SECRETARIO GENERAL DE ATUC

"CREEMOS QUE LA TECNOLOGÍA EMV, SOBRE TODO COMO TARJETA BANCARIA, ES LA OPCIÓN IDEAL PARA EL SISTEMA DE TRANSPORTES EN GENERAL, NO SOLO PARA "EL AUTOBÚS URBANO"

Ávila es la anfitriona en esta ocasión del Congreso de ATUC ¿qué puede destacar de la movilidad en esta ciudad y de su operador de transporte urbano?

El transporte urbano en la ciudad de Ávila está prestado por Avanza, que es el mayor operador privado de transporte urbano y metropolitano en España.

El servicio que Avanza presta en Ávila está basado en la excelencia y orientado al cliente, y muestra de ello son los magníficos resultados obtenidos en el pasado año 2017, en el cual Ávila batió el récord histórico de viajeros y el servicio fue valorado en la encuesta de satisfacción al cliente con un notable alto.

¿Cuáles serán los temas clave que se tratarán en el próximo congreso de ATUC 2018?

Este año el congreso girará en torno al concepto de la "flexibilidad", sobre cómo nuestras empresas deben ser capaces de adaptarse a los cambios tan frenéticos que estamos viviendo como sociedad, la cual está cada vez más concienciada con el respeto al medio ambiente y busca formas de movilidad más sostenibles y eficaces. Un marco en el que el transporte público debe seguir siendo líder frente al resto de modos complementarios. En este contexto, vamos a contar con el presidente de la UITP, Pere Calvet, quien compartirá con nosotros su visión de la movilidad urbana y metropolitana desde la amplia perspectiva que le confiere su

puesto en la primera organización internacional de transporte público. También tendremos a Ginés de Rus, un catedrático experto en temas de transporte cuya experiencia tanto académica como en consultoría hace que sea un perfil del máximo interés. Cerrará la parte dedicada a las ponencias Alfons Cornellà, quien nos hablará del complejo futuro que se nos avecina y analizará las formas de afrontarlo. Tras las ponencias tendrá lugar una mesa redonda abierta a la participación de todos que hemos titulado "de la rigidez del transporte a la flexibilidad de la movilidad", con un panel formado por destacados expertos en movilidad y que, al igual que el año pasado, estará moderada por el responsable de Comunicación y Prensa de la EMT de Madrid, Diego García.

¿Qué balance haría de las acciones llevadas a cabo por ATUC desde el último congreso de 2017?
Estos últimos doce meses han sido muy intensos para Atuc. En el ámbito interno se ha concluido una revisión de la dirección estratégica de la asociación que nos está llevando a un replanteamiento acerca de cuál debe ser nuestra misión y qué amplitud debe tener. Además, dando respuesta a las necesidades de nuestros asociados se han incrementado el número de comisiones de trabajo hasta un total de 12 en la actualidad. Y hemos seguido potenciando la sección ferroviaria, en especial en temas de accesibilidad y de seguridad.

EL CONGRESO DE ATUC CUMPLE 25 AÑOS

El Congreso ATUC 2017 se celebró en Palma de Mallorca

El tema del IVA de las subvenciones nos ha llevado, y todavía nos lleva, bastante dedicación, así como trabajos relativos a la nueva ley de cambio climático y transición energética. También Europa y la UITP siguen recibiendo una atención especial por nuestra parte.
En lo que se refiere a trabajos y estudios, cabe destacar la nueva edición del Observatorio de Costes del sector buses o el manual para la implantación del pago con tarjeta EMV, algo que puede suponer una verdadera revolución en la forma en la que accedemos al transporte público.

De hecho, en este número de Viajeros hablamos del Manual de implantación de pago sin contacto publicado por ATUC ¿Qué va a suponer la tecnología EMV para el mundo del autobús urbano y su relación con el cliente?
Creemos que la tecnología EMV, sobre todo como tarjeta bancaria, es la opción ideal para el sistema de transportes en general, no solo para "el autobús urbano". La universalidad es sin duda el gran atractivo. ¡Para un turista, por ejemplo, disponer de una tarjeta de crédito le supone el equivalente a tener las llaves de la ciudad! Los beneficios para todos los usuarios, habituales u ocasionales, son impresionantes. Al ser un sistema que puede basarse en la identificación del usuario y no necesariamente en el pago directo del billete (aunque también cabe esa posibilidad) no es necesario estudiar previamente los sistemas tarifarios para decidir qué tarifa es la que más se ajusta a las necesidades personales ni perder tiempo ante las máquinas para comprar ningún billete previo. Además, facilita la reducción, e incluso la eliminación, del pago en efectivo, por lo que a las empresas les supone una reducción de costes operativos muy considerable.

ESTE AÑO SERÁ ÁVILA LA CIUDAD ANFITRIONA DEL CONGRESO DE ATUC 2018

También han hecho un estudio sobre las diferencias evidentes en el precio del transporte público para los niños en toda España. ¿Cuáles han sido las principales conclusiones?
Nos ha parecido interesante hacer este ejercicio no tanto para determinar cuál debería ser la edad idónea para empezar a exigir el pago de un billete, ni siquiera para exigir que dicha edad sea la misma en todas partes, sino para poner en evidencia la disparidad de criterios a la hora de fijar esta edad máxima. Llama la atención que estas diferencias no se producen únicamente entre distintas ciudades sino que en una misma área esta edad puede ser diferente dependiendo del modo de transporte. Estamos a favor de que se produzcan este tipo de subvenciones de carácter social que además ayudan a fomentar el uso del transporte público entre los más pequeños. Una ley de financiación serviría entre otros asuntos para armonizar este tipo de medidas, así como cualquier otra subvención. Esta ley debería especificar el origen de los recursos para sufragar estas medidas, sin olvidar que lo que se deja de ingresar por un lado debe compensarse por otro.

Sigue sin llegar la tan solicitada Ley de Financiación del Transporte Colectivo en España, ¿creen que habrá una a corto o medio plazo?
Estamos trabajando intensamente en esa dirección y creemos que cada vez nos acercamos más a nuestro objetivo. Es muy difícil sacar adelante una ley como esta, ya que el sector ha demostrado que, con ley o sin ella, cubre las necesidades de los ciudadanos con niveles muy altos de calidad. Por esta razón, aunque es muy necesaria para estructurar, repartir responsabilidades y hacer previsible la financiación del sistema, los partidos políticos no la ven como algo de absoluta urgencia, a pesar de estar todos de acuerdo en la necesidad de contar con esta norma. En cualquier caso, nosotros seguimos con más tesón si cabe en la consecución de nuestro objetivo.

En un país con una fortísima industria del turismo ¿Cuáles son los retos del transporte público en ese ámbito (especialmente en las ciudades más turísticas)?
Sin duda alguna, es un segmento importante al que hay que atender y que tiene unas necesidades específicas. Afortunadamente, los sistemas de información actuales han facilitado mucho el uso del transporte público entre los turistas, al eliminar en gran medida el "miedo" a utilizarlo por el desco-

nocimiento de su funcionamiento. De todas maneras, debemos profundizar en acciones de comunicación específicas para este segmento prestando una especial atención a la claridad y la sencillez. Como comentamos antes, un sistema de tarifas basado en EMV eliminaría otra "barrera de acceso" al sistema, ya que el turista no tendría que preocuparse del tipo de billete que debe adquirir puesto que el sistema siempre le facturaría de la manera más conveniente.

En este Congreso de ATUC se ha invitado a representantes de Panamá y Reino Unido para que expliquen sus experiencias en cuanto a movilidad. En líneas generales, ¿sobre qué nos hablará cada uno?
Tanto Ignasi Armengol como Rafael Cuesta son profesionales consolidados y respetados en cada una de sus esferas de trabajo. Cuesta es responsable de innovación en la entidad gestora del transporte público Manchester (2,5 millones de habitantes), siendo una de las personas que más está en la vanguardia de la aplicación de los constantes desarrollos que se producen en nuestro sector a nivel europeo. Por su parte, Armengol compartirá con nosotros su visión del funcionamiento, el nivel de calidad y la cultura organizativa que observa desde su puesto de director general de una empresa estadounidense en un país de Centroamérica tras su paso por TMB como director de la red de buses.

"ESTAMOS TRABAJANDO INTENSAMENTE POR UNA LEY DE FINANCIACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO Y CREEMOS QUE CADA VEZ NOS ACERCAMOS MÁS A NUESTRO OBJETIVO"

¿Cómo tendrá que ser la movilidad en las áreas metropolitanas para que resulte atractiva al ciudadano?
Es difícil pensar en una movilidad "atractiva" cuando ésta no es un fin en sí mismo sino el medio para llegar a lo que verdaderamente importa a los ciudadanos: sus trabajos, sus estudios, su ocio... En cualquier caso, creemos que debe ser una movilidad que piense en las personas, con un impacto mínimo sobre la ciudad y sobre el medio ambiente. Y en ese modelo, el transporte colectivo debe seguir siendo la columna vertebral que coordine e integre todas las soluciones existentes. Todo enfocado a un objetivo común que pasa necesariamente por la reducción del número de vehículos en circulación y del espacio que se les dedica actualmente en nuestras calles para dedicarlo a lo que realmente importa a la gente que es, en definitiva, su calidad de vida.

DHOLLANDIA
nº 1 en el mundo en elevadores hidráulicos
www.dhollandia.com
info@dhollandia.es

DHOLLANDIA MADRID
Calle Haití 15, P. I. Bañuelos
28806 Alcalá de Henares, Madrid
Tel. (+34) 91 877 16 50

DHOLLANDIA BARCELONA
Calle Arquímedes 18, P. I. Navinca
08210 Barberà del Vallès, Barcelona
Tel. (+34) 93 718 09 94

IGUALDAD DE INVERSIÓN EN TODOS LOS MODOS

ESA ES UNA DE LAS PETICIONES QUE LANZÓ CONFEBUS EN SU ASAMBLEA GENERAL

ENTRE LAS PRINCIPALES LÍNEAS DE TRABAJO DE LA CONFEDERACIÓN DESTACAN LA DEFENSA EN EUROPA DEL SISTEMA CONCESIONAL DE AUTOBÚS ESPAÑOL, SU PETICIÓN DE EQUILIBRAR MEJOR LOS PRESUPUESTOS DE LOS PGE PARA TODOS LOS MODOS DE TRANSPORTE O POTENCIAR LA DIGITALIZACIÓN EN EL SECTOR

Rafael Barbadillo, Presidente de CONFEBUS, comenzaba su discurso afirmando que queda un "arduo camino por delante" pero que es importante recorrerlo por la importancia que tiene el sector del autobús para la sociedad y la economía del país. Añadía que se está trabajando para que las licitaciones de las líneas sean transparentes, equitativas y equilibradas, dando más importancia a conceptos como calidad, seguridad e innovación más importancia que a la tarifa. El presidente afirmaba que si bien, las novedades del nuevo pliego son bastante satisfactorias, no lo son del todo porque hay dos novedades con las que CONFEBUS no está "en absoluto de acuerdo". Les preocupa el acortamiento de los plazos de duración de los contratos y el sistema de revisión de los precios basado en las fórmulas del Real Decreto que desarrolla la Ley de Desindexación.

El director general de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento, Joaquín del Moral, señaló que el sector ya ha podido conocer el nuevo modelo de pliego que ha licitado seis de los antiguos contratos de manera concentrada en tres contratos nuevos para establecer "un sistema más eficiente y razonable". Anunció que se va a seguir licitando en una media de dos o tres contratos al mes, de manera que en un año y medio o dos se pueda haber concluido la renovación de todos estos contratos.

Asimismo, quiso poner en valor la filosofía de estos cambios que dan un mayor peso a la parte técnica de manera ponderada frente a la parte económica, puesto que el objetivo de la misma, una vez alcanzado un nivel de seguridad jurídica elevado, creemos que es la adjudicación de los contratos en términos sostenibles y viables. Queremos preservar la calidad del contrato durante toda la vida útil del mismo".

Otras cuestiones que también preocupan a los operadores son: el tratamiento retroactivo de la modificación de la Ley IVA en las subvenciones que reciben los operadores para cubrir los déficits de explotación, a modificación y aumento del impuesto sobre el gasóleo para el transporte profesional y la modificación del Reglamento 1073/2009.

MEJORAR LA COMPETITIVIDAD

Uno de los grandes retos para el sector es mejorar su competitividad. Para ello necesitan mejoras de las infraestructuras, potenciar aún más la seguridad y entrar de lleno en la digitalización.

Barbadillo destacaba el paso dado por parte de la Administración con las inversiones realizadas en la mejora de infraestructuras o la futura puesta en marcha del carril BUS VAO de la A2. Pero también solicitaba más apoyo para conseguir llevar a buen puerto el

anunciado Plan Renove de las Estaciones de Autobús. Se hacía una mención positiva de la labor realizada en este sentido por la Junta de Castilla y León.

Para lograr ese apoyo es necesario contar con más porcentaje de inversiones en los presupuestos del estado. El presidente de CONFEBÚS, solicitaba "una mayor equidad en las inversiones dirigidas al sector del Transporte de Viajeros por Carretera, equiparándolas a otros modos"

Barbadillo habló también de la necesidad de avanzar en aspectos como la seguridad. Refiriéndose a la posibilidad de instalar alcolocks obligatorios en los autobuses, que la empresa pueda conocer el saldo de puntos de sus conductores y reconocimientos médicos periódicos, afirmaba: "Somos conocedores de la profesionalidad y nivel de responsabilidad de la inmensa mayoría de los conductores y la defendemos a ultranza. No obstante, estamos convencidos de que la puesta en marcha de estas medidas, ayudaría a incrementar la confianza de los ciudadanos". También solicitó poder incrementar la velocidad permitida para los autocares de 100 a 110 Km/h para lograr bajar los tiempos de viaje y así tener pasajeros más satisfechos. Considera que tanto las infraestructuras como los vehículos actuales están preparados de sobra para este mínimo incremento de velocidad. En cuanto a la transformación digital necesaria para mejorar la competitividad del sector, el presidente de CONFEBUS, se refirió no sólo a la renovación de procesos internos sino en la relación con los clientes y del propio modelo de negocio.

DEFENSA DEL SISTEMA CONCESIONAL ESPAÑOL

Sobre este tema, el **presidente de CONFEBUS, Rafael Barbadillo**, decía que "vulnera los principios de subsidiariedad, proporcionalidad y no discriminación entre Estados Miembros, aparte de socavar los principios que sustentan el sistema español de transporte público de viajeros, que, además de ceñirse, escrupulosamente al derecho comunitario, se caracteriza por la seguridad y la calidad a precios asequibles, la sostenibilidad medioambiental, la estabilidad laboral, su decisiva contribución a la vertebración territorial y una ejemplar eficiencia económica por su limitadísimo impacto en el erario público y, por tanto, en el contribuyente." El **Director General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento, Joaquín del Moral Salcedo**, indicaba: "desde la Administración estamos peleando para que la propuesta de modificación de la regulación europea sea compatible con el sistema concesional español". Afirmaba sentirse "moderadamente optimista" porque en el Parlamento Europeo España no está sola y hay otros países que tampoco están de acuerdo con dicha modificación, lo que supondría que "hay minoría de bloqueo suficiente"

ESTO NO HACE TU BUS MÁS EFICIENTE. UN CHASIS SCANIA, SÍ.

EFICIENCIA Y FIABILIDAD POR ENCIMA DE TODO. ASÍ DE SENCILLO.

En un bus la carrocería es esencial, pero la clave para reducir el consumo está justo debajo: en el chasis. La amplia gama de chasis Scania para autobuses y autocares permite toda clase de configuraciones y ofrece una gran variedad de motores que le aportan mayor fiabilidad y ahorran todavía más combustible. Con la incorporación del motor de 450 CV, Scania amplía su gama de motores con tecnología sólo SCR, sumándose a los ya disponibles de 320, 360 y 410 CV. Sin olvidar el resto de motorizaciones válidas de combustibles alternativos como el gas, el biodiésel y el etanol.

un scania un árbol

www.scania.es

SCANIA

"NO VALÍA LA PENA CONTINUAR AL FRENTE DE UNA SECCIÓN A LA QUE NO SE LA TIENE EN CUENTA PARA NADA"

ALFREDO VÁZQUEZ, PRESIDENTE DE ANETRA

TRAS DIVERSAS DISCREPANCIAS ENTRE ANETRA Y EL MINISTERIO DE FOMENTO, EL PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN ANUNCIABA SU DIMISIÓN EN LOS CARGOS DEL CNT EL PASADO MES DE ABRIL

Recientemente nos sorprendía la noticia de que había dimitido de sus cargos en el Comité Nacional de Transporte a modo de protesta por sus diferencias con el Ministerio de Fomento. ¿Qué le ha llevado a tomar esta decisión?

No solo como protesta, que también, mi dimisión fundamentalmente ha sido por la falta de trasparencia del Ministerio de Fomento con el Comité Nacional de Transporte (Sección Discrecional en la que ostentaba la presidencia) y por ende con ANETRA, evidenciada, primero tras la publicación por parte de la Comisión Europea en Noviembre de 2017 del borrador de modificación del Reglamento CE 1073/2009, que llevaría a la liberalización del sistema concesional, de la que el Ministerio no sólo nada nos hizo saber, como siempre había sido, para que estuviésemos informados y sobre todo para conocer nuestra opinión (nos consta que sí se informó a otra organización) sino lo que es más grave, desde el Ministerio se ha venido afirmando ante todo tipo de Organismos e Instituciones que todo el sector estaba en contra de esta modificación, cuando la realidad es bien distinta, pues hay una parte igualmente importante del sec-

tor, como es nuestro caso, que comparte y está a favor de la modificación del Reglamento CE 1073 y segundo tras una reunión celebrada con el Director General de Transportes del Ministerio de Fomento, el pasado 20-02-2018 en la que se nos informó que se estaban ultimando los Pliegos de Condiciones para los Concursos de Transporte Regular de Viajeros de Uso General afirmando que sería convocado el Comité Nacional para su presentación, no siendo así pues fueron presentados por el Director antes de su publicación oficial y de forma exclusiva, en una asamblea de una asociación del sector, evidentemente sin presencia alguna del Comité Nacional.
Por todo ello he considerado que no valía la pena continuar al frente de una Sección a la que no se la tiene en cuenta para nada. Desconozco los motivos de esta aptitud por parte de la Administración.

¿Modifica su dimisión la configuración del CNT o hay otro representante de ANETRA que le sustituye?
No, en nada modifica la configuración del CNT, en su Sección de Discrecional, pues si así lo consideran podrán nombrar a cualquier otro miembro del propio Comité. Evidentemente, y como entenderá, por parte de ANETRA, al menos mientras sigan así las cosas, no se presentará alternativa alguna.

¿En qué punto se encuentra su relación con Fomento tras su dimisión, qué reacción ha habido por parte del Ministerio?
Indudablemente nuestra relación con el Ministerio de Fomento puede considerarse correcta, estando, como siempre ha sido, y como no puede ser de otra manera, en disposición de colaborar en cuanto se nos solicite al ser ANETRA la única asociación netamente discrecional y así se lo he manifestado a nuestro Director General en el momento de comunicarle mi decisión de cese antes de hacerla efectiva como corresponde.

¿Cómo sería el modelo de transporte de viajeros por carretera que plantea ANETRA?
Como decíamos al principio ANETRA defiende la modificación del Reglamento (CE) 1073, y por tanto abogamos por la liberalización del transporte regular de uso general de viajeros, salvaguardando aquellos servicios en los que se vea comprometida la estabilidad económica de un contrato de Servicio Público, pero en los supuestos de líneas económicamente viables, nuestra opinión es que deben abrirse a la competencia; con ello se conseguiría una mayor oferta de servicios con resultados más atractivos a los viajeros incluso se reduciría la contaminación pues el autobús sería más utilizado en detrimento del turismo particular.
No entiendo por qué la liberalización preocupa tanto a este sector cuando la experiencia de países como Alemania, Francia, Italia,... que hace unos pocos años se unieron al resto de países liberalizados ha demostrado que esto es posible y que además tiene efectos positivos: mayor número de servicios, nuevos recorridos, bajada de tarifas.....etc. igualmente vemos estos efectos positivos en otros sectores, como es el caso del transporte aéreo.

"NO ENTIENDO POR QUÉ LA LIBERALIZACIÓN PREOCUPA TANTO A ESTE SECTOR CUANDO LA EXPERIENCIA DE PAÍSES COMO ALEMANIA, FRANCIA, ITALIA,... QUE HACE UNOS POCOS AÑOS SE UNIERON AL RESTO DE PAÍSES LIBERALIZADOS HA DEMOSTRADO QUE ESTO ES POSIBLE Y QUE ADEMÁS TIENE EFECTOS POSITIVOS"

¿Cuál va a ser la estrategia de ANETRA para defender su postura?
En principio hemos tenido reuniones con todos los grupos parlamentarios españoles para que conocieran "la otra verdad" del servicio regular de viajeros por carretera, su situación actual y las ventajas que se obtendrían en el supuesto de prosperar la propuesta de modificación europea.
A nuestro favor hemos de indicar que todos han quedado francamente sorprendidos de las mejoras que supondrían para el usuario en cuanto a tarifas, número de expediciones, servicios de puerta a puerta, etc, lo que supondría adaptar el transporte regular de viajeros a las necesidades de los mismos; tanto es así que están muy interesados en continuar con próximas reuniones a fin de profundizar en esta situación.
Además hemos tenido reuniones con los portavoces del Comité de Transportes de la Comisión Europea en Bruselas, que igualmente han quedado enormemente sorprendidos al conocer que no todo el sector estaba en contra de la modificación reglamentaria. Su sorpresa aún fue mayor por los argumentos que ha utilizado tanto el Gobierno Español como los representantes del sector regular de viajeros que, en la mayoría de los casos, nada tienen que ver con la realidad; por lo que hemos quedado emplazados para celebrar próximas reuniones en defensa de lo que consideramos es positivo tanto para los usuarios, para el sector y para la Administración.

VIPCAR CON LA IGUALDAD DE OPORTUNIDADES

SU PRIMERA CAMPAÑA DE COMPROMISO SOCIAL RECONOCE EL TRABAJO DE LAS MUJERES

CON MOTIVO DEL LANZAMIENTO DE ESTA CAMPAÑA QUE QUIERE DAR VISIBILIDAD A LA GRAN APORTACIÓN DE LAS MUJERES, ESPECIALMENTE EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE, VIPCAR PRESENTÓ SU NUEVO AUTOCAR DE DOBLE PISO ROTULADO CON LA CAMPAÑA "POR LA IGUALDAD DE OPORTUNIDADES"

El acto de presentación contó con el director general de transportes de Madrid, Pablo Rodríguez Sardinero, así como de numerosos empresarios del transporte de viajeros, personal de la empresa, familiares y amigos de la firma, además de representantes de las firmas Scania, Beulas y Actia, copatrocinadoras del evento.

Jesús Mirón, presidente de VIPCAR, explicó el significado de este proyecto que comenzó hace un año. El autocar "Josefa" no solo rendirá homenaje a la labor de su madre y cofundadora de la compañía, sino a todas esas mujeres que trabajan en la sombra y muy pocas veces reconocidas a pesar de la importancia de su labor. Josefa González Abelleira, "no solo cosía fundas, o se encargaba de labores de mantenimiento, también fue una excelente jefa de tráfico, entre otras cosas" recordaba Mirón. La iniciativa de esta campaña "Por la igualdad de oportunidades", es precisamente la de poner en valor el papel de la mujer en este sector de actividad.

Jesús Mirón tuvo palabras y pidió aplausos para Mercedes Prieto, esposa de José Carrascal de la empresa Dicarpri Tour por los cientos de kilómetros recorridos acompañando a su marido. Y también los pidió para Petra García, esposa de Pedro Centeno de la empresa Guadalbus, otra mujer cuyo trabajo por el transporte merece un gran reconocimiento, como el de tantas otras cuya labor ha pasado desapercibida en la vida pública de este sector. Por último, Jesús Mirón, tuvo un emotivo reconocimiento a su propia mujer, Mercedes Sánchez-Contador, por su trabajo y dedicación, así como por ser el punto de apoyo de su propia vida.

UN VEHÍCULO MUY ESPECIAL

El vehículo presentado ha sido rotulado con imágenes de esta campaña por la igualdad. Es un autocar de 14 metros y doble piso modelo Jewel de Beulas se ha equipado como vehículo de alta gama, contando con equipos audiovisuales de última generación de Actia, así como sistemas de seguridad de Scania.

El nuevo autocar con la frase en el frontal: "Josefa, tu viaje ha sido inolvidable", llevará su recuerdo por todas las carreteras europeas.

Panoramic EXPERIENCE

Creemos en ti, en tus ganas de vivir y descubir, por esto nos movemos para darte el mejor diseño con total fiabilidad y calidad.

Van Partner by Mercedes Benz

CERO EMISIONES, CERO VÍCTIMAS EN ACCIDENTE, CERO BARRERAS

SIMPOSIO DE TRANSPORTE EN AUTOBÚS Y AUTOCAR: HACIA UNA VISIÓN TRIPLE CERO

CON ESTE ATRACTIVO TÍTULO, EL INSIA (INSTITUTO UNIVERSITARIO DE INVESTIGACIÓN DEL AUTOMÓVIL) ORGANIZA UN SIMPOSIO QUE SE CELEBRARÁ LOS DÍAS 3, 4 Y 5 DE OCTUBRE PRÓXIMO EN EL AUDITORIO DE LA ESCUELA TÉCNICA DE INGENIEROS INDUSTRIALES DE LA UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID, BAJO LA DIRECCIÓN DE D. FRANCISCO APARICIO IZQUIERDO, PRESIDENTE DEL INSIA Y D. JOSÉ MARÍA LÓPEZ MARTÍNEZ, DIRECTOR DEL INSTITUTO

El encuentro incluirá 40 ponencias, desarrolladas por expertos de reconocido prestigio y una visita técnica a las instalaciones de la EMT de Madrid en la que habrá además una exposición de vehículos.
Los organizadores nos indican que existen dos razones destacables que justifican la oportunidad de esta importante iniciativa:

- El transporte colectivo de personas es un modo imprescindible para garantizar una movilidad sostenible, tanto en ciudad como en ámbitos interurbanos. Dentro de este sector, el transporte en autobús y autocar es el que cuenta con una mayor cuota de mercado, debido a las ventajas competitivas que ofrece: elevado nivel de accesibilidad; elevada calidad de los servicios; impactos medioambientales reducidos; seguridad muy elevada y precios asequibles a amplias capas de la población. Es, por tanto, un Sector que jugará en el futuro un papel más relevante aún en la oferta de transporte de personas.

- Para lograr lo anterior, debe continuar en la senda de la actualización continua y en la incorporación de las nuevas tecnologías; destacan entre ellas todas las relativas a la descarbonización: vehículos eléctricos, híbridos, de motores convencionales de gas y otras y las oportunidades que ofrecen las tecnologías de automatización de funciones de conducción; las comunicaciones en el marco de los vehículos y sistemas inteligentes y conectados; la aplicación de estrategias y técnicas eficientes de gestión y organización de operaciones, entre otras; es decir, afrontar nuevos retos tecnológicos y organizativos.

MESAS REDONDAS CON EXPERTOS

Todos estos aspectos, en continua evolución, serán tratados por unos cuarenta expertos desarrollando otros tantos temas, agrupados en 10 mesas redondas, las cuales versarán sobre los siguientes ámbitos:

- Mesa Redonda 1. "El transporte colectivo de personas en las políticas europeas, nacionales, regionales y municipales".
- Mesa Redonda 2. "Descarbonización del transporte I: electrificación"
- Mesa Redonda 3. "Descarbonización del transporte II: tecnologías convencionales de bajas emisiones"
- Mesa Redonda 4. "Seguridad de autobuses y autocares"
- Mesa Redonda 5. "Accidentes e incidentes con fuego en autobuses y autocares"
- Mesa Redonda 6. "Seguridad en las empresas y servicios de transporte"
- Mesa Redonda 7. Nuevos servicios. Mejora en la experiencia del viaje. Conectividad
- Mesa Redonda 8. "Universalización de la accesibilidad"
- Mesa Redonda 9. Automatización de vehículos
- Mesa Redonda 10. "Situación actual de los Contratos de Concesión de Servicios en el Transporte Regular de Viajeros por Carretera"

EL SECTOR APOYA EL SIMPOSIO

El Simposio cuenta con el apoyo de numerosas personalidades del Sector como muestra la composición del Comité de Honor del mismo, integrado hasta el momento por:

- D. Abel Caballero Álvarez, Presidente de la FEMP
- D. Mario Fernando Buisán García, Director General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa (MINECO)
- D. Joaquín del Moral Salcedo, Director General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento
- D. Gregorio Serrano López, Director General de Tráfico.
- Dña. Inés Sabanés Nadal, Responsable de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid.
- D. Rafael Barbadillo López, Presidente de CONFEBUS
- D. Miguel Ruiz Montañez, Presidente de ATUC.

EL ENCUENTRO SERÁ UNA CITA INELUDIBLE PARA EL SECTOR. SEGURIDAD, ACCESIBILIDAD Y SOSTENIBILIDAD SERÁN LOS EJES FUNDAMENTALES EN SU PRIMERA EDICIÓN

- D. Juan Luis Castro Rodríguez, Presidente del Grupo CASTROSUA
- D. Jorge Cosmen Menéndez-Castañedo, Presidente de Automóviles Luarca, S.A. (ALSA).
- D. José Manuel Orcasitas Landa, Director General de IRIZAR.
- D. Francisco Aparicio Izquierdo, Presidente de INSIA-UPM

CON EL PRESTIGIOSO SELLO DEL INSIA

El INSIA es una institución universitaria de investigación que desde hace más de treinta años viene desarrollando una importante labor de apoyo al Sector del Transporte Colectivo de Personas en diferentes ámbitos: seguridad de los autobuses y autocares; reglamentación internacional que afecta a estos vehículos y su homologación; análisis del impactos medioambientales; apoyo técnico a numerosas empresas fabricantes y carroceros; apoyo a las empresas operadoras de transporte y otros muchos aspectos que han contribuido a desarrollar y prestigiar nuestro Sector. El INSIA es, hoy, un centro de referencia en los niveles nacional y europeo y entre sus campos de investigación y desarrollo tecnológico se encuentran varios de los que se tratarán en el Simposio.

MERCEDES-BENZ CLASE V: VIAJANDO A LO GRANDE

ELEGANCIA, CONFORT, ESPACIO Y VERSATILIDAD PARA TRANSPORTE DE PASAJEROS

EL CLASE V DE MERCEDES-BENZ PERMITE A LOS OPERADORES OFRECER SERVICIOS VIP PERO TAMBIÉN ADECUADOS A NECESIDADES MUY ESPECÍFICAS, COMO GRAN CAPACIDAD DE MALETERO PARA PEQUEÑOS GRUPOS

La familia de versiones Mercedes-Benz Clase V se adapta tanto a familias como a transportistas que requieren un vehículo especial para hacer servicios transfer o rutas con alto nivel de confort y de necesidades especiales. Esto es posible gracias a la concepción inteligente de su habitáculo.
Además, para cada tipo de necesidades, el fabricante alemán dispone de la versión adecuada. Con el Clase V, Clase V AVANTGARDE y Clase V EXCLUSIVE nos ofrece todo un mundo de posibilidades.

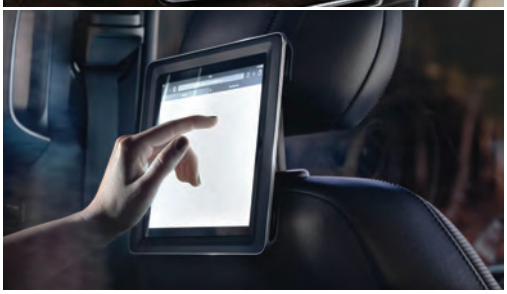
VERSÁTIL SIN PERDER SU CONFORT Y ELEGANCIA

Los grupos de turistas son cada vez más pequeños y buscan viajes especiales, muy adaptados a su modo de ver la vida y vivirla. El turismo de acción cuenta día a día con más adeptos: sky, ciclismo, surf... Pero para ello es necesario contar con un transporte que se ajuste al nivel de exigencias del viajero.
Por ello, algunas de sus principales ventajas son su amplio maletero y su configuración interior.

TODA UNA EXPERIENCIA DE VIAJE

Para contribuir a una atmósfera de confort superior, la climatización de los asientos permite una ventilación y calefacción independiente diferentes zonas: conductor, acompañante, primera fila de pasajeros y segunda fila de pasajeros. Este sistema de climatización se ofrece de serie en el Clase V Exclusive.
Para amenizar el viaje, nada mejor que el sistema de sonido surround Burmester®, que cuenta con amplificadores y altavoces perfectamente armonizados entre sí para brindar una fascinante sonoridad surround en el vehículo. Los 15 altavoces y una caja de bajos generan 640 vatios de vivencia acústica de primer orden. La tecnología multicanal de sonido envolvente es la clave de una sonoridad impresionante en cada una de las plazas.
En combinación con COMAND Online se incorpora al equipamiento del sistema de sonido una amplificación de voz mediante micrófono, que facilita la conversación entre el conductor, el acompañante y los ocupantes de las plazas traseras.
El sistema de sonido surround Burmester® forma también parte del equipamiento de serie del Clase V EXCLUSIVE.

De manera opcional en todas las versiones del Clase V, es posible equipar al vehículo con dispositivos para tablets en la parte trasera. El soporte se sujeta al reposacabezas y bascula para poder ajustar el ángulo de visión del dispositivo móvil.



CONDUCCIÓN INTELIGENTE

El Clase V se ha desarrollado pensando en todos los detalles dentro y fuera del vehículo pero teniendo siempre en cuenta el alto grado de calidad y seguridad por el que se conoce a la marca. Por ello, bajo la denominación de Mercedes-Benz Intelligent Drive recoge los sistemas más punteros para mejorar la seguridad, confort y conectividad.

El piloto automático de distancia DISTRONIC mantiene automáticamente la distancia de seguridad respecto a otros vehículos y facilita la tarea del conductor, por ejemplo, en retenciones.

El sistema COLLISION PREVENTION ASSIST ayuda al conductor a mantener la distancia adecuada con el vehículo precedente y si detecta peligro de colisión le advierte con una señal acústica. Si el chofer no acciona el freno se activa el servofreno de emergencia BAS PRO, que aumenta la presión de frenado.

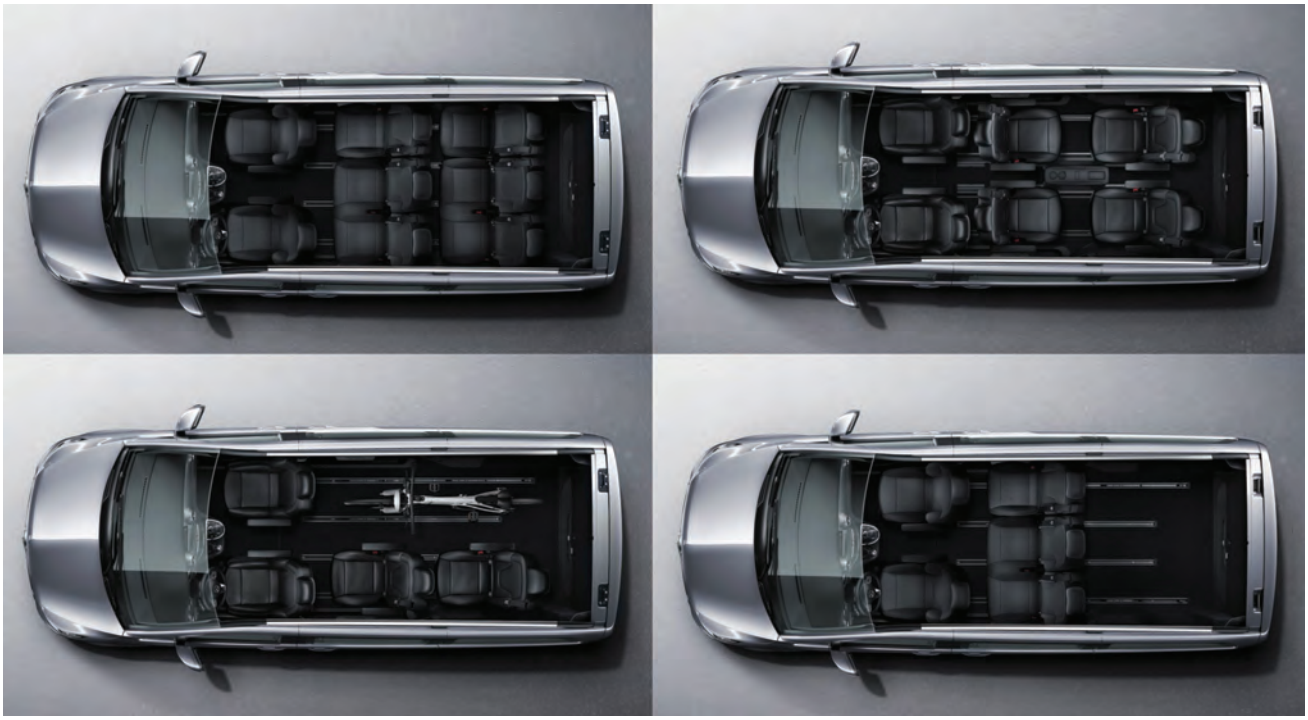
Por otro lado, el detector de cambio de carril ayuda a evitar accidentes por salida involuntaria del carril. Se activa a partir de una velocidad de 60 km/h. Al sobrepasar una línea delimitadora reconocida, el sistema advierte con señales hápticas.

Todos estos equipos de última generación son opcionales disponibles para toda familia Clase V.

Otra ventaja tecnológica que mejorar la seguridad es el LED Intelligent Light System, que adapta automáticamente los faros a las condiciones de iluminación, de la carretera y meteorológicas. Las luces activas basculan los faros hacia el interior de la curva y mejoran la iluminación de la calzada. Evitan el deslumbramiento de vehículos en sentido contrario. En este caso, este sistema se incluye de serie tanto en el Clase V AVANTGARDE como en el Clase V EXCLUSIVE.

Además, cuenta con el paquete de aparcamiento con cámara de 360° ayuda a buscar el hueco idóneo y dirige automáticamente el vehículo durante la maniobra de aparcamiento en línea y en batería. Forma parte del equipamiento de serie del Clase V EXCLUSIVE.

Con todos estos equipos de alta tecnología, Mercedes-Benz consigue que cualquier desplazamiento sea más cómodo, menos estresante para el conductor y por tanto, más seguro para todos. La búsqueda de la movilidad con cero accidentes está en el ADN de Mercedes-Benz.



SUNVIAUTO, PRESENTE EN TODO TIPO DE MOVILIDAD PÚBLICA

SU CUOTA EN ESPAÑA EN EL SEGMENTO DE INTERCITY Y COACH ES CERCANO AL 35%

SUNVIAUTO SURGIÓ EN 1969 COMO CONSECUENCIA DE LA FUSIÓN DE DOS COMPAÑÍAS, Y CUYO RESULTADO FUE LA CREACIÓN DE UNO DE LOS MÁS IMPORTANTES FABRICANTES DE COMPONENTES PARA EL SECTOR DE AUTOMOCIÓN EN PORTUGAL

El crecimiento en las ventas consolidó a la compañía, que se trasladó en 1975 a unas nuevas instalaciones acometiendo unas importantes inversiones en bienes de equipo que proporcionaron a Sunviauto la posibilidad de integrarse en nuevos retos en otros segmentos, diversificando su negocio.
A partir del año 2000, las inversiones tecnológicas toman verdadero impulso y preparan a Sunviauto para grandes retos posteriores, como es la apertura hacia nuevos mercados americanos y europeos.
El cambio de la Dirección en 2012, junto con un plan estratégico ambicioso, ha llevado a Sunviauto a conseguir varios proyectos en grandes cuentas de clientes.

DOS PLANTAS DE PRODUCCIÓN

La fábrica matriz de Oporto, con más de 25.000 m2 de instalaciones cubiertas es una de las mayores del sector en la Península, cuenta con una plantilla de alrededor de 500 personas, de las cuales casi el diez por ciento están volcadas en Ingeniería, lo que significa una clara apuesta por el I+D+I, donde la inversión va aumentando año tras año. Por otra parte se encuentran las delegaciones de España, Francia, Alemania y finalmente, la de México, donde existe una planta productiva y de atención comercial para el continente americano.

TRES UNIDADES DE NEGOCIO

En estos momentos Sunviauto cuenta con tres unidades de negocio bien diferenciadas: Automoción, Bancos y Asientos. En Automoción se concentra todo tipo de transformación metálica mecanizada orientado a un cliente final como son los grandes fabricantes del sector del automóvil. Bancos es una unidad de negocio muy consolidada con producto propio para múltiples usos, ambulancias, barcos, militar, autocaravanas, ferrocarril y pequeños vehículos eléctricos. Por último se encuentra la unidad de Asientos, especializada en butacas para autocar y autobús que incluye productos propios de Sunviauto, como son las butacas de lujo del mercado americano, así como productos desarrollados en exclusiva para OEMs y butacas de su partner Vogelsitze, producidas por Sunviauto.
Con Vogel existe una estrecha colaboración desde 2002, año en que se inauguraron las instalaciones de la sede de Sunviauto en Pamplona, de 500 m2, con el fin de dar un mejor servicio y atención al mercado español. Podría decirse que Sunviauto está presente

en todo tipo de asientos para vehículos de transporte terrestre y marítimo, con una cuota en España en el segmento de intercity y coach cercano al 35%.
Sunviauto cuenta con los más avanzados bienes de equipo dentro de sus instalaciones: CNC de corte y curvado de tubo, corte láser, centros de mecanizado CNC, líneas robotizadas de soldadura, línea de tratamiento superficial de cataforesis, línea de pintura epoxy, inyección de poliuretano, máquina de perforado de piel y polipiel, máquina especial de bordado, etc..., a través de los cuales puede llegar a fabricar internamente todo tipo de productos que saca al mercado.
Desde hace cinco años la cifra de negocio va aumentando año tras año en cada uno de los tres segmentos, llegando en este periodo casi a duplicar la facturación.

PRODUCTOS DE AUTOBÚS Y AUTOCAR

La familia de producto de VOGEL presentada en FIAA 2017 y cuya producción en serie se ha iniciado recientemente, engloba butacas para todo tipo de servicio, desde cercanías, hasta los servicios VIP. Destacan sus modelos LS40 y LS60, con un confort adecuado a los viajeros más exigentes. El primer autocar con esas butacas ha sido entregado para un cliente de Galicia muy fiel al producto Vogel, que lo emplea en servicios de larga distancia por todo el continente europeo y que afirma estar plenamente satisfecho de la gran acogida obtenida por los viajeros.
Posteriormente a la FIAA, Sunviauto ha presentado al mercado la nueva versión de la butaca de gran lujo de su catálogo, Helenna. Del exitoso modelo Conturo de Vogel ha nacido una nueva versión adaptada para permitir mayor espacio para los pasajeros. No podemos olvidarnos de los modelos de butacas para cercanías Arondo y Primus, y en urbano del modelo Pino.
Encontrará todos los detalles de todos sus modelos en el especial Asientos que se incluye en este número de Viajeros.

SUNVIAUTO CUENTA CON CERTIFICACIÓN ISO9001, 1ATF 16949 E IRIS

FLEXIBILIDAD E INNOVACIÓN

Sunviauto, siempre muy mentalizado con el peso de los asientos, continua en todos los modelos con la bancada en aluminio anodizado, que garantiza un peso ligero y una gran modularidad.
La capacidad de desarrollo de Sunviauto para dar soluciones customizadas es una constante de trabajo dentro de la política de la empresa. De hecho se ha modificado producto estándar a requerimiento y necesidad de los clientes en innumerables ocasiones.

SERVICIO AL CLIENTE

Tanto a nivel comercial, como técnico y de post venta, Sunviauto tiene como misión fundamental apoyar al cliente en todo momento. El servicio de postventa se ha reforzado de manera importante garantizando una relación más cercana y resolutiva al cliente final. Esto añadido al liderazgo y motivación de la Dirección General, hace de Sunviauto un fabricante de primera línea con afán de participar y escuchar a los clientes en sus necesidades. Siempre Por y Para el CLIENTE.

Butacas de Sunviauto.

NUEVOS ASIENTOS PARA UNA NUEVA MOVILIDAD

LA INDUSTRIA DE LA BUTACA HA INCORPORADO NUEVAS TECNOLOGÍAS Y MATERIALES

DE UN ASIENTO DE AUTOBÚS O AUTOCAR SE ESPERA SIEMPRE QUE SEA CÓMODO, FUNCIONAL, LIGERO PERO RESISTENTE, PERSONALIZABLE Y AHORA, ADEMÁS, QUE SE ADAPTE A LOS NUEVOS HÁBITOS TECNOLÓGICOS DE LA SOCIEDAD E INCLUSO, QUE INCORPORE TECNOLOGÍA INTELIGENTE

Todo eso es posible? Así es. Existe ese tipo de butacas y están entre nosotros, circulando cada día en las flotas españolas.

La industria del sector, acostumbrada a customizar al máximo su producto, también ha hecho un enorme esfuerzo por conseguir aligerar las butacas, con nuevas estructuras y materiales de última generación. De este modo se consigue bajar peso dentro del equipamiento de los vehículos ya que las nuevas propulsiones alternativas suponen en gran parte de los casos un aumento de éste.

También son asientos más resistentes, capaces de mejorar el anclaje para los pasajeros y ayudar a los autobuses y autocares a superar las cada vez más rigorosas legislaciones de seguridad.

Otra de los nuevos requisitos que deben incluir los asientos es la flexibilidad para adaptarse a las nuevas tecnologías que el viajero ha incorporado ya a su vida. Si antes se asociaba el confort al tejido y estructura del propio asiento, los elementos para reposar brazos y pies, bandejas y portaobjetos, ahora se hacen necesarios elementos tecnológicos, como cargadores, conectividad, pantallas individuales....

Hay que tener en cuenta además, que para los operadores es necesario que las butacas sean muy funcionales, por ejemplo para su mantenimiento. En este sentido cabe destacar el último lanzamiento del grupo AUNDE: los tejidos inteligentes. De ello hablaremos más en detalle.

Butacas de Emarkiel.

TEJIDOS INTELIGENTES

El grupo AUNDE nos presentó el año pasado su gama de tejidos inteligentes e interactivos que aumentan el confort de los pasajeros en un ambiente saludable e higiénico. A modo de ejemplo podemos ver IS-VITAL ACTIVE y IS-VANDAL, aunque dispone de muchas más.

IS-VITAL ACTIVE es un tejido que permite tener una superficie del tejido hidrofóbica, que evita las manchas y la suciedad, que es autolimpiable (mediante actividad antibacteriana y descontaminación del aire) y protege a los viajeros de todo tipo de suciedad.

IS-VANDAL es un tejido que aporta una total protección vandálica, resistencia al corte, a la perforación, actúa como barrera de fuego además de facilitar la limpieza de grafitis y chicles.

EMAR KIEL. SOLUCIONES PARA TODOS LOS MODOS DE TRANSPORTE

Kiel abarca todos los segmentos, desde urbano a larga distancia, tanto en bus como en ferrocarril.

Entre su amplia gama para transporte de pasajeros encontramos destacados asientos para el transporte urbano, como el modelo Ideo y el Citos, lanzado este mismo año. En cercanías dispone de las líneas Lite y Ligero en las que destacan los modelos Lite Top y Ligero 1000

Para los servicios de largo recorrido por carretera cuenta con la línea Avance. Sus propuestas más interesantes en esta gama son Avance 2050, Avance 1020 y Avance 1030.

Evolutionary Electric Bus

eMotiondrive by vectia

Creamos vehículos evolucionables, es decir, pueden ser adquiridos como híbridos y evolucionar en el tiempo, según lo requieran nuestros clientes, hasta convertirse en modelos con mayor autonomía eléctrica o, incluso, 100% eléctricos.

SUNVIAUTO. MÁXIMA CUSTOMIZACIÓN.

Dentro de la familia de producto de VOGEL, Sunviato cuenta con los nuevos modelos LS40 y LS60. En la familia de producto LS se combinan varias características: el confort, la robustez de la mecánica Vogel, la simplificación y aligeramiento de la estructura metálica interna, lo que le hace mejorar en peso en todas sus variantes pero sobre todo cuando van equipadas con cinturones de 3 puntos, el cumplimiento con la nueva revisión de R118 y la estandarización a nivel de recambios.

También ha sacado al mercado la nueva versión de la butaca de gran lujo de su catálogo, Helenna, que presenta un aire renovado con todo tipo de extras, luz de lectura, posavasos integrado, USB, toma de corriente, sonido individual, pantalla LCD de 12", reposapiernas, máxima reclinación, etc..., que le confieren al producto los más altos niveles de prestaciones y comodidad para los viajes más largos.

Del exitoso modelo Conturo de Vogel ha nacido una nueva versión adaptada para permitir mayor espacio para los pasajeros a través de una reducción de espesor que paradójicamente conjuga una altísima comodidad de viaje para personas de cualquier envergadura física.

Para cercanías, ofrece los modelos Arondo y Primus. Arondo es apta para los modelos suburbanos, concebida hace pocos años. Ya desde sus inicios se lanzó preparada para el cumplimiento de los nuevos Reglamentos; Primus es un asiento de intercity y de microbuses que dispone de características superiores a muchas de las butacas de larga distancia que se encuentran en el mercado y cuyo buen resultado en los vehículos a lo largo de varios años es el mejor aval.

En urbano continua el modelo Pino, un modelo monocasco que aparte de su reducido peso tiene una ergonomía muy superior a lo que se puede esperar de un asiento de estas características.

Butacas de Sunviauto.

SUNVIAUTO
mobility drives us

EL VIAJE PASA VOLANDO

Confort y Ligereza con la nueva familia de butacas Light Series LS

SUNVIAUTO España
Polígono Iruregaña, 70
31195 Aizoáin, Navarra
Tfno: +34 948 35 07 10
www.sunviauto.pt

vogelsitze®

INTERBUS PRESENTÓ EN OCTUBRE DE 2017 LOS PRIMEROS AUTOBUSES FOTOCALÍTICOS DE ESPAÑA, CON ASIENTOS DE TEJIDO INTELIGENTE DE ISRINGHAUSEN Y AUNDE

ISRINGHAUSEN. MUCHO MÁS QUE ASIENTOS

ISRINGHAUSEN ofrece la gama completa de asientos desde el transporte público hasta para los servicios discrecionales de segmento más lujoso, completando la línea con modelos específicos de conductores y guías. Pero también, como ya hemos visto, tejidos inteligentes del grupo Aunde.

En la gama de asientos urbanos esta su producto estrella, el modelo CityLite. Asiento de diseño ergonómico fabricado en materiales altamente resistentes, cumple con todos los requerimientos de mercado ofreciendo una funcionalidad excepcional. El asiento se completa con los accesorios como asidero superior, soportes de barra, brazo codera ó ascendente, cinturón de 2 puntos, luz en pedestal y también dispositivo de audio ó toma de USB para carga de dispositivos móviles.

Para el transporte de cercanías están presentes las diversas versiones de la familia CIVIC, siendo modelos polivalentes en aplicación y uso. Todos ellos son de diseño confortable y ergonómico brindando características como el buen aprovechamiento de espacios, visibilidad óptima y fácil mantenimiento al operador. Las diferentes versiones se pueden equipar según necesidad, con asas laterales, apoyacabezas, brazos codera o elevables, cinturones de seguridad de 2 ó 3 puntos, toma de USB u otros opcionales.

Ya cambiándonos al servicio de larga distancia, tenemos los modelos EGA Relax y Sport, la butaca más ligera del mercado con excelentes prestaciones de confort y seguridad para el pasajero. Ambos modelos están disponibles con una amplia gama de opcionales como pantalla TFT, porta-tablet, USB, cinturones de seguridad de 3 puntos y ajustables en altura. Así mismo se acompaña la equitación con una variedad de fundas de tapizado sea en moquetas, tejidos planos ó pieles de alta gama.

Para completar el programa para el operador, ofrece al mercado los altamente reconocidos conductores de la familia NTS2, adaptados a los requerimientos de mercado que nos garantiza el máximo confort para el conductor. El asiento está disponible en versión manual así como en versión electrónica con lector de tarjeta de conductor individualizable.

Recientemente ha incorporado en su web un servicio de CONFIGURADOR de asiento para facilitar al operado la decisión sobre el aspecto estético del asiento para su autobús. El configurador está disponible para nuestros modelos CITYLITE y EGA RELAX. Con ello se facilitan múltiples versiones de fundas, textiles y colores según modelo elegido.

Butacas de ISRINGHAUSEN.

Pruebe nuestro configurador de asientos en
www.isri.es

ISRINGHAUSEN Spain S.L.U.
Pol. Ind. Landaben, Calle L s/n
31012 Pamplona / Spain
Phone: +34 948 28 60 30
info@es.isri.de

AUNDE Group

ISRINGHAUSEN
ISRI®

Castrosua.

EL GRAN PESO DE NUESTRA INDUSTRIA CARROCERA

UN NEGOCIO TRADICIONAL QUE HA SABIDO RECONVERTIRSE EN INDUSTRIA DE VANGUARDIA

LOS DATOS DE CIERRE DEL EJERCICIO DE 2017 DE LOS ASOCIADOS DE ASCABUS INDICABAN QUE LA INDUSTRIA CARROCERA ESPAÑOLA EXPORTA CASI EL 50% DE LAS CARROCERÍAS QUE PRODUCE, CREA EMPLEO ESTABLE Y PERMITE LA PRESTACIÓN DE UN SERVICIO BÁSICO PARA LA POBLACIÓN: EL TRANSPORTE PÚBLICO

La industria carrocera española no sólo es importante para el sector del transporte, sino también para la sociedad de nuestro país, que según datos de CONFEBUS, realiza en autobús el 60% de los desplazamientos en transporte público. Su producción es por lo tanto un bien de gran utilidad para la movilidad.
La gran mayoría de empresas del sector se encuentran reunidas en la asociación ASCABUS. De los 11 miembros actuales, dos son de nueva incorporación (Car-Bus.net e Integralia). Del total de asociados, 4 están ubicados en Cataluña, siendo ésta, la Comunidad Autónoma de mayor representación en la industria carrocera.
En 2017, los asociados de ASCABUS facturaron 557.500 millones de euros, frente a los 520.000 de 2016. En cuanto a producción, ha pasado de 3.657 unidades a 3.689 en 2017. En cuanto a puestos de trabajo directos, también han crecido las cifras desde 2016, pasando de 2.683 a 2.705 personas contratadas.

UN GRAN PESO TAMBIÉN EN EUROPA

Si nos referimos a la exportación, tanto en 2016 como en 2017 ésta se acerca al 50%. Si en hace dos años salían de España 1.702 carrocerías de las producidas (47%), el año pasado eran 1.635 (44%). Poniendo los ojos en la industria a escala europea, de las 50 empresas carroceras 11 se encuentran en España, lo que supone el 22% de la industria del sector.

UN MERCADO INTERESANTE PARA LOS CARROCEROS EXTRANJEROS

De todos es conocido, dentro y fuera de España, que el nuestro es un país que siempre ha apostado por el producto carrozado y prácticamente hecho a medida dentro de lo posible.
Algunas empresas extranjeras, como la polaca AUTOCUBY, se decidió a entrar en nuestro mercado en

Car-Bus.net.

Ferqui

Indcar.

2015. Desde entonces su presencia ha ido creciendo notablemente. Al cierre del primer trimestre de 2018, su Directora General, Angélika Czachor, confirmaba que "hay más de 120 unidades de AutoCUBY prestando servicio de transporte en empresas de España." Sus últimos modelos lanzados fueron RH, TAXI BUS y City Bus.

BEULAS, EL ARTESANO DE LOS CARROCEROS

Beulas continúa priorizando ante todo, el poder ofrecer un producto personalizado, mediante una fabricación manual y en base a una artesanía tradicional. El resultado, son unos autocares diseñados para trabajar, donde todos sus elementos están pensados para que proporcionen la máxima funcionalidad y rentabilidad al transportista. Entre sus modelos, que cubren todo tipo tamaños, encontramos Jewel, Glory, Mithos, Aura, Signus, Spica´C, Gianino y el bus turístico BS.

CAR-BUS.NET, EXPERTOS EN LUJO Y MUCHO MÁS

Car-Bus.net dispone de una gran variedad de vehículos totalmente adaptables y con acabados únicos. Pero también tiene un producto estrella, el microbús eléctrico puro Wolta, del que 2017 nos trajo una

LOS ASOCIADOS DE ASCABUS FACTURARON 557.500 MILLONES DE EUROS EN 2017, PRODUJERON 3.689 UNIDADES, DIERON TRABAJO DIRECTO A 2.705 PERSONAS

nueva generación. Además, en la pasada edición de FIAA nos presentó un espectacular vehículo para el turismo: el Corvi Panoramic, un vehículo diseñado para garantizar al viajero una experiencia inolvidable gracias a su cristalera panorámica plegable.

CASTROSUA LANZÓ EL PRIMER INTERCITY GNC DE 3 EJES DE EUROPA

En la pasada edición de FIAA vimos un importante lanzamiento de Castrosua: El primer cercanías de tres ejes con propulsión GNC de Europa. Era un Magnus.E. Se carroza con medidas de 10,8 a los 18,75 metros y en versión Low Entry o Piso Alto, con propulsión diésel o GNC. Puede homologarse para transporte escolar, y Clase I o II.

El New City es su propuesta para el segmento urbano, clase I con propulsión diésel o GNC. Para Clase III apuesta por el modelo Stellae (12 a 15 metros y hasta 71 butacas.

FERQUI CUMPLIÓ 60 AÑOS

Para conocer la historia de Ferqui hay que remontarse al año 1957. Después de 6 décadas, la compañía comenzaba 2018 con un nuevo premio, el Microbús del Año en España otorgado a su nuevo Sunset S3L. Se trata de una carrocería de fibra de vidrio montada sobre un chasis Mercedes-Benz Sprinter 519 CDI Euro VI, con potencias de 160 o 190 Cv. Permite configuraciones de 16, 19 o 22 plazas, + G +C, así como la instalación de una plataforma PMR. Tiene también un espacioso maletero trasero.

INDCAR PRESENTA EL NUEVO WING A LA RED PROFESIONAL

INDCAR ha hecho recientemente la presentación oficial de su nuevo modelo Wing a la red profesional. Han asistido a las diferentes jornadas comerciales los distribuidores de la marca en Europa, así como los principales representantes de los concesionarios del país. Ha mostrado la renovación de este modelo para ofrecer espacio extra, más confort, equipamiento y ser todavía más versátil. El nuevo Wing es más largo, ofrece más confort, más equipamiento, más maletero...

INTEGRALIA Y SU MODELO ONE

Integralia estuvo presente en la feria alemana RDA Group Travel Expo de Friedrichshafen. Allí, los asistentes han podido conocer también el modelo ONE, el único microbús construido sobre Mercedes-Benz Sprinter que dispone de hasta 25 plazas más conductor, y el modelo In-Tourism XL. Los creadores del modelo ONE consideran que es "una revolución, un cambio radical para el sector de microbuses". Cuenta además con las líneas in-urban, in-school, in-vip e in-deluxe.

IRIZAR, LÍDER INDISCUTIBLE DEL CARROZADO DE AUTOCARES EN ESPAÑA

Irizar, que en los últimos años se ha convertido en una de las empresas fabricantes más relevante, con su nueva gama de autores y su línea de autobuses híbridos y eléctricos, es también el líder de nuestro mercado en matriculación de autocares carrozados.

En España, en 2017, volvió a batir el record histórico de producción hasta las 800 unidades. y creció un 30% la fabricación de autocares integrales. Ya en 2016, su participación en el mercado español de autocares era del 40% (teniendo en cuenta solo sus carrozados).

LA INDUSTRIA CARROCERA ESPAÑOLA SUPONE EL 22% DEL TOTAL DE LOS CARROCEROS EUROPEOS

Irizar.

Sunsundegui.

Unvi.

SUNSUNDEGUI SE RENUEVA POR COMPLETO

Desde hace varios años, asistimos a un resurgir de Sunsundegui, que además de renovar toda su gama, ha vuelto a presentar varias mejoras orientadas a hacer el diseño de los autocares aún más moderno y atractivo y ofreciendo ventajas adicionales al cliente como reducir el peso y mejorar los consumos y la accesibilidad para el mantenimiento. Sus modelos renovados son el SC5 y SB3, así como su buque insignia y exitoso, el SC7.

UNVI. UN CARROCERO MUY VERSÁTIL

Unvi es reconocido dentro y fuera de España por una interesante gama de producto, que va desde microbuses hasta dobles pisos y propulsiones convencionales o proyectos de energías alternativas, como su doble piso eléctrico desarrollado con Volvo. El año pasado, su modelo Vega XL fue galardonado como el mejor microbús del mercado irlandés por la revista Fleet Transport magazine. Parte de su éxito es su concepto de equipo. Por ello colabora directamente en la Formación Profesional de Ourense.

unvi
ABC
UNVI
Tlf: +34 988 980 600 • Email: info@unvi.es • Web: www.unvibus.com

UN GRAN RETO: 300 GASINERAS PARA 2020

ESA FUE UNA DE LAS APUESTAS QUE SE LANZARON DESDE EL VI CONGRESO DE GASNAM

EN ESTE MARCO, HEMOS CONOCIDO LAS TENDENCIAS DEL MERCADO DEL GAS: NUEVOS PRODUCTOS, LEGISLACIÓN, EVOLUCIÓN DE LA DISTRIBUCIÓN, EXPERIENCIAS REALES DE TRANSPORTISTAS...

La sexta edición del congreso anual de la Asociación Ibérica del Gas Natural para la Movilidad, Gasnam, fue todo un éxito de convocatoria. Bajo el lema "Gas natural: ecología inteligente para la movilidad", ha reunido a cerca de 800 profesionales del sector del transporte y la energía, empresas, periodistas y representantes de las administraciones públicas.

GAS NATURAL COMO ALTERNATIVA REAL

Durante la presentación, José Ramón Freire, presidente de Gasnam, destacó que "no hay ningún combustible como el gas natural para llevar al sector del transporte la energía renovable. El apoyo a la innovación y desarrollo de los fabricantes de vehículo y de los astilleros es clave para desarrollar una nueva economía en torno al uso del gas natural en el transporte".

Tras su intervención, Begoña Cristeto Blasco, secretaria general de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa del Ministerio de Economía, Industria y Competitividad, ha señalado que "el plan MOVEA ha permitido introducir en el mercado 31 millones de euros en ayudas para la adquisición de vehículos de energías alternativas. Este 2018 contamos con 16,6 millones de euros en ayudas; a esto hay que sumarle 50 millones de euros del Ministerio de Energía en el plan de energías alternativas. El gas natural está llamado a ser una energía fundamental hacia una movilidad basada en la ecología inteligente".

LA POSITIVA VISIÓN DEL GAS DESDE LAS MARCAS

El presidente de SEAT (patrocinador oficial del Congreso), Luca de Meo, afirmó que "el GNC no es solo una tecnología puente, sino una alternativa real a largo plazo. Nuestra apuesta es firme y por ello, SEAT desarrollará la tecnología GNC para el Grupo Volkswagen".

Pierre Lahutte, presidente mundial de IVECO, recordaba que su marca lleva "más de 20 años liderando

el mercado europeo de vehículos con propulsión de gas, con una gran presencia en los segmentos de autobús urbano y recogida de basuras." José María Chamizo, director Desarrollo de Negocios Gas de IVECO, hablaba de la gama Natural Power para sus vehículos de 3,5 a 7,2 toneladas, tanto para sus furgonetas Daily, los autobuses Urbanway y Crossway y los camiones Eurocargo y Stralis que ha supuesto "una revolución".

Roberto San Felipe, Director Comercial Camiones de Scania Ibérica, aseguraba que la sostenibilidad está en el ADN de su marca y que la mayor parte del presupuesto de I+D se destina al impulso de las energías alternativas: gas, electricidad... pero también motores diésel más eficientes, porque hay que recordar, dijo "que aún representa el 99% de los vehículos industriales en circulación".

Sergio Tarrío, Responsable del Departamento de I+D+i y Diseño de Castrosua habló sobre la dilatada experiencia de esta compañía gallega en la fabricación de buses propulsados con gas natural: hasta la fecha han salido de sus instalaciones casi 2.000 unidades (1.800 de la Clase 1 y 180 de la Clase 2). Tarrío destacó que es "una tecnología probada con éxito, limpia y respetuosa con el medio ambiente" y aseguró es la única alternativa real para el transporte de pasajeros en larga distancia.

SCANIA TENDRÁ UN AUTOCAR CLASE III DE GAS

Manuel Arias, responsable de Vehículos de Larga Distancia en Scania Ibérica, anunció en el Congreso de GASNAM que Scania va a lanzar en breve un autocar Clase III de gas. El fabricante sueco dará a los operadores la tan esperada opción de propulsión de gas para autobuses de largo recorrido. La fecha exacta y el lugar del lanzamiento oficial, en el que podamos verlo físicamente, aún está por definir.

Será un Scania Interlink GNL con autonomía para 1.600 Km. Se une a su gama de gas actual de autobús GNC para servicios urbanos y regionales en 280 cv y 320 cv.

Sumar a un buen producto un servicio excelente

Economía, fiabilidad y confort de conducción es lo que todos los operadores buscan. Voith, el especialista en aplicaciones para autobús, ofrece una solución óptima: la caja automática DIWA. Y la acompaña de una cuarta característica aún más valorada: un servicio personalizado que supera las expectativas de sus clientes y abre nuevos horizontes de colaboración.

Llámenos: +34 916 707 800
www.voith.com/spain

VOITH
Inspiring Technology for Generations

EL PRIMER CITARO NGT HYBRID SE ENTREGARÁ EN ESPAÑA

Por su parte, Javier Iglesias, Responsable de Cuentas Públicas de EVOBUS, explicó cómo funciona una de las últimas novedades del fabricante alemán propulsada con gas natural: el Citaro NGT Hybrid. Este autobús urbano híbrido comenzó a producirse el pasado mes de enero y ya se comercializa en el mercado europeo. Iglesias adelantó que la primera unidad se entregará a un operador español el próximo mes de septiembre.

EL GAS VEHICULAR COMO OPORTUNIDAD PARA ESPAÑA Y PORTUGAL

España es el octavo productor de automoción del mundo y el segundo de Europa. Tanto Seat como Iveco, lanzan al mundo desde nuestro país, sus nuevos productos de propulsión con gas.

Pierre Lahutte, presidente mundial de IVECO señalaba que España tiene una posición geográfica privilegiada porque el GNL llega por mar y nuestro país está rodeado prácticamente de costa. En esta misma línea, Marcelino Oreja, CEO de Enagas, ha destacado que a la posición estratégica de España se une que es uno de los países con más plantas de gas.

El Secretario de Estado de Energía de Portugal, Jorge Seguro, hizo hincapié en la apuesta de su Gobierno por el gas natural, apoyando a las empresas del sector y trabajando de forma conjunta con España y el resto de la Unión Europea. En este sentido, existe una estrecha colaboración entre España y Portugal, para hacer del mercado ibérico del gas una gran potencia.

LOS AUTOBUSES DE GAS SIGUEN SIN TENER PERMISO PARA ENTRAR EN LOS INTERCAMBIADORES

EL GAS EN LAS FLOTAS DE AUTOBUSES URBANOS Y METROPOLITANOS

Rafael Barbardillo, presidente de CONFEBUS, fue el encargado de moderar la mesa "Gas natural en las flotas urbanas". La primera intervención corrió a cargo de Santiago Garrido de Gas&Go, que explicó cómo se han desarrollado los proyectos de ampliación de los puntos de repostaje de gas natural en las instalaciones de la EMT de Madrid.

Los profesionales del transporte de pasajeros expusieron que es necesario una simplificación del sistema de fijación de los precios del gas natural, y reclamaron la supresión de las limitaciones que algunas ciudades españolas imponen a los autobuses movidos con este combustible.

LA EXPERIENCIA DE PALMA DE MALLORCA

Mateu Marcús, director gerente de la EMT Palma, (Mallorca), contó en primera persona su experiencia desde que llegó al mundo del transporte colectivo y en concreto con la propulsión de gas. Hace 8 años, el operador comenzó a probar 12 autobuses de gas y los buenos resultados obtenidos hacen que ahora apuesten por esta propulsión en su próximo concurso con el objetivo de tener 100 unidades de gas, el 60% de su flota. Serán vehículos de 12 y 18 metros.

Explicaba también que al ser Mallorca una isla, para ellos no es tan importante la autonomía de kilómetros de los vehículos, sino la rentabilidad de éstos. Por eso, no se plantean como prioridad mudar a la movilidad eléctrica, todo lo contrario. Mallorca tiene conexión directa de GNC con la España peninsular, ni siquiera el GNL es una opción, porque traerlo por barco es más caro que conectarse a la infraestructura que ya existe. Los vehículos GNC son para Mallorca la solución real más eficiente tanto ecológica como económicamente.

Marcús recordaba a los fabricantes de turismos, que su isla puede ser un gran lugar de pruebas para convencer a todos los turistas de la facilidad de uso de los vehículos de gas. En Palma viven algo más de 400.000 personas y unas 525.000 en el área metropolitana de influencia, pero recibe cada año 14 millones de turistas de todo el mundo y hay una flota de 90.000 coches de alquiler.

LA RED DE REPOSTAJE

Mateu Marcús, anunciaba que en Mallorca habrá una nueva estación de gas para finales de 2018 que será de gestión público-privada y en ella podrá repostar el público general.

Según explicó Ramón Calderón, Director de Relaciones Institucionales GNC de Seat, actualmente hay un total de 67 gasineras en España y son necesarias al menos otras 45 para alcanzar las 112 deseables como mínimo. A finales de 2018 habrá 100 en total. Desde SEAT se impulsará la construcción de otras 50, para alcanzar las 162 y que en 2019 existan 200 puntos de repostaje de gas y sean 300 para el año 2020. Ese es el reto.

SISTEMA ENTRETENIMIENTO E INFORMACIÓN INDIVIDUAL

INNOVACIÓN TECNOLÓGICA

FUNCIONES:

Via wifi

Audio / Video individual.

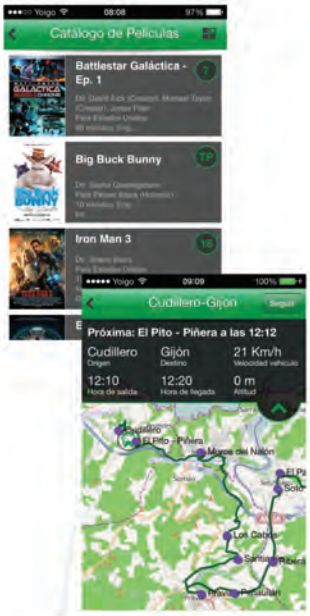
- Cada pasajero puede elegir la película, serie o música que desea.

Información de ruta.

- En cada momento se informa al viajero de la próxima parada, así como del tiempo estimado para llegar al destino.
  Se visualiza en un mapa la posición del autobús.

Usando smartphone / tablet del pasajero

- Por medio de una aplicación gratuita, se tiene acceso al programa completo.



VENTAJAS:

Sin instalación en butaca

Publicidad y Mensajes

- Se puede mandar mensaje al pasajero desde un centro de control
- Se incluyen «banners» actualizables de manera sencilla en internet.

Estadísticas de uso

- Un informe se va construyendo con los datos de los programas mas vistos, permitiendo una optimización de los recursos

Encuestas de satisfacción

- Se construye de forma sencilla en una aplicación WEB.
  El informe resultante es consultable en tiempo real por internet permitiendo así una mejora permanente del servicio.

Pol.Ind. Los Olivos C/Calidad, 66 – 28906 Getafe (Madrid – Spain)
Tel: +34 91 665 26 26 – Fax: +34 91 665 23 24

ACTIA®
www.actia.com

AUTOCARES ABAGON CON LA SEGURIDAD

ORGANIZÓ LA I JORNADA DE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE ESCOLAR DE GUARDO

ALLÍ SE DIERON CITA AUTORIDADES, TRANSPORTISTAS, FABRICANTES DE VEHÍCULOS, EXPERTOS Y CUERPOS DE SEGURIDAD Y EMERGENCIAS, JUNTO CON CENTROS DE FORMACIÓN Y ACOMPAÑANTES DE TRANSPORTE ESCOLAR

Todos ellos, pusieron sobre la mesa la importancia de la divulgación de la seguridad en el transporte escolar. Se habló sobre normativa relacionada con el tema, sistemas que incorporan los nuevos vehículos y también de la concienciación social. Además, se puso fin a este foro con un simulacro de rescate en el que participaron escolares, Autocares Abagón, la Policía Local, el cuerpo de Bomberos, el servicio de Emergencias 112 y el personal del Sacyl.

AUTOCARES ABAGON

Autocares Abagon realiza servicios discrecionales, regulares y regulares de uso especial en su zona. Es una empresa familiar ubicada en el municipio de Guardo (Palencia) desde 1953, año en el que fue fundada por Nicolás Vallejo. Primero se denominó Autocares Vallejo y tras la compra de Autocares Abagon se unificaron bajo este último nombre. Antonino Vallejo estuvo al frente de la compañía como segunda generación de la misma y tal fue su esfuerzo por mejorar su atención al cliente que la Junta de Castilla y León le dedicó un homenaje. Ahora es la tercera generación la que gestiona la empresa, estando al frente Luis Vallejo.

Autocares Abagon es el operador que más transporte escolar realiza en su zona, teniendo una gran experiencia en este sentido. Del total de sus servicios y 80% se reparte entre las líneas regulares (Palencia-Villaverde de la Peña) y el transporte escolar, siendo el 20% restante para trabajos de discrecional.

LUIS VALLEJO, GERENTE DE AUTOCARES ABAGON

¿Cuál era el objetivo del encuentro y cómo nace la idea? La idea surge de la preocupación de nuestra empresa porque los escolares no se ponen el cinturón habitualmente. Nuestro objetivo era concienciarles de la importancia de hacerlo. Pero no solamente a ellos, también a los profesores y los padres y el resto de los viajeros.

¿Cuáles son las principales conclusiones a las que se ha llegado? Haremos un seguimiento. De momento ya hemos notado el cambio y vemos como los niños se avisan unos a otros si no se han abrochado el cinturón. Solo con eso ya ha merecido la pena. Nuestro objetivo es que lo cumplan al 100% a final de curso.

CBM
BUS PARTS LEADER

Lunas y Parabrisas

Más de **1000** referencias
Parabrisas Ventanas y lunas

STOCK PROPIO
Lunas y parabrisas Homologados
Homologación Europea R43
Fabricantes de Primeros equipos
Garantía y calidad del Producto
Distribución directa

SOMOS ESPECIALITAS
Parabrisas u lunas primeros equipos
Somos distribuidores
Negociación de Stocks
Estudio de flota a la carta
Compromiso y Calidad
Garantía de servicio
Plazo de entrega 24-72 Horas
a cualquier punto de España y Portugal

ASISTENCIA
Línea telefónica
asistencia técnica

SOPORTE
Equipo comercial
especializado

SERVICIOS
Servicio de atención al cliente
Diseño de planos
Estudio de flotas

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

LAS LIMITACIONES DEL ARTÍCULO 77.2 DEL ROTT EN RELACIÓN CON LA MODIFICACIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN DE SERVICIOS PÚBLICOS REGULARES PERMANENTES DE USO GENERAL A INSTANCIAS DE LA EMPRESA CONCESIONARIA

DESDE LA VIGENCIA DEL ART.77.2 DEL ROTT HE MANTENIDO EN DISTINTOS ARTÍCULOS Y CONFERENCIAS SU POSIBLE INADECUACIÓN A DERECHO, ASÍ COMO SU FALTA DE TODA LÓGICA, POR LAS RAZONES QUE EN ESTA COLABORACIÓN EXPLÍCITO

Cabe recordar que el art.77 del ROTT previene lo siguiente:

"1. La Administración, de oficio o a instancia de los usuarios, podrá acordar, justificando el interés general y previa audiencia del concesionario, aquellas modificaciones de las condiciones de prestación previstas en el título concesional que

resulten necesarias o convenientes para mejorar el servicio.
2. Asimismo, la Administración podrá autorizar, con arreglo a lo dispuesto en los artículos siguientes, aquellas modificaciones de las condiciones de prestación previstas en el título concesional que sean solicitadas por el concesionario.
No obstante, el concesionario no podrá solicitar tales modificaciones hasta que hayan transcurrido tres años desde la formalización inicial del referido título, o dos desde su última modificación, ni cuando falte un período inferior a dos años para la terminación del plazo concesional".

En lo concerniente a la ausencia de toda razón de este apartado 2º del precepto, no puede sino resaltarse que siendo la empresa concesionaria la que mediante gestión indirecta explota el servicio público de que es titular la Administración, es ésta la que mejor conoce las necesidades cambiantes de la demanda, que no tienen por qué no acaecer antes de los tres años de la formalización del título concesional, ni después de que falten dos años para la terminación del plazo concesional. Se establece así una limitación para el colaborador de la Administración (empresa concesionaria), que no tienen los demás posibles agentes en lo concerniente a instar de la Administración cualquier clase de modificación de la concesión (Corporaciones locales, asociaciones de usuarios, etc.). Y si tenemos en consideración que la Administración siempre puede denegar motivadamente las solicitudes de modificación de esta clase de servicios públicos que formule la empresa concesionaria, la limitación en cuestión no tiene razón alguna de ser.
Sobre la posible inadecuación a Derecho de estas limitaciones, cabe significar, sucintamente, lo siguiente:

1º.- La modificación (sus causas y limitaciones) del contrato de concesión de servicios es una materia regulada por normativa superior (de carácter básico) a la LOTT y al ROTT; en concreto, hasta el pasado 9 de marzo, por el Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público (Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público / TRLCSP – art.282), y desde dicha fecha, por la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014 (art.290, que transpone el art.72 de la Directiva UE 24/2.014, reguladora de la contratación pública), preceptos éstos que no contemplan la clase de limitación temporal de que se trata, como tampoco la posibilidad de su establecimiento por la vía reglamentaria.
2º.- Restringir, pues, las facultades o derechos de la empresa concesionaria con base a una prescripción que no está prevista en esta normativa de orden jerárquico superior, claramente puede constituir una limitación por un simple Reglamento (ROTT) a lo establecido en esta normativa básica.
3º.- Si bien la LOTT regula la modificación del contrato de concesión (servicios públicos regulares permanentes de uso general) en su art.75 (precepto ampliamente superado por el vigente art.290 de la Ley 9/2.017), y en concreto su posible modificación a instancias de la empresa concesionaria, este precepto no establece la limitación a que se refiere el art.77 ROTT, como tampoco previene la posibilidad de que vía reglamentaria se prescriban las limitaciones en cuestión, de donde resulta que por un simple reglamento /ROTT se limita lo preceptuado en una Ley (LOTT).

En el momento actual, en el que por aplicación de la Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexación de la economía española (desarrollada por el Real Decreto 55/2017, de 3 de febrero), los recientemente servicios públicos concesionales se han concursado con plazos de vigencia en sus contratos de cinco y seis años, el mantenimiento del apartado 2º del art.77 ROTT todavía carece más aún, si todavía cabe, de razón alguna para su mantenimiento, pues la suma del plazo de tres años desde la formalización del contrato más la de dos para la terminación del plazo concesional, deja sin posibilidad de que la empresa concesionaria pueda, durante toda la duración del contrato, instar las modificaciones concesionales que entiendan deben de autorizarse para su mejor adecuación a la realidad cambiante de esta clase de servicios públicos. Por todo ello, se pondera que en la modificación en curso del ROTT, estas limitaciones han de ser eliminadas.
Todo ello es independiente de la apreciación de que el régimen concesional de prestación de los servicios públicos regulares permanentes de uso general de transporte de viajeros por carretera pueda y deba ser mejorado y modernizado, a través de medidas tales como, entre otras, las siguientes: a) concursos que no acepten bajas temerarias desorbitantes. b) flexibilización de la gestión empresarial y mayor capacidad de gestión de la empresa concesionaria c) mayores facilidades de acomodación urgente de la oferta a la demanda cambiante. d) medidas de intermodalidad respecto a puertos, aeropuertos y estaciones de autobuses versus destinos finales de los viajeros. e) subarriendo parcial, lo que está permitido a tenor de normativa de carácter básico superior (Ley de Contratos del Sector Público citada más atrás, en congruencia con la Directiva UE 24/2.014 sobre contratación pública) a la sectorial (LOTT). f) sistema tarifario diferenciado. g) material móvil adecuado en su capacidad al nº de usuarios en las distintas expediciones. h) coordinación con los servicios de igual clase y naturaleza de las CCA. i) etc.

FERNANDO JOSÉ CASCALES MORENO (FCAJYET@TELEFONICA.NET)
ABOGADO. ACADÉMICO
EX DIRECTOR GENERAL DE FERROCARRILES Y TRANSPORTES POR CARRETERA Y DEL INTA
EX PRESIDENTE DEL CONSEJO SUPERIOR DE OBRAS PÚBLICAS Y DE INSA
EX INSPECTOR GENERAL DE SERVICIOS Y EX JEFE DEL SERVICIO CENTRAL DE RECURSOS DEL Mº TRANSPORTES DEL CUERPO TÉCNICO DE INSPECCIÓN DEL TT

EDITEC GANA LA CARRERA DEL TRANSPORTE

EL EQUIPO TRANSPORTE 3 / SERVICIOS DE EMERGENCIA SE PROCLAMA GANADOR

EL EQUIPO TRANSPORTE 3 / SERVICIOS DE EMERGENCIA, REVISTAS AMBAS DEL GRUPO EDITORIAL EDITEC, QUISIERON APOYAR ESTA INICIATIVA PROMOVIDA POR SCANIA PARA FOMENTAR LOS HÁBITOS SALUDABLES EN EL TRANSPORTE Y REAFIRMAR NUEVAMENTE SU APOYO AL SECTOR

Más de 4.000 personas participaron en la Farinato Race - Carrera del Transporte by Scania celebrada el 14 y 15 de abril en el municipio madrileño de Dehesa de Quijorna. El domingo fue el turno de las tandas exclusivas para el sector del transporte. Un nutrido grupo de participantes completaron un recorrido de 5 kilómetros superando obstáculos de toda índole. El buen ambiente y el compañerismo fueron los grandes protagonistas en el primer evento deportivo del sector del transporte, que ha contado con el apoyo de las principales asociaciones del transporte de España y Portugal.

¡CAMPEONES!

Manuel Villahermosa (59:44) se proclamó vencedor en la categoría masculina, y Nieves González en la femenina (1:20:57). Por equipos, en categoría Masculina, Transporte 3 / Servicios de Emergencia subió a lo más alto de podio. Carlos Tejeda, Jose Antonio Gómez, Ramón Chaparro y Óscar Rivas completaron el exigente recorrido en 52 minutos y 40 segundos. En categoría Mixta, los ganadores fueron Body and Truck (1:44:26). Daniel González, responsable de marketing y comunicación de Scania Ibérica, fue el encargado entregar los premios.

MUCHO MÁS QUE UN EQUIPO

Transporte 3, la publicación decana del transporte de mercancías en España, y Servicios de Emergencia, la primera revista especializada en vehículos para el sector de las emergencias, han querido apoyar esta pionera y atractiva iniciativa del fabricante sueco.
Luis Gómez-Llorente, máximo responsable de Editec, formó un equipo compuesto por cuatro amigos y colaboradores de nuestro grupo editorial, donde se encontraban reflejados los valores de esta competición: superación (después de someterse a graves operaciones de tobillo que pusieron en peligro su movilidad, Tejeda se proclamó Campeón de Europa (2016) y del Mundo (2017) de Stair Race), solidaridad (Chaparro forma parte de la ONG BUSF - Bomberos Unidos sin Fronteras- y participa con frecuencia en labores humanitarias en Haiti y Nepal), compromiso (Gómez estuvo a punto de perder la vida en el incendio del edificio Windsor, cuando trabajaba para evitar lo que pudo ser una gran catástrofe en el corazón financiero de Madrid) y esfuerzo (con dedicación y trabajo duro, Rivas consiguió cumplir su sueño de acceder al Cuerpo de Bomberos del Ayuntamiento de Madrid).

Una marca –
Todas las opciones

Recambios para vehículos industriales

DT® Spare Parts – Genuine Quality. Durable Trust.

www.dt-spareparts.com

La completa gama de DT® Spare Parts es la solución ideal para satisfacer la demanda mundial de recambios de calidad para camiones, trailers, autobuses y furgonetas.

Nuevos catálogos

Recambios adecuados para:

- **Fiat Ducato & Peugeot Boxer & Citroën Jumper**
  900 DT® Spare Parts, para 3 000 referencias
- **Ford Transit**
  700 DT® Spare Parts, para 3 400 referencias
- **Renault Master/Mascott & Opel Movano & Nissan Interstar/NV400**
  900 DT® Spare Parts, para 1 300 referencias

Suscríbase al boletín de noticias en
http://newsletter.dt-spareparts.com

Catálogos digitales:
http://dcat.dt-spareparts.com

DT TV
www.dt-web.tv

dt® – es una marca registrada de DIESEL TECHNIC AG, Alemania

SCANIA INTERLINK LD HYBRID: EXTRAORDINARIAMENTE EFICIENTE

SCANIA NOS SIGUE CAUTIVANDO CON SUS HÍBRIDOS COMO YA LO HIZO CON EL CITYWIDE LE

AHORA LLEGA EL NUEVO INTERLINK LD HYBRID, UN INTERURBANO DE PISO ALTO HÍBRIDO CON UNA EFICIENCIA Y AHORRO INIMAGINABLE HACE UNOS AÑOS, QUE SITÚA A SCANIA EN LA CIMA DE LA TECNOLOGÍA HÍBRIDA

A FAVOR

- Sistema híbrido
- Comodidad de marcha
- Excelente consumo

EN CONTRA

- Ruidos aerodinámicos en ventanilla del conductor
- Brazos de los espejos demasiado largos

La familia Interlink de Scania es una extraordinaria y flexible gama con la que podemos cubrir cualquier necesidad que el cliente requiera, ya que abarca todo tipo de segmentos desde interurbano y cercanías, hasta largo recorrido, además de ofrecer distintas posibilidades de motorizaciones y chasis, pues se puede optar por K EB y K IB, es decir con suspensión delantera independiente o rígida. Se fabrica en la planta que Scania tiene en Finlandia y ofrece una gran flexibilidad de construcción y adaptación, muy superior a las del Touring.

Existen tres variantes de Interlink: LD, MD y HD. El Interlink LD es el más pequeño de la familia, y lo tenemos disponible con una altura de 3,31 metros, aunque esta puede variar en función de si es híbrido o GNC. En cuanto a longitudes está disponible desde los 10,9 hasta los 15 metros y se puede elegir casi cualquier tipo de propulsión: diésel, biodiesel, HVO, GNC, Híbrido, siendo esta última la gran novedad de la gama Interlink LD. En la gama de largo recorrido está disponible en configuración de dos o tres ejes desde los 11 a 14,9 metros y dos versiones, MD (3,46 m de alto) y HD (3,66 m de alto). La diferencia de altura también permite mayor capacidad de maletero, con lo que Scania nos demuestra lo flexible y eficiente que es la gama Interlink.

SCANIA INTERLINK LD HYBRID

El nuevo Interlink LD Hybrid es el primer autocar Scania de piso alto híbrido, ideal para servicios de cercanías e interurbanos. Está disponible en versión híbrida en configuración de dos ejes y dos longitudes: 10,9 m y 13,2 m (la unidad que hemos probado). El nuevo Interlink es un autocar completo Scania, el cual se fabrica en la planta finlandesa de Lahti, con una capacidad de 55 plazas sentadas más

una plaza PMR.
Para la parte mecánica e híbrida se ha recurrido al mismo sistema que el usado en el Citywide, con una experiencia más que contrastada.
Para su tracción se ha recurrido al excelente motor diésel Scania de cinco cilindros DC9 108 SRC de 9,3 litros con una potencia de 235 Kw (320 cv) y un par motor de 1600 Nm con tecnología SCR y FGT (turbo de geometría fija) compatible con combustibles diésel, 100% biodiesel y HVO.
Para la parte eléctrica cuenta con un motor generador Scania con una potencia de 130 kw (177 cv) y un par continuo de 1030 Nm situado este entre el motor y la caja de cambios automatizada Scania GRS895 de 12 velocidades. Para el almacenamiento de la energía generada disponemos de una batería Li-Ion con un voltaje de 650 v refrigerada y calefactada por agua, junto con un convertidor de tensión AC/DC con el que se obtiene un voltaje de 24 v. Se ha ampliado el rango de la batería, pasando de 1,2 Kw/h a 4,5 Kw/h. Este aumento de rango significa que disponemos de más energía para el vehículo, aunque en la unidad probada, que en este caso es una unidad pre serie, estaba montada la de primera generación de 1,2 Kw/h. Todas las unidades que se entreguen a partir de Abril ya vienen con las nuevas baterías de segunda generación.
Otra novedad en el Interlink LD Hybrid es que se ha optimizado aún más la programación del sistema con el motor en pausa (Eco-Roll), a la vez que también se ha automatizado totalmente el sistema híbrido para que el conductor no intervenga, con lo que se optimiza mucho mejor el uso de la energía generada ya que ésta es usada por el vehículo según lo requiera. Con esto, unido a una conducción eficiente por parte del conductor y a una buena formación, se puede conseguir un ahorro de combustible de hasta un 30%, una cifra nada desdeñable.

EL SISTEMA HIBRIDO DEL SCANIA INTERLINK

Scania ha optado por un sistema híbrido en paralelo, siendo este idóneo para autocares de clase II, servicio en el cual no tenemos limitación de velocidad y se realizan menos paradas que en el urbano. El sistema es sencillo pero muy eficiente. En la parte híbrida destaca su sorprendente motor eléctrico síncrono de magnetización permanente con una potencia de 130 Kw (177 cv) y 1030 Nm de par continuo desde 0 rpm. Este motor no solo da tracción también genera energía a través del motor de combustión. Pero sobretodo la generamos de forma más rápida y efectiva cuanto usamos el freno eléctrico. Esta energía generada se almacena en la batería de Li-Ion situada en el techo del Interlink con un voltaje de 650 v y un rango de utilización de 1,2 Kw/h, aunque como ya hemos comentado

TANTO LA BATERÍA COMO EL CONVERTIDOR ESTÁN INTEGRADOS EN LA ESTRUCTURA DEL TECHO EN LA PARTE DELANTERA CON UN CARENADO DE ELEGANTE DISEÑO

RECORRIDO

→ Madrid - Somosierra	111,3 km	L-191 CRTM
→ Somosierra - San Fernando	99,8 km	Directo A1
→ Total	211,3 km	

FICHA TÉCNICA

MOTOR DIESEL

→ Modelo: ..... DC9 108 SCR Euro 6
→ Nº de cilindros: ..... 5 en línea
→ Potencia máxima: ..... 235 KW (320cv)
→ Par motor: ..... 1600 Nm a 1000 - 1300 rpm

MOTOR ELÉCTRICO

→ Modelo: ..... Scania
→ Potencia: ..... 130 KW (177 cv)
→ Par Motor: ..... 1030 Nm de par continuo

TRANSMISIÓN

→ Caja de cambios: ..... SCANIA E-GRS895
→ Velocidades: ..... 12 velocidades + 1 marcha atrás
→ Tipo de cambio: ..... OPTICRUISE AUTOMÁTICO
→ Grupo diferencial: ..... SCANIA R660

SUSPENSIONES

→ Delantera: ..... Independiente de Dos fuelles
..... en el primer eje
→ Trasera: ..... Cuatro fuelles en el motriz
→ Barra estabilizadora: ..... Delantera y trasera

FRENOS

→ Tipo: ..... Frenos de disco con gestión
..... electrónica de frenada
→ De estacionamiento: ..... Neumático y muelle
→ Freno motor: ..... SCANIA de tres puntos

OTROS

→ Llantas: 8,25x22,5
→ Ruedas: 295/80 R22.5
→ Plazas: ..... 55 + 7 + 1 PMR + 1
..... 55 + 11 + 1
..... 57 + 1
→ Carrocería: SCANIA INTERLINK HYBRID 13,2 metros

EN LA PRUEBA EFECTUADA LOS RESULTADOS HAN SIDO REALMENTE EXTRAORDINARIOS

anteriormente el rango de utilización se verá aumentado a 4,5 Kw/h.
Para poder usar la energía almacenada, la cual está con un voltaje muy alto de 650 v, Scania ha recurrido a un convertido de corriente AC/DC que transforma la corriente continua almacenada en la batería a corriente alterna de 24 V con lo que ya está disponible para que el motor de tracción la use cuanto éste considere oportuno, o alimentar con la energía generada otros sistemas, ya que el uso de esta energía o la activación del sistema Eco-Roll está totalmente automatizado sin que tenga que intervenir para nada el conductor. Este sistema también ha sido optimizado, con lo que sus consumos y prestaciones son bastante superiores a los obtenidos en las mismas condiciones con el Citywide que probamos hace dos años.

EL EXTERIOR DEL INTERLINK

No solo es extraordinario su sistema híbrido, también lo es el diseño nuevo Scania Interlink Hybrid. Exteriormente destaca por su elegancia y sobriedad, así como una gran funcionalidad, pero es muy llamativo de su diseño exterior el elegante carenado superior que cubre las baterías situadas en la parte delantera del techo, las cuales quedan disimuladas con un diseño magistral. De su frontal destaca la impronta de la imagen Scania con una gran parrilla central en negro con el logo en el centro junto con unas luces de led, así como el diseño de los espejos, y sobre todo su largo brazo.
Del lateral destaca la limpieza de sus líneas así como su gran superficie acristalada con unas grandes lunas tintadas junto con una accesibilidad tanto a la bodega como al interior extraordinaria, ya que disponemos de portones a ambos lados.
En cuanto a las entradas al interior disponemos de dos cómodos accesos situados en la parte delantera y central: el delantero de una hoja desplazable y el central con dos hojas. En la puerta trasera incorpora además un elevador para silla de ruedas perfectamente integrado entre uno de los cuatro escalones de acceso al interior.

EL INTERIOR DEL SCANIA INTERLINK

Si el exterior ya enamora, el interior, cautiva. Lo primero que llama la atención al entrar en el nuevo Scania Interlink es su acogedor interior y la calidad de sus acabados. En este punto es donde Scania ha dado su do de pecho. Tanto en el habitáculo de los pasajeros como en el puesto de conducción destaca su amplitud, su luminosidad, su calidez y una excelente comodidad. La capacidad interior es muy flexible pero a la vez muy cómoda, ya que tenemos varias opciones de configuración interior. En este caso eran de 55 cómodas butacas modelo Lahden 42 con respaldo fijo y cinturón de seguridad de dos puntos.
En la parte central del habitáculo disponemos de una plataforma diáfana, para alojar una silla de ruedas, y también hay dos asientos móviles, con lo que podemos aumentar su capacidad de pasajeros sentados hasta los 57 pasajeros. Al ser un autocar de clase II su capacidad puede aumentar en 11 pasajeros de pie.
Otro aspecto destacable es su luminosidad interior tanto con luz natural como artificial, esta última cálida y de tecnología led. El ambiente dentro es muy agradable gracias al excelente sistema de climatización Spheros Revo 360 y una calefacción por convectores situados a lo largo del autocar.
El puesto de conducción del nuevo Scania Interlink es magistral, tanto por diseño como por comodidad, con un panel de instrumentos fijo de diseño envolvente con volante ajustable, donde todos los mandos son muy accesibles

e intuitivos. De la parte central destacan sus grandes esferas y el ordenador de a bordo con pantalla a color junto con un menú muy completo y fácil de manejar desde los mandos situados en el volante. Otro aspecto es la excelente visibilidad desde la cómoda butaca ISRI 6860/875 NTS calefactada, tanto frontal como lateral, y sobre todo por los espejos ya que al tener el brazo tan largo se mejora su visibilidad. Para mejorar aún más la comodidad del conductor disponemos de climatización independiente en el área de conducción con lo que la comodidad está más que asegurada en todos sus aspectos.

EN RUTA

En esta ocasión hemos repetido el mismo recorrido que ya hicimos con el Scania Citywide Hybrid, para así poder contrastar sus resultados, con dos vehículos similares, aunque el Scania Interlink es algo más grande, largo y pesado que el Citywide. Sin embargo sus resultados han sido bastante mejores y se nota la evolución, mejora y bondades del excelente sistema híbrido de Scania. El recorrido recrea la línea 191 del CRTM Madrid-Somosierra pasando por todos los pueblos con sus correspondientes paradas. El retorno ha sido directo desde Somosierra hasta San Fernando, con unos resultados extraordinarios para un autocar de servicio interurbano. Hay que matizar que no iba lastrado, pero sus resultados siguen siendo sorprendentes, ya que en el cómputo total de la prueba el consumo ha sido de tan solo 21,81 L/100, dos litros menos que con el Scania Citywide. Y eso que la unidad probada llevaba la batería de 1,2 Kw/h en lugar de las nuevas con 4,5 Kw/h, con lo que su rango de uso en eléctrico será aún mayor.

La primera parte del recorrido. Simulación de la línea 191 Madrid-Somosierra. Recorrido de 111,3 kilómetros y un consumo de 29,04 L/100. En todo momento se ha mostrado ágil con una maniobrabilidad y comportamiento excelente a pesar de ser un dos ejes y sus 13,2 metros de largo, ya que en el recorrido hemos alternado cruzar pueblos pequeños tramos de autovía y carretera secundaria con continuas curvas con lo que hemos tenido la oportunidad de sacar el máximo provecho al freno eléctrico y se ha conducido muchos tramos con la función Eco-Rool activada. Otro punto fuerte es su comodidad en ruta con una suspensión independiente excelente, absorbiendo todas las irregularidades del firme y los badenes de manera magistral haciendo que el viaje sea todo un placer. Cabe destacar también su comodidad para el pasajero, con unos accesos muy cómodos además de poder inclinar el coche para facilitar su entrada junto con un interior luminoso y unas butacas muy cómodas e ideales para servicios interurbanos.

La segunda parte del recorrido. Ruta directa por autovía Somosierra-San Fernando. Su comportamiento en ruta es digno del mejor autocar. Obtenemos unos consumos extraordinarios de tan solo 13,58 L/100 para una distancia de 99,8 kilómetros. El tramo desde Somosierra a Madrid se caracteriza por tener grandes y largas bajadas, pero también grandes pendientes con lo que aprovechas en esas bajadas para activar el primer punto del freno eléctrico y se regenera la batería muy rápido. A la vez, el Interlink, gracias a la automatización del sistema, desciende en modo Eco-Roll. De ahí su alta eficiencia. En las subidas se utiliza la energía almacenada, haciendo parte de éstas en modo eléctrico puro con el consiguiente ahorro de combustible. Eso sí, he notado que no estaría de más alguna motorización más potente, porque hay que tener en cuenta que nosotros íbamos de vacío y en algunas subidas pronunciadas llegaba a mostrarse algo falto de potencia. De todas maneras, sus resultados y comportamiento en ruta son extraordinarios, haciendo que el Scania Interlink Hybrid ahora mismo no tenga rival. Simplemente es extraordinario y eficiente.

KM. TOTALES	VELOCIDAD MEDIA	CONSUMO	MEDIA
211,3	58 KM/H	46 L	21,81 L/100
CONSUMO PRIMERA PARTE:			
111,3 KM	48 KM/H	32,3 L	29,04 L/100
CONSUMO SEGUNDA PARTE:			
99,8 KM	82 KM/H	13,6 L	13,58 L/100

ANTONIO JULIÁ
JEFE DE PRUEBAS DE AUTOBUSES
Y AUTOCARES DE VIAJEROS

SECCIÓN OFICIAL Y EXCLUSIVA DE COMUNICACIÓN DE

ascabus
asociación española de carroceros de autobuses y autocares

ARMONIZACIÓN DE REGULACIONES SOBRE HOMOLOGACIÓN DE VEHÍCULOS

EL ACUERDO DE 1958 Y EL PROCESO DE ELABORACIÓN DE REGLAMENTOS EN EL WP.29

EL ACUERDO DE 1958 SE CONCLUYÓ EL 20 DE MARZO DE 1958, ENTRÓ EN VIGOR EL 20 DE JUNIO DE 1959, FUE MODIFICADO EL 10 DE NOVIEMBRE DE 1967, REVISADO EL 16 DE OCTUBRE DE 1995, Y LA REVISIÓN 3, EL 20 DE OCTUBRE DE 2017

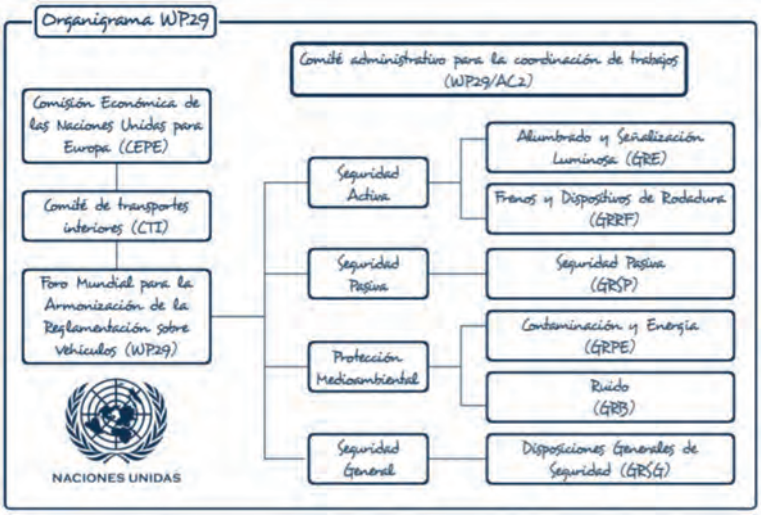
El Acuerdo fija procedimientos para establecer prescripciones uniformes para los nuevos vehículos de motor y sus equipos y para el reconocimiento recíproco de las homologaciones otorgadas de acuerdo con los Reglamentos de las Naciones Unidas anexos al documento.

El WP.29 fomenta un diálogo abierto y transparente entre los organismos de reglamentación gubernamentales, otros expertos técnicos competentes en materia de especificaciones técnicas para vehículos y el público en general, con objeto de que se adopten las mejores prácticas de seguridad y protección del medio ambiente y de que se tengan en cuenta las consecuencias económicas cuando se elaboran los Reglamentos de las Naciones Unidas. Las sesiones del WP.29 son públicas. Cualquier gobierno y cualquier otra parte interesada pueden asistir a las sesiones y observar sus trabajos.

Para convertirse en un Foro Mundial, el WP.29 ha tenido que adoptar un proceso uniforme para la elaboración de nuevos Reglamentos de las Naciones Unidas y para la armonización o enmienda de las Reglas de las Naciones Unidas existentes, compatible con las condiciones establecidas en los acuerdos multilaterales que administra.

Aunque cada Acuerdo contiene las exigencias precisas para la adopción y la aplicación de dichos Reglamentos o de las enmiendas por sus Partes Contratantes, el proceso de elaboración técnica, cuyo

resultado final es la recomendación o la modificación de un reglamento, es fundamentalmente igual en todos los acuerdos.
El proceso que se presenta a continuación describe la secuencia de acciones, los elementos clave y las responsabilidades de los diversos órganos subsidiarios del WP.29 para la elaboración, la armonización o la enmienda de los Reglamentos de las Naciones y es aplicable a todas las demás actividades técnicas del WP.29.



PRESENTACIÓN DE PROPUESTAS DE TRABAJO Y DE ACCIÓN NORMATIVA

El inicio de todas las actividades normativas en virtud de un Acuerdo administrado por el WP.29 se ajusta a un procedimiento común. La primera fase es la presentación de una propuesta escrita, que el WP.29 examinará. Solo pueden presentar propuestas de esta clase los participantes especificados en el mandato y el reglamento del WP.29. La propuesta se presenta para su examen al Comité Administrativo para la Coordinación de los Trabajos (WP.29/AC.2) el cual, si la considera compatible con el mandato del WP.29 en materia de seguridad, protección del medio ambiente y defensa contra el robo, la propone al WP.29 para su inclusión en el programa de trabajo.

PROGRAMA DE TRABAJO DEL WP.29

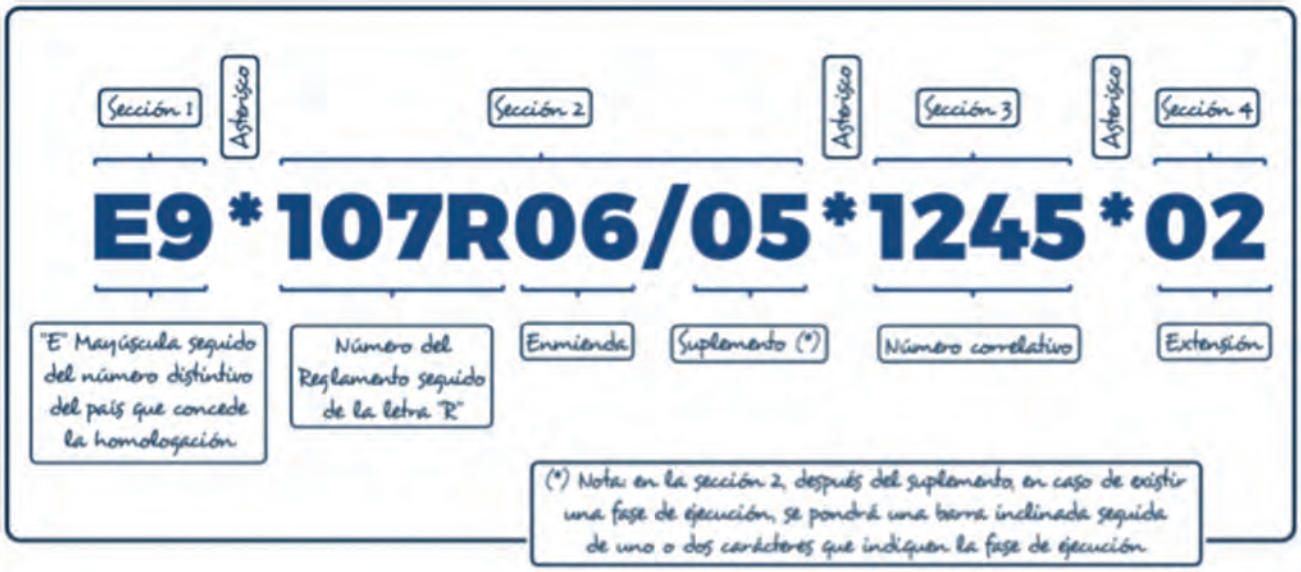
Los participantes en el WP.29 examinan y debaten todas las cuestiones cuya inclusión en el programa recomiende el WP.29/AC.2 y, cuando así lo acuerden de conformidad con el mandato y el reglamento del WP.29, modifican y adoptan el programa de trabajo. El WP.29 determina luego el grupo de trabajo subsidiario al que se encomendará la realización de la actividad técnica precisa compatible, cuando sea necesario, con las condiciones establecidas en el acuerdo o los acuerdos correspondientes.

ELABORACIÓN DE UNA REGLAMENTACIÓN TÉCNICA

El grupo de trabajo subsidiario del WP.29 (GR) se ocupará de la elaboración, armonización o enmienda de las especificaciones técnicas contenidas en los Reglamentos de las Naciones Unidas sobre vehículos de ruedas y sobre el equipo y partes que se puedan montar o utilizar en esos vehículos. Por lo general, esta actividad comprende, aunque no exclusivamente, sectores como los métodos de ensayo, los valores límite, el diseño del vehículo o del componente o las normas de funcionamiento, las marcas de homologación o certificación, etc.
Como los Reglamentos de las Naciones Unidas elaborados por el WP.29 son "facultativos", no tienen fuerza de ley hasta que son aprobadas y aplicadas por las Partes Contratantes de un Acuerdo en su legislación nacional. Así pues, se considera que los elementos de un Reglamento de las Naciones Unidas que guardan relación con su aprobación y aplicación corresponden a la jurisdicción política de las Partes Contratantes del correspondiente Acuerdo. Estos elementos abarcan la evaluación de la conformidad (homologación, auto certificación, etc.), los procedimientos de certificación, el reconocimiento recíproco, las fechas de entrada en vigor y los procedimientos de cumplimiento, y figuran en un anexo del Reglamento de las Naciones Unidas cuyo establecimiento o aprobación se recomienda en virtud del Acuerdo correspondiente. En la preparación de esos elementos, el GR deberá tener en cuenta las consecuencias "técnicas" de su aplicación descritas en el Acuerdo pertinente.
Para la elaboración de los Reglamentos de las Naciones Unidas, el GR deberá tener en cuenta:

- Los objetivos del nuevo Reglamento de las Naciones Unidas, o de la enmienda de un reglamento existente, como un aumento de la seguridad del vehículo, una reducción de sus efectos en el medio ambiente, su eficiencia energética y la protección contra el robo.
- La mejor tecnología disponible y, cuando proceda, las posibles mejoras tecnológicas sucesivas que constituyan pasos importantes hacia el logro de los objetivos de la reglamentación y beneficien al público.
- Los beneficios que podrían aportar los diversos niveles de tecnología y de rigor normativo o de funcionamiento.
- El coste, tanto monetario como social, que suponga cada nivel de rigor normativo o de funcionamiento.
- La relación o la posible interacción de un Reglamento de las Naciones Unidas con otros Reglamentos de las Naciones Unidas en vigor o que vayan a adoptar las Partes Contratantes en los Acuerdos existentes administrados por el WP.29.

EL ACUERDO FIJA PROCEDIMIENTOS PARA ESTABLECER PRESCRIPCIONES UNIFORMES PARA LOS NUEVOS VEHÍCULOS DE MOTOR Y SUS EQUIPOS Y PARA EL RECONOCIMIENTO RECÍPROCO DE LAS HOMOLOGACIONES OTORGADAS DE ACUERDO CON LOS REGLAMENTOS DE LAS NACIONES UNIDAS ANEXOS AL DOCUMENTO



LAS SESIONES DEL WP.29 SON PÚBLICAS. CUALQUIER GOBIERNO Y CUALQUIER OTRA PARTE INTERESADA PUEDEN ASISTIR A LAS SESIONES Y OBSERVAR SUS TRABAJOS

Encuentro en Ginebra del Foro mundial de la UNECE para la Armonización de Regulaciones de Vehículos. Autor dela foto: UN Photo/Jean-Marc Ferré.

Agustín Gómez Pereira
Secretario General de Ascabús

C/Orense nº 34, Planta 9ª, Edificio Iberia Mart II
28020 Madrid
Telf. 699594987 / Fax. 913450377
www.ascabus.es

Durante todo el proceso de elaboración de un reglamento o de una enmienda, el GR presentará informes sobre la marcha de sus trabajos al WP.29 y, cuando el WP.29 se lo indique, efectuará revisiones y procederá a investigaciones adicionales para resolver los nuevos problemas que plantee la labor que se le ha encomendado. Al terminar su labor, el GR presentará al WP.29 su recomendación final sobre el Reglamento de las Naciones Unidas o sobre su enmienda.

INFORMACIÓN SOBRE LA REGLAMENTACIÓN

La información detallada sobre el estatus de los Reglamentos de las Naciones Unidas anexos al Acuerdo de 1958, Reglamentos Técnicos Mundiales que figuran en el Registro Mundial del Acuerdo Mundial de 1998 y las Reglas anexas al Acuerdo de 1997 sobre inspección técnica periódica se pueden obtener gratuitamente por Internet en el sitio web del WP.29: http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.htm.

NUEVA ASIGNACIÓN DE NÚMEROS DE HOMOLOGACIÓN DE REGLAMENTOS CEPE

La revisión 3 del Acuerdo de 1958, en el anexo 4, establece una nueva forma de asignar los números de homologación de los reglamentos CEPE, en los que la novedad más importante, es que ahora se incluye la información relativa a la enmienda y en su caso la fase de ejecución por la que se ha otorgado ese reglamento.

En la siguiente imagen, está un ejemplo del sistema de asignación en España de una contraseña del reglamento R-107, realizado por la enmienda 06, en el suplemento 05, con número de homologación 1245, y extensión 02.

60 ANIVERSARIO DE AUTOCARES NR RUIZ

INCORPORÓ A SU FLOTA UN AUTOCAR IRIZAR I8 CON DISEÑO DE ÁGATA RUIZ DE LA PRADA

NR RUIZ CELEBRA CON LA PUESTA EN CIRCULACIÓN DE ESTE VEHÍCULO LOS 60 AÑOS DE UNA EMPRESA FAMILIAR ACTUALMENTE GESTIONADA POR LA SEGUNDA GENERACIÓN Y QUE NACIÓ DEL SERVICIO DE TAXI OPERADO POR SU FUNDADOR HACE AHORA SEIS DÉCADAS

La más reciente incorporación a la flota de la empresa que cuenta actualmente con 45 vehículos, y opera desde bases de la empresa en Santander, Ontaneda y Torrelavega, es un vehículo modelo Irizar i8, un vehículo inteligente, galardonado con el Premio Europeo Coach of the Year.

Con la puesta en servicio del Irizar i8, un turismo de lujo para largo recorrido, líneas regulares y otros usos especiales, la empresa cántabra refuerza su oferta y se convierte en referente nacional al contar con el primer vehículo cuyo diseño lleva el sello de Ágatha Ruiz de la Prada a quien la propuesta de la empresa le cogió por sorpresa.

Con una flota de 45 vehículos con una edad media de 5 años, una plantilla de 50 trabajadores y una facturación estimada en tres millones de euros, la empresa basa su actividad en el transporte discrecional a escala nacional e internacional, gestionando 52 rutas escolares de Cantabria y los autobuses de transporte turístico en el interior de Cabárceno.

ATLAS®
Autocar & Autobus
Avda. Rebullón s/n - P.I. A Portela • 36416 Mos, Pontevedra, España • Tlf: 986 288 934 • Fax: 986 498 890
Delegación Madrid: Solidaridad 9 • P.I. Los Olivos • 28906 Getafe - Madrid • Tlf: 91 357 87 13
www.atlasautobus.com • info@atlasautobus.com
Recambios y Accesorios para Autobuses y Autocares
ILUMINACIÓN - EMBELLECEDORES - CARROCERÍA - INTERIORES - AUDIO & VIDEO - SISTEMAS DE PUERTA
AYATS-BEULAS-BMC-BOVA
CAMO-CAETANO-CARSER
CARSA-CASTROSUA-CARBUS
FAREBUS-FERQUI-INDCAR
INTEGRALIA-IRISBUS-IRIZAR
MAN-MARCOPOLO-MERCEDES
NEOPLAN-NOGE-OBRADORS
OTOKAR-SETRA-SUNSUNDEGUI
STACO-TEMSA-UNVI-UGARTE
VOLVO
Euroliners y Eurotrims Distribuidores exclusivos para España y Portugal

DIPLOMAS DEL MÁSTER CONFEBUS 2017

CONFEBUS entregó los diplomas de la 7ª Promoción del Máster en Dirección y Gestión de Empresas de Transporte de Viajeros por Carretera 2017-2018. Una iniciativa que fue lanzada en 2008 para la formación de los futuros gestores de empresas de transporte, introduciendo una visión estratégica de la realidad del sector.
En esta 7ª Edición participaron 8 profesionales de diferentes empresas del sector. Entregó los diplomas Antonio Salcedo, director del Máster de ESIC Business & Marketing School. La promoción está formada por Laura Calderón Arévalo, Jesús Espinosa Rubio, Alfonso Ferrera Chillón, Sonia Lorenzo Conejo, Cristina Ortega Abril, Ricardo Rodríguez Cocho, Daniel Rubio Mesa y Luis Ruiz Lara (que excusó su asistencia).

FECAV CELEBRA SU ASAMBLEA GENERAL EN BARCELONA

La Federación Empresarial Catalana de Autotransporte de Viajeros (FECAV) celebró el 10 de abril su Asamblea General anual en el hotel Alimara de Barcelona. En el acto participó un gran número de representantes de empresas asociadas a la Federación, así como miembros de la administración pública y de entidades del sector del transporte de viajeros por carretera.
El presidente de FECAV, José María Chavarría, repasó el trabajo realizado por la Federación durante el último año, destacando las mejoras en imagen y comunicación con los asociados. Asimismo, también incidió en los retos del sector y la necesidad de seguir participando en los diferentes grupos de trabajo.
La clausura de la Asamblea General fue a cargo del secretario de Infraestructuras y Movilidad de la Generalitat de Catalunya, Ricard Font, que agradeció el trabajo de FECAV en favor del sector. También anunció que "durante los próximos 2 años la administración quiere trabajar conjuntamente con FECAV para crear el modelo de movilidad de la próxima década". Los retos principales, según Font, serán el tecnológico, el energético y la multimodalidad del transporte.

ENTREGA DE PREMIOS CONFEBUS 2018

En esta ocasión los Premios CONFEBUS 2018 reconocieron la labor de Joaquín Arias, artífice del Grupo Vectalia, y la de Javier Carbajo, vicepresidente de ALSA.
En el primer caso, se otorgó el premio en reconocimiento a una excelente trayectoria empresarial y a su permanente defensa y representación de los intereses empresariales del transporte, al Sr. D. JOAQUÍN ARIAS. El trofeo fue recogido por Antonio Arias.
En reconocimiento a una excelente trayectoria profesional y a su gran contribución en la mejora del sector del transporte de viajeros por carretera, fue premiado D. JAVIER CARBAJO.

DAVID MONEO, NUEVO DIRECTOR DE SALONES DE AUTOMOCIÓN DE IFEMA

Sustituye en el cargo a Miguel Aguilar, quién ha estado al frente de los salones de Automoción de IFEMA durante los últimos 4 años. Licenciado en Económicas por la Universidad Complutense de Madrid, Moneo cuenta con más de 20 años de experiencia en posiciones de alta dirección en empresas multinacionales del sector de la automoción y de las energías renovables, tanto en España como en el extranjero.
Dentro del sector de automoción ha desarrollado una larga experiencia en CITROËN España, donde ocupó a lo largo de 10 años distintas responsabilidades como adjunto a la dirección comercial y responsable nacional de vehículos industriales, así como en el Grupo de Automoción MOTOR GÓMEZ, como director general de operaciones.

FALLECE JUAN JOSÉ COBO ZUBILLAGA

El Ex Gerente del transporte urbano de Santander falleció, el 24 de abril de 2018, a los 69 años de edad. Estuvo al frente de TUS durante más de 3 décadas.Nació el 27 de marzo de 1949 en la población cántabra de Carriazo, a la que se sentía muy vinculado. Este Ingeniero Industrial formó parte durante 7 años de una cooperativa que se dedicaba a instalaciones y mantenimiento industrial hasta que en 1981 mediante un concurso oposición sacó la plaza de director-gerente del Servicio Municipal de transporte urbano de Santander. Estuvo desde entonces al frente de TUS y se llegó a ser el "decano" de los gerentes en activo de las empresas municipales de este país. En el año 2015, sus compañeros de la Asociación de Veteranos del Transporte, Asvetrans, le rindieron homenaje y le entregaron un trofeo conmemorativo en forma de miniatura de plata de un autobús.

URBANO DE ANTEQUERA AMPLÍA LÍNEAS Y SUMA OTRO AUTOBÚS A SU FLOTA

La Unión Temporal de Empresas 'Urbano de Antequera', formada por Autotransporte San Sebastián, Autocares Vázquez Olmedo y Autocares Sierra de las Nieves, incorpora un nuevo vehículo a la flota de las líneas locales de autobuses, para mejorar el servicio al usuario y la conexión de las distintas zonas del municipio. Además, pone en marcha una APP que localiza la situación de cada vehículo y ofrece una completa información a los usuarios.

BYD REFUERZA SU POSICIÓN EN ESPAÑA

BYD recibe un pedido de 8 autobuses eléctricos para TUSGSAL. El gestor del transporte público de Badalona (Barcelona) ha firmado un contrato para recibir 8 autobuses BYD de 12 metros, todos ellos de propulsión 100% eléctrica. Es el segundo pedido español de BYD después de que se le adjudicara la licitación para entregar un ebus de 12 metros al operador de autobuses EMT en Valencia en abril de 2017. Es la primera flota de autobuses eléctricos puros de Badalona. Se espera que los ocho ebuses se entreguen a principios de 2019 y poco después de la entrega darán servicio a las rutas en la ciudad de Badalona.

AUTOBUSES DE LANGREO S.L., RECIBE EL PREMIO MARINO GUTIÉRREZ

El premio Fundación Marino Gutiérrez se otorga anualmente y consta de varias categorías, siendo el operador premiado en la categoría denominada "Creación, promoción y desarrollo" que reconoce fundamentalmente las actividades empresariales que contribuyen al fortalecimiento del tejido productivo y de servicios en el asturiano valle alto del Nalón. Recogió la distinción su actual Gerente, D. Julio Alvarez.

COMIENZAN LAS PRIMERAS PRUEBAS DEL AUTOBÚS ELÉCTRICO ARTICULADO DE DBUS

Ya han comenzado en Miramon las obras de instalación de la infraestructura necesaria para el desarrollo del proyecto piloto que probará el primer autobús 100% eléctrico articulado fabricado por el Grupo Irizar en la línea 28-Amara-Ospitaleak de Dbus. El proyecto comenzará en torno al verano y tendrá una duración aproximada de 6 meses. Dbus probará el modelo Irizar ie tram, un autobús articulado de 18 metros 100% eléctrico que requiere, además de un punto de carga en Cocheras, una carga de oportunidad durante el recorrido, que se realizará en la parada cabecera de la línea 28 en Miramon, donde ya han comenzado las obras.

El autobús, cada vez que llegue durante su recorrido a la parada final de Miramon, realizará una carga aproximada de 5-6 minutos. El autobús dispondrá de un pantógrafo que se desplegará desde el techo del autobús y conectará con el poste de carga para recibir la carga de potencia a 600kW. Para ello, en Miramon se está instalando la infraestructura necesaria para esta carga: el pantógrafo y las estaciones de carga.

También comenzarán las primeras pruebas en circulación del vehículo, que servirán para realizar unos cálculos iniciales de los consumos y testear algunos tramos concretos del recorrido. Para ello, ya se ha instalado en Cocheras el punto de carga, con el que se cargará el autobús en estas pruebas iniciales. Estas primeras pruebas se realizarán sin viajeros/as y con una autonomía limitada debido a que el autobús tan sólo se cargará en Cocheras. Una vez que terminen las obras y se hayan instalado y validado tanto el pantógrafo como las estaciones de carga, el autobús 100% eléctrico articulado procederá a realizar el recorrido íntegro sin personas usuarias y posteriormente entrará en servicio en la línea 28-Amara-Ospitaleak con viajeros/as

UNAUTO PRESENTÓ SU NUEVO SAE

UNAUTO ha presentado las últimas implementaciones pertenecientes al plan "ToledoMonSae", que tiene como objetivo la modernización del sistema de ayuda a la explotación y la mejora del sistema de monética de los autobuses urbanos de Toledo, además de importantes mejoras para todo el servicio, como la recarga online del bono de transportes. La presentación tuvo lugar en Toledo, en las instalaciones de UNAUTO situadas en el Polígono Industrial de Toledo, a ella asistieron la Alcaldesa de Toledo, Dª Milagros Tolón, el Concejal del Área de Movilidad, Seguridad Ciudadana y Protección Civil, D. Juan José Pérez del Pino, el Director General de Grupo Ruiz, D. Alberto Egido, Gerente de Unauto, D. Ramón Martínez y el Director de IT de Grupo Ruiz, D. José María Martín Bobis.

AUVASA CONFÍA NUEVAMENTE EN VECTIA

El operador que gestiona los autobuses urbanos de Valladolid amplía su flota renovando su apoyo a Vectia, empresa especializada en el desarrollo de soluciones de transporte urbanas híbridas y eléctricas. Así, el próximo mes de noviembre la empresa incorporará a su flota seis vehículos Veris.12 Partial Electric, con un sistema de almacenamiento de energía basado en baterías. A finales del año pasado, Vectia fue la empresa encargada de habilitar, mediante el desarrollo de una solución propia ad hoc, la electrificación de la línea 7 de Valladolid, operada por Auvasa. De este modo, la ciudad se convirtió en la primera de España en contar con una línea electrificada en operación comercial, gracias a la puesta en funcionamiento de un sistema de recarga rápida por medio de pantógrafos invertidos ubicados en los extremos de la línea.

BQB Technology

SISTEMAS INTELIGENTES DE TRANSPORTE
E INFORMACIÓN AL PASAJERO

BKB ELECTRONICA desde 1978

Nos avalan mas de 30 años de experiencia en el diseño y la fabricación de letreros, paneles y paradas para mantener a los usuarios informados

LETREROS DE RUTA LED Y DOT-LED

INFORMACIÓN INTERIOR AL PASAJERO

PARADAS Y MARQUESINAS

ILUMINACIÓN INTERIOR

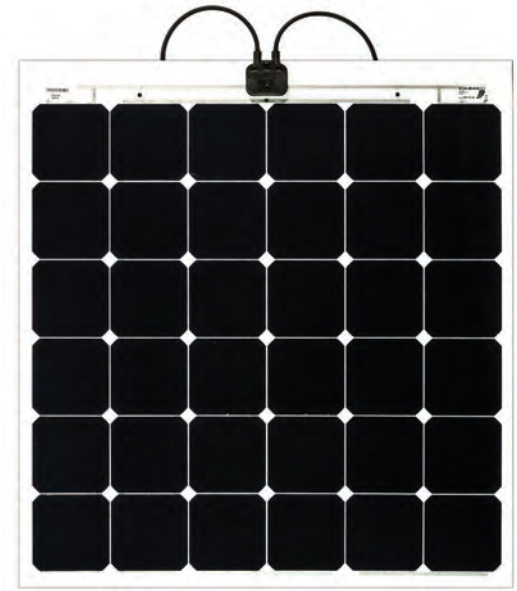
CARGADORES USB

CCTV Y VIDEOVIGILANCIA

C/ Joan XXIII, 16 · 08950
Esplugues de Llobregat, Barcelona
bqbtechnology@bqbtechnology.com
T. +34 934 703 460 · bqbtechnology.com

VDL ENTREGA UN AUTOBUSES ELÉCTRICOS MODELO CITEA A LA EMPRESA ARRIVA

Se han presentado los eléctricos VDL Citeas para Arriva a Christophe van der Maat, miembro ejecutivo provincial de Brabante Septentrional para la movilidad y la cooperación, Jan Hoskam, miembro municipal ejecutivo de' s-Hertogenbosch y Anne Hettinga, Presidente del consejo de administración de Arriva Holanda. La ciudad de s-Hertogenbosch conocida en castellano como Den Bosch o Bolduque, tiene en servicio desde el pasado 1 de abril, 9 unidades del modelo VDL Citeas SLF-120 Electric en las líneas 8 y 9.



WEBASTO, DISTRIBUIDOR DE PLACAS SOLARES SOLBIAN

Webasto Thermo & Comfort Ibérica, ha firmado un acuerdo de colaboración con la empresa italiana Solbian, para la distribución en España de sus placas solares y reguladores para los mercados de Naútica y Caravaning. Según indica Webasto, "las placas solares Solbian son actualmente las más eficientes del mercado, gracias a las células de silicio SunPower monocristalinas que proporcionan hasta un 24% de eficiencia en la conversión de luz solar en energía eléctrica.

GMV RENUEVA LA VIDEO-VIGILANCIA DE METRO DE BARCELONA

Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) vuelve a confiar en la multinacional tecnológica GMV para la renovación del sistema de video-vigilancia a bordo de los trenes de metro de la ciudad condal. El proyecto supone el suministro de 300 grabadores de vídeo, 300 nodos de comunicaciones, 600 antenas, 760 codificadores de vídeo, 740 switches Ethernet y 540 cámaras IP. Además se integrarán sistemas CCTV existentes en 8 series de tren, manteniendo un total de 2.038 cámaras analógicas. El corazón del sistema de video-vigilancia lo forma un equipo de grabación digital de diseño propio de GMV, que realiza grabaciones de imágenes en resolución Full HD, con función de reproducción y exportación de las mismas de forma simultánea. Este sistema garantiza compatibilidad OVNIF, que permite la búsqueda de grabaciones, borrado parametrizado, exportación, protección y gestión automática de grabaciones obsoletas de forma estandarizada.

MAN PRUEBA LA REUTILIZACIÓN DE BATERÍAS DE LOS AUTOBUSES ELÉCTRICOS

Se trata de la reutilización de baterías en estaciones de carga de autobuses eléctricos. El objetivo es un uso sostenible de las baterías y la estabilización de la demanda energética cuando se cargan autobuses eléctricos. MAN prevé que las baterías utilizadas en sus autobuses eléctricos duren en torno a los seis años. Por ello, teniendo en cuenta que el promedio de vida útil de un autobús urbano es de 12 años, las baterías tienen que sustituirse, a pesar de que aún disponen de cierta capacidad. ¿Qué se puede hacer con estas baterías? Desecharlas directamente no resulta ni ecológico ni económico. Por ello, VHH y MAN Truck & Bus quieren probar conjuntamente la reutilización de estas baterías en una instalación de almacenamiento permanente, tal y como expresaron durante la firma del memorando de acuerdo celebrada el 16 de marzo de 2018 en Múnich.

DIESEL TECHNIC IBERIA SE TRASLADA A TORREJÓN DE ARDOZ

La sucursal de Diesel Technic Group trasladó su sede el pasado 1 de abril de 2018 al Parque Logístico Casablanca en Torrejón de Ardoz (Madrid). Este movimiento es una respuesta al continuo crecimiento tanto de la demanda general como de la gama de productos ofertados y se hacía imprescindible tras la excelente aceptación de la nueva división de productos para furgonetas y de la nueva marca SIEGEL Automotive. Con una superficie de 4.870 m², el nuevo área de logística casi triplica a la anterior, ofreciendo espacio para más de 3.000 ubicaciones de palets y más de 16.000 metros lineales de estanterías de picking. Además de amplias superficies de almacenaje, la nueva sede, con una superficie total de 5.312 m², dispone también de 442 m² destinados a oficinas, showroom y una sala de reuniones especialmente preparada para impartir cursos de formación.

SCANIA INAUGURA NUEVAS INSTALACIONES DEL CONCESIONARIO OFICIAL EN ASTURIAS

Las nuevas instalaciones de este concesionario oficial están situadas en el Polígono Natalio en Viella Siero, con un área total aproximada de 7.000 m2, de los que 1.350m2 están destinados al taller y recambios, y 320 m2 a la zona de oficinas, siendo destacable que estas instalaciones cuentan con una campa de 5.300 m2. Se ofrecerá una serie de servicios que van desde contratos de reparación y mantenimiento personalizados hasta paquetes de servicios, recambios Scania, venta y reparación de camiones y autobuses, así como motores industriales y marinos.

EL EQUIPO DEL VOLVO TRUCK CENTER VALDEMORO EN LA FINAL DE VISTA

De los cinco equipos españoles que compitieron en la semifinal celebrada en Gotemburgo, el equipo del Volvo Truck Center de Valdemoro representará a nuestro país en la final del campeonato de la red oficial de talleres Volvo Trucks y Volvo Buses de todo el mundo. Viajarán a Brasil a finales de junio para competir con otros 40 equipos. Junto con el equipo finalista, desde nuestro país compitieron en Gotemburgo otros cuatro equipos: Veinsur ZF1 (Veinsur Zona Franca, Barcelona), Almería (Veinsur Huércal de Almería), La Tercera va la Vencida (Talleres Álvarez, Gerona) y Aceros Inoxidables...nos hacemos (Volvo Truck Center Coruña). Esta edición de VISTA ha batido récords de participación en España, lo que demuestra el nivel de compromiso y motivación de la red de talleres Volvo en lo referente al trabajo. Un total de 739 técnicos se han inscrito, formando 195 equipos de 55 talleres distintos.

APAREZCA AQUÍ EN SU DÍA FELIZ

Cada mes reflejaremos el momento de entrega de vehículos de todos aquellos que así lo deseen. Para ello sólo tienen que pedírselo a la marca, carrocero o concesionario que les realice la entrega. Ellos se pondrán en contacto con nosotros y nos enviarán la fotografía que recuerde ese momento.

TRAVELPYM CONFÍA EN EL NUEVO KING LONG C13 HD DE GAMA ALTA

El fabricante King Long ha hecho entrega de su nuevo modelo King Long C13 HD autoportante de 13 m de longitud y 59 plazas+ G+C a la empresa murciana Travelpym. Se trata de la primera entrega de este vehículo premium en el Levante español.

LA VELOZ SANGÜESINA ADQUIERE UN SC7 DE SUNSUNDEGUI Y MAN

El vehículo se ha carrozado sobre chasis MAN modelo RR2 460 E6. Tiene 13,10 metros de longitud y está preparado para transportar a 59 pasajeros que dispondrán de un puerto de USB para cada uno, montados en el portaequipajes.

AUTOCARES GAMÓN CONFÍA EN EL SC7 DE SUNSUNDEGUI Y SCANIA

Autocares Gamón ha adquirido un autocar SC7 carrozado por Sunsudegui sobre chasis SCANIA modelo K450 EB6x2NI. Con 13,80 metros de longitud está preparado para transportar a 63 viajeros gracias a su voladizo en el estribo.

AUTOCARES ELCARTE ADQUIERE UN AUTOCAR DE SUNSUNDEGUI Y SCANIA

La empresa navarra de transporte de viajeros por carretera, Autocares Elcarte, adquirió un SC7 de Sunsundegui de 13,10 metros de longitud, con 55 plazas, carrozado sobre chasis SCANIA modelo K450 EB4x2 NI.

AUTOCARES TITO LEDESMA APUESTA POR BEULAS Y MAN

El operador acaba de incorporar una nueva unidad del modelo Aura de BEULAS, carrozado sobre bastidor MAN, con 12,90 m. Esta empresa familiar de Gijón, nació en 1969 fundada por Tomás López (Tito) y Erundina Blanco. Sus hijos continúan al frente.

AUTOCARS LLOSA RECIBE UN INDCAR MAGO 2 F1

Se trata del nuevo Mago 2 F1 Special Edition de 32 plazas. Con este nuevo vehículo, el operador ha apostado por un importante cambio de imagen exterior de marca. El Mago 2, en la versión F1, viene con equipamiento interior Premium de serie.

AUTOCARES RUFO ESTRENA AUTOCAR DE SUNSUNDEGUI Y MERCEDES-BENZ

Autocares Rufo ha adquirido un SC7 a Sunsundegui con el que amplía su flota de vehículos. El modelo está carrozado sobre chasis Mercedes-Benz modelo 634-01. Tiene 13,10 metros y está preparado para transportar a 59 pasajeros.

FALCÓN LEÓN ADQUIERE SU PRIMER INDCAR NEXT, QUE LLEVA CHASIS MERCEDES-BENZ

La empresa Sevilla Autocares Falcón León ha recogido un nuevo Next L9. Se trata de una unidad con distribución para 37 pasajeros + G + C carrozada sobre chasis MB Atego 1224L. El vehículo cubrirá servicios discrecionales y escolares.

AUTOCARES VALBUENA ADQUIERE UN VEHÍCULO DE SUNSUNDEGUI Y VOLVO

Autocares Valbuena ha adquirido un SC5 que Sunsundegui ha carrozado sobre chasis Volvo B8R, con suspensión rígida, 10 metros de longitud y 43 plazas. La empresa vallisoletana fue fundada en 1975 por Benito Valbuena.

AUTOCARES CABRANES INCORPORA UNA UNIDAD DE BEULAS Y MAN

El vehículo, carrozado sobre bastidor MAN, es el modelo Gianino con 8,3 metros de longitud. Autocares Cabranes lleva transportando generaciones desde el corazón de Asturias al resto de España y Europa desde 1945.

IBERUS ESTRENA UN WING DE INDCAR SOBRE IVECO

Se trata de una carrocería Wing de 24 plazas para la empresa Iberus, marca de autocares Premium con sede en Barcelona. Se carroza sobre chasis Iveco 70C Euro 6, tiene una longitud de 7728 mm. El Wing es un modelo ideal para el traslado de grupos pequeños.

EMPRESA MONTES ESTRENA UN MAGNUS.E SOBRE CHASIS SCANIA

Empresa Montes, operadora adherida al Consorcio Regional de Transportes de la Comunidad de Madrid, apuesta por Castrosua y adquiere por primera vez un Magnus E. La historia de Empresa Montes se remonta a 1933.

AUTOCARES RUBIO BUS ADQUIERE UN AUTOCAR DE SUNSUNDEGUI Y SCANIA

Se trata de un vehículo de 15 metros de largo carrozado sobre chasis SCANIA K450 EB 6x2. Al tener 15 metros está preparado para transportar a 71 pasajeros. Estas 71 plazas están posibilitadas por el voladizo en el estribo que maximiza el espacio del vehículo.

SUNSUNDEGUI UN NUEVO AUTOCAR SOBRE MERCEDES-BENZ A AUTOCARES MANSAL

Autocares Mansal recogió de las instalaciones de Sunsundegui un nuevo autocar SC7 carrozado sobre chasis Mercedes modelo OC 500. Este SC7 tiene 13,10 metros de largo y dispone de 55 plazas. Está preparado para el transporte escolar.

SECCIÓN OFICIAL Y EXCLUSIVA DE COMUNICACIÓN DE aetram

ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS DE TRANSPORTE EN AUTOCAR DE MADRID

NUEVO DOMICILIO SOCIAL DE AETRAM

AETRAM traslada sus oficinas y domicilio social al Paseo de la Castellana, 201 – 6ª Planta – 28046 Madrid junto a la Plaza Castilla. La nueva sede de AETRAM se encuentra ubicada desde finales del mes de abril en el Paseo de la Castellana de Madrid, teniendo la misma una distribución similar a la anterior con despachos modernos y actualizados. Su situación, en la zona del Intercambiador de Transporte de la Plaza Castilla, junto a las Torres Kio y en las proximidades de la Dirección General de Transportes de la Comunidad de Madrid, tiene los siguientes parkings públicos próximos: Indigo Plaza Castilla (Paseo de la Castellana, 193) – Parking del Intercambiador Plaza Castilla (c/ San Aquilino, 2).

LA COMUNIDAD DE MADRID INSPECCIONA 500 VEHÍCULOS DE TRANSPORTE ESCOLAR

Esta campaña se enmarca en el Plan de Inspección de Transportes 2018. Por las características de los usuarios de este tipo de servicio, la Dirección General de Transportes incluye cada año entre sus objetivos de inspección del transporte por carretera campañas extraordinarias para controlar el transporte escolar.

En concreto, en el Plan de 2018 está previsto realizar dos campañas extraordinarias, en las que se inspeccionarán unos 1.000 vehículos.

Estas campañas se suman a los controles ordinarios en ruta que la Comunidad de Madrid realiza a lo largo de todo el año, en colaboración con las Fuerzas de Seguridad. En el Plan de 2018 está previsto realizar dentro de estos controles ordinarios inspecciones en ruta a 1.200 vehículos de transporte de viajeros, entre los que también se incluye el transporte escolar.

EL AYUNTAMIENTO DE MADRID AMPLIA LAS RESERVAS DE ESTACIONAMIENTO Y PARADA SEA MADRID

El Ayuntamiento de Madrid amplia las reservas del sistema municipal de estacionamiento de autobuses discrecionales y turísticos SEA MADRID situados en los siguientes puntos y con las consiguientes especificaciones:

- Ventas (c/ Julio Camba): Nueva reserva de hasta 2 horas (de 9 a 19 h), con capacidad para 3 autocares.
- c/ Comercio: Reserva de hasta 2 horas (de 9 a 19 h); se duplica la capacidad anterior al incrementarse en 4 autocares.
- c/ Méndez Álvaro (Estación Puerta de Atocha): Reserva de hasta 5 minutos (de 9 a 19 h); se duplica la capacidad anterior al incrementarse en 2 autobuses.

El Sistema de Estacionamiento de Autobuses Turísticos y Discrecionales SEA MADRID regulado para la Ciudad de Madrid se basa en zonas de paradas y de estacionamiento de diferentes tipos:

- Paradas de uso temporal de hasta 5 minutos, destinadas a la bajada y subida de viajeros en las proximidades del punto de interés.
- Estacionamientos de permanencia de hasta 2 horas.
- Estacionamientos de larga estancia, para permanencias superiores a las 2 horas (desde las 9 a las 19 h.).

www.cocentro.com
a un click en internet

COORDENADAS GPS

LATITUD: 40° 36' 6991" N
LONGUITUD: 3° 58' 3319" O

COCENTRO

IVECO C-35 C. IRIZAR 55 BR+C+G
F. MATRICULACIÓN: 24/11/2004

IVECO A65C18 26 BR + C,
C. INDCAR WING
F.MATRICULACIÓN: 17/09/2009

OTOKAR G250 VECTIO, 35BR+C+G
F.MATRICULACIÓN 13/01/2011

IVECO CC 100E21 INDCAR 32 B+C
F.MATRICULACIÓN: 19/12/2006

VOLVO B-10,
C.NOGE 55 BR+G+C
F. MATRICULACIÓN: 10/02/2000

SCANIA K270 C.SUNSUNDEGUI
43 BF+C+32 DE PIE
F.MATRICULACIÓN: 22/01/2008

COCENTRO, S.A.

Ctra. de Valencia, Km. 12
28031 Madrid
Tel. 91 301 37 60
Fax. 91 331 20 13

Contacto: Nely Garcia
email: nely@cocentro.com
tlf. 619 75 5985
Contacto: Sebastian López
tlf. 626 04 1250

CÓMO ANUNCIAR SU VEHÍCULO:

EMPRESARIOS DE VIAJEROS

Puede enviar la foto e información del vehículo en venta para anunciar gratis a la dirección de E-mail
viajeros@editec.es
o por correo postal a:

Revista Viajeros
C/ Padilla, 72-2º A
28006 Madrid

CONCESIONARIOS Y COMPRA-VENTAS

Póngase en contacto con el departamento comercial de la Revista Viajeros y le harán una propuesta personalizada a sus necesidades.

Srta. Paloma Buitrón
Tels.: 91-4016921/91-4013439
Email: viajeros_publicidad@editec.es

SE VENDE EMPRESA

Vendo empresa S.L. de nueva creación 5 tarjetas sin cargas en seguridad social y hacienda precio convenir dirigirse a Daniel 639 255 089

RENAULT MASTER

Vendo Renault master, año 2002. Transporte escolar. 6 sillas, elevador eléctrico de 350 Kg. PVP. 16.000 € más IVA. Tel. 605678782

IVECO 65C18

Se vende IVECO 65C18 - CARBÚS BERTIZ PLUS, 25 plazas + G + C. Enero 2009. Calef. por convectores, freno eléctrico, gran maletero, doble luna, nevera, butaca Irati Relax de Esteban. Perfecto estado de mantenimiento. 400.000 km. P.V.P.: 40.000 euros.
Godofredo Galán: 619 12 35 09

SEFAC

Vendo segunda mano, 4 columnas móviles para autobuses, marca SEFAC, Capacidad 7,2t cada una, perfecto estado, revisadas por el fabricante, año 2004. 9000 Euros. Para llevárselas. Columnas en Madrid.
Móvil: 681.38.96.52

EMAR kiel

PASSION FOR SEATS

www.emarkiel.com

Irizar
lighting the road
Nueva generación de autobuses y autocares
A la vanguardia
de la tecnología y la sostenibilidad
Irizar i8
COACH OF THE YEAR 2018
Irizar i8
Una obra maestra de la tecnología
www.irizar.com