

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

Año 24. #249.
Septiembre 2018
www.revistaviajeros.com

VIAJEROS

de transporte público en España y Portugal

PROBAMOS EL OTOKAR ULYSO T E6

Otokar fortalece su liderazgo en el segmento de midis



- Congreso: No se pierda el Simposio de Autobús y Autocar del INSIA •
- Reportaje: Visitamos la planta de BYD en China •
- Especial: Entrevistas con los carroceros •

CROSSWAY LOW ENTRY NATURAL POWER LO NATURAL ESTÁ EN EL AIRE



SOSTENIBLE POR NATURALEZA

- El doble de silencioso, NOx reducido más de un tercio y PM casi cero.
- Disponible con biometano para una reducción de hasta 95% CO₂
- Sin límites para circular en cualquier parte de la ciudad, tanto en áreas urbanas como suburbanas.

TCO OPTIMIZADO

- Costes de consumo reducidos gracias al nuevo motor Cursor 9 Natural Power con 360 hp.
- Fácil mantenimiento y fiabilidad heredada de la gama Crossway

DISEÑO ELEGANTE

- Integración completa de los depósitos de gas en el techo. Tecnología patentada con la altura más baja del mercado 3,210 metros, perfecta para cualquier ruta.
- Diseñado para la máxima estabilidad en carretera

CONFORT Y ACCESIBILIDAD

- Fácil acceso y salida para un fluido movimiento de pasajeros.
- Acceso adaptado para personas con movilidad reducida.
- Luces y temperatura confortables para el bienestar del viajero.



INTERCITY 2018

IVECO
BUS

Tu socio para el transporte sostenible



DEL TRANSPORTE A LA MOVILIDAD



Luis Gómez-Llorente
Director de Viajeros

Este otoño se presenta apasionante, con una IAA por delante y el Simposio de expertos en autobús y autocar del INSIA, evento del que Viajeros es medio oficial. El sector no para de innovar, como hemos visto en la introducción de nuevas propulsiones y sistemas de billeteo recientemente. Vectalia ha apostado por el contactless en sus servicios de autobús turístico y al aeropuerto, el País Vasco y Valladolid apuestan por electrificar líneas con Irizar y Vectia...

Está claro que la industria del sector ha salido muy reforzada de la crisis. Los carroceros nos han explicado en este número sus resultados, previsiones y novedades tanto para el mercado español como para su internacionalización.

Todos esos foros de expertos y trabajo de la industria tienen de fondo un único fin: mejorar la movilidad. Si antes hablábamos de transporte, ahora hablamos de movilidad. Esta requiere no solo el hecho de trasladar personas u objetos de un punto a otro, sino la creación de una red, una logística eficiente y que cumpla las expectativas de un cliente cada vez más exigente y diverso.

En ese proceso son muchos los factores que ha intervenido, desde el crecimiento descontrolado de las ciudades y la asimilación de la movilidad como un derecho del ciudadano,

hasta la necesidad de impulsar el transporte colectivo para proteger el medio ambiente.

Las mujeres tienen mucho que decir sobre la movilidad, puesto que son el gran cliente del transporte público, y también en el ámbito de la logística de las mercancías. Los expertos aseguran que con la entrada del e-commerce, que ha disparado la mensajería a domicilio, es la mujer la que realmente supone un gran reto para el negocio.

Elas están presentes al otro lado, como grandes consumidoras de movilidad y logística aunque tienen poca presencia en las empresas de transporte, y mucho menos en puestos de dirección. Con cifras por debajo de la media, nuestro sector sigue siendo aún un mundo de hombres, pero eso empieza a cambiar. Tan preocupante es que desde Europa se ha llevado a cabo un informe, "Las mujeres y el Transporte", en el que se lanzan recomendaciones para facilitar la participación de la mujer en el sector y hacerlo más atractivo para su entrada. Es precisamente la digitalización la que puede abrir paso a la mujer en el mundo laboral del transporte.

La llegada pues de la tecnología a la movilidad nos hará más eficientes como empresa, más flexibles con cada cliente y vertebradores de la una sociedad maravillosamente diversa.



03 EDITORIAL

Del transporte a la movilidad

18 PRODUCTO

Nueva Mercedes-Benz Sprinter Tourer

20 REPORTAJE

La apuesta de Vectalia por el pago contactless

06 EN PORTADA

Mujer y Transporte

24 REPORTAJE

Avanza inaugura la línea Segovia-Madrid-Segovia

26 ENTREVISTA

Santos Benito, director de Autobuses Benito

12 CONGRESO

No se pierda el Simposio de Autobús y Autocar del INSIA

22 REPORTAJE

Primer autobús eléctrico articulado de DBUS

46 PRUEBA

Probamos el Otokar Ulyso T E6

VIAJEROS

de transporte público en España y Portugal



28



30



50

28 PRODUCTO

Scania y Castrosua presentan su híbrido Clase II carrozado

30 ESPECIAL

Entrevistas con los Carroceros españoles

50 REPORTAJE

Visitamos las planta de BYD en China

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

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 Martínez (Ingeniero), Óscar Sbert Lozano (Ingeniero), Roberto Llorens (Técnico en Transportes y Experto en Turismo)

Secciones Oficiales:

aetram 

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:

infocomunicación, 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





MUJER EN EL TRANSPORTE: MUCHO POR HACER

LA UNIÓN EUROPEA QUIERE MAYOR PRESENCIA DE LA MUJER EN EL TRANSPORTE

EL MUNDO DEL MOTOR ES UNO DE LOS QUE TRADICIONALMENTE SE HA ASOCIADO A LA FIGURA MASCULINA. PERO LAS COSAS ESTÁN CAMBIANDO Y EUROPA QUIERE ACELERAR ESA EVOLUCIÓN

En el año 2016, tan sólo el 22% de los trabajadores relacionados con el mundo del transporte (en cualquiera de sus áreas) eran mujeres (en el caso de España, el porcentaje baja al 19,34%). Esta cifra está muy por debajo de la media general de la economía en todos sus sectores, que alcanzaba el 46%. Si se afina un poco más y hablamos de mujeres con poder empresarial, tan sólo el 15% de los cargos de dirección están ocupados por ellas. En el segmento del transporte cae rotundamente. No hay cifras oficiales.

BRECHA SALARIAL, MENOS JORNADA Y MÁS INESTABILIDAD

Según un informe de UGT de agosto de 2017, las mujeres en el sector de transporte son minoría: 177.200. Tan sólo un 2% de mujeres ocupadas prestan sus servicios en este sector. Las mujeres del Transporte, perciben de media actual 22.039,75 euros, un 10,04 % menos que sus compañeros varones y un 4,62 % menos que el salario medio anual.

Donde los salarios de las mujeres no son excesivamente bajos y no guardan gran distancia respecto a los hombres, las primeras que pierden su empleo son ellas. El 92 % del empleo destruido en el sector entre 2016 y 2017, afectó a mujeres.

El 19,70 % de las trabajadoras del gremio llevan desempeñando su trabajo durante más de 6 años, frente al 80,29 % de los hombres de esta rama de acti-

vidad. Un 24,36 % de quienes prestan sus servicios en este sector desde hace menos de tres meses, son mujeres. El 45,80 % de la jornada a tiempo completo de este sector es desempeñada por mujeres, un porcentaje inferior al de los hombres.

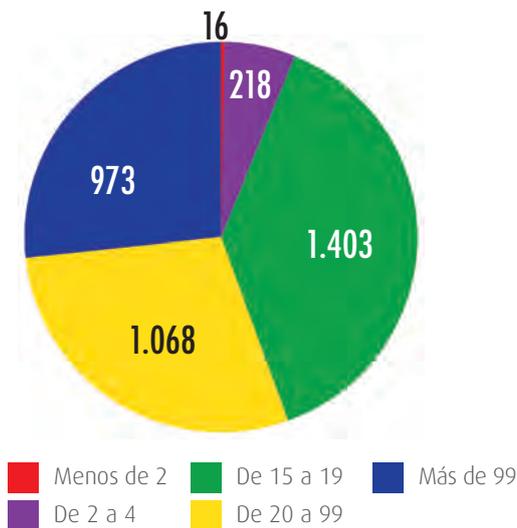
LA MUJER EN LOS DIFERENTES MODOS DE TRANSPORTE

Del famoso 22% de mujeres que trabajan en el gremio transporte en la UE, hay que decir que gran parte de ellas desarrolla su actividad en el sector aéreo. El 40% del personal de aviación es mujer. En su inmensa mayoría son auxiliares de vuelo o de tierra pero apenas un 3% de los pilotos de todo el mundo son mujeres. Según los datos del SEPLA (Sindicato Español de Pilotos de Línea Aérea), en España hay 198 mujeres en el total de 6.000 pilotos. Si hablamos del sector marino y el ferroviario las cifras caen más.

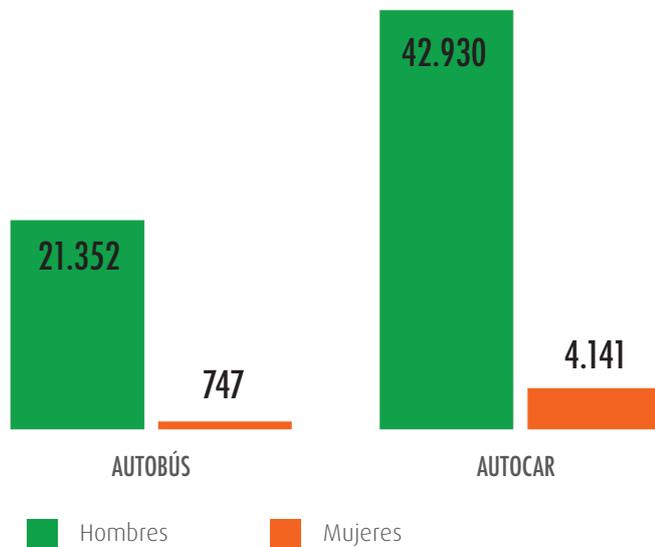
La tripulación de barco cuenta tan sólo con un 20% de mujeres a bordo. En su mayoría también son personal asistente para los pasajeros cruceristas. A principios de esta década, según la Organización Internacional del Trabajo en su informe "La incorporación a la marinería por parte de las mujeres", apenas un 2% de los 1,25 millones de marineros del mundo eran mujeres y apenas existían datos sobre mujeres oficiales y comandantes y al día de hoy la cifra sigue siendo prácticamente anecdótica. El mar es ámbito de transporte más difícil para la mujer, que además de luchar contra barreras socio-familiares generales tiene en su contra viejas leyendas y supersticiones, como que tener mujeres a bordo trae mala suerte.

Si nos pasamos al transporte terrestre, ferrocarril y autobús comparten un 14% de ocupación femenina dentro del sector. En España, según los indicadores económicos y sociales publicados por Fomento basados en la Encuesta Anual de Servicios del INE, esa cifra es mayor, un 18% (28,4% de cuota en el tren y un 7,6% en el autobús y autocar).

MUJERES CONTRATADAS EN ESPAÑA POR TAMAÑO DE EMPRESA



TRABAJADORES DEL AUTOBÚS Y AUTOCAR EN ESPAÑA



LA MUJER Y EL TRANSPORTE EN AUTOBÚS

El número de mujeres que trabajan como conductoras en el sector del bus ha crecido notablemente en los últimos años aunque siguen estando en clara minoría. En España, por segmentos, el transporte urbano en autobús tiene un 3,5% de empleadas y el interurbano un 9,5%. En el transporte discrecional, las trabajadoras aproximadamente suponen un 5%, según se indica desde ANETRA.



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.



www.scania.es

SCANIA

UN LUGAR EN LAS PYMES

Pese a que a primera vista parece que las grandes compañías pueden ser el primer ocupador de la mujer en el mundo del transporte, los datos dicen lo contrario, pues son las empresas de entre 5 y 19 trabajadores las que mejor ratio tienen (12,3% de mujeres en plantilla), seguidas de las empresas de entre 29 y 99 (11%), las de más de 99 (6,8%), las de 2 a 4 (5,9%) y finalmente las de menos de 2 (3,4%).

LA MUJER Y LOS CARGOS DE DIRECCIÓN DEL TRANSPORTE

Desde las administraciones y las propias empresas se lanzan programas y compromisos para la incorporación de la mujer al sector, sin embargo, todavía queda mucho más trabajo para que éstas lleguen a conseguir un alto cargo. Entre los puestos de responsabilidad en las empresas asociadas de ATUC, CONFEBUS o ANETRA, la cifra es mínima. No existe ningún estudio específico. En el caso de ANETRA nos confirman que apenas se alcanza un 5%.

UNA ADMINISTRACIÓN A LA ALTURA

Desde la administración también se apuesta por la incorporación de la mujer en los cargos de dirección con el cambio de siglo y milenio. En Europa, actualmente es una mujer la comisionada europea de Transportes, Violeta Bulc (desde 2014), pero fue la española Loyola de Palacio quien abrió la lista en el año 1999.

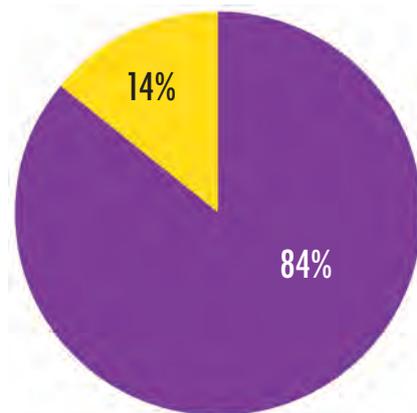
En España, 2009 fue un año significativo. Magdalena Álvarez Arza era nombrada Ministra de Fomento y llegó la primera mujer Secretaria de Estado de Transportes, Concepción Gutiérrez del Castillo. Desde entonces, sólo otra mujer ha sido ministra en esta área: Ana Pastor Julián (en 2015).



La primera Secretaria General de Transportes ha sido Carmen Libroero Pintado, ya en 2012, a quien también acaba de suceder María José Rallo del Olmo, actualmente en el cargo. Este año hemos conocido también a la primera **Directora General de Transporte Terrestre, Mercedes Gómez Álvarez.**

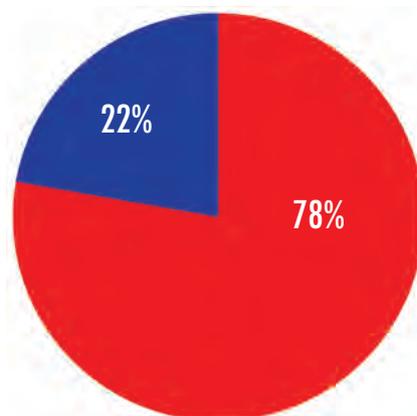
En Industria también hemos contado con dos mujeres al frente del ministerio: Ana Birulés, en 2002, y la actual ministra Reyes Maroto.

TRABAJADORES DEL TRANSPORTE TERRESTRE EN LA UE



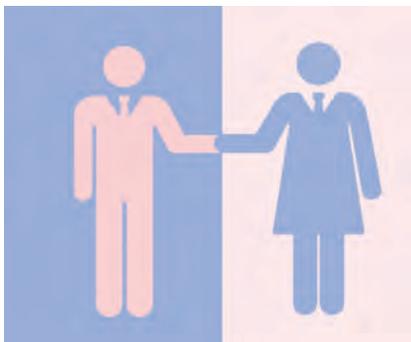
Mujeres Hombres

TRABAJADORES DEL TRANSPORTE EN LA UE



Mujeres Hombres

PLATAFORMA EUROPEA "MUJERES EN EL TRANSPORTE"



La Plataforma, desarrollada por el CESE (Comité Económico y Social Europeo) en cooperación con la Comisión Europea, pretende ayudar al aumento de la creación de empleo femenino y la igualdad de oportunidades en el sector del transporte. CONFEBUS se ha unido a

esta iniciativa. El Comité Económico y Social Europeo entiende, tras realizar un informe sobre esta cuestión, que tratar de mejorar la igualdad entre hombres y mujeres en el sector del transporte no es solo una cuestión de igualdad de género sino un imperativo económico y social, y se trata de empleo, innovación, sostenibilidad y crecimiento en la UE.

FACILITAR LA INCORPORACIÓN DE LA MUJER AL TRANSPORTE

Como en cualquier ámbito económico, la llegada de la mujer no está exenta de controversias. Para unos, utilizar las cuotas mínimas o la paridad por imposición es la vía a seguir. Para otros y otras, ese mecanismo está viciado en sí mismo y es un arma de doble filo por sembrar la duda de si esas mujeres son buenas profesionales o alguien que solo cubre un cupo. Para ellos, el proceso debe ser progresivo pero siempre apostando por la máxima ayuda para las interesadas en estos puestos y por la divulgación de la actividad real en profesiones que históricamente han sido menos atractivas para ellas. Desconocimiento, falsas creencias, mitos, estereotipos... muchas son las razones que frenan a veces el interés femenino por un sector. Eso es posible erradicarlo. Sea como sea, el objetivo es claro: lograr una sociedad y una economía plural en la que dichos como "detrás de cada gran hombre siempre hay una gran mujer" queden en el olvido y esa gran mujer sea también protagonista.

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





EL E-COMMERCE PONE NUEVOS RETOS A LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

ES NECESARIO ENCONTRAR EL EQUILIBRIO SOCIAL, ECONÓMICO Y AMBIENTAL

LAS GRANDES CIUDADES TIENEN UN ENORME RETO PARA CUMPLIR CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD, EN UN MUNDO EN EL QUE CONVIVEN LA NECESIDAD DE REDUCIR EMISIONES EN EL ÁMBITO DEL TRANSPORTE PERO LLENO DE OPERACIONES COMERCIALES CON EL AUJE DEL E-COMMERCE Y LA MAYOR NECESIDAD DE LOGÍSTICA

La Fundación Corell organizó una jornada sobre esta cuestión. Juan Azcárate Luxan, Subdirector General de Energía y Cambio Climático del Ayuntamiento de Madrid, explicó los fundamentos y objetivos del Plan A de calidad de aire para Madrid y afirmaba que el 75% de la contaminación del aire se debe a todo el tráfico rodado. En este ámbito, desde el Ayuntamiento se sigue avanzando hacia las flotas limpias, tanto en recogida de basuras como transporte en autobús y taxis de la ciudad. EMT Madrid está también orientado sus compras hacia la movili-

dad eléctrica. Los taxis de Madrid deberán ser etiqueta eco o cero antes de 2025. Desde enero de 2018, todas las compras de taxi son así por ley. Uno de los mayores retos se encuentra en las flotas de reparto de mercancías. El Ayuntamiento entiende que no se puede limitar su acceso porque de este sector depende el suministro de la ciudad, pero también que hay que adoptar medidas para fomentar las flotas Eco y las redes públicas de recarga.

José Manuel Vassallo, Catedrático de Planificación del Transporte de la Universidad Politécnica de Madrid, expuso un estudio encargado por la Fundación Corell para mejorar la calidad del aire buscando medidas que permitan el equilibrio social, económico y ambiental. En general, las medidas incentivadoras tienen mejor aceptación que las restrictivas.

Entre las medidas restrictivas se trató la restricción de circulación por etiquetado, por matrícula, la limitación de la velocidad y los peajes por congestión y emisiones. En cuanto a las medidas incentivadoras se han analizado actuaciones como la mayor ocupación del espacio viario para la movilidad no motorizada, la movilidad compartida, los incentivos para renovar el parque de vehículos mediante impuestos, así como la promoción del transporte público y la gestión inteligente de carga y descarga. Según Vassallo, el sector logístico es el más contrario a todo

tipo de medidas, por ser uno de los grandes afectados. La gestión inteligente de la carga y descarga es un punto clave, por ejemplo. Tener una reserva de espacio es muy importante y el sector de la distribución está dispuesto a pagar por ello.

EL PUNTO DE VISTA DE LAS ADMINISTRACIONES

Según Sergio Barral, Responsable de Explotación de Madrid Calle 30, el futuro pasa por una gestión dinámica de la circulación, en función de los diferentes horarios, además del desarrollo del vehículo eléctrico, las carreteras de carga por inducción y las carreteras conectadas.

Domingo Martín Duque, Jefe de Área de Estudios y Proyectos del Consorcio Regional de Transportes de Madrid, habló del sistema integrado de transportes de la Comunidad de Madrid, que gestiona 13 millones de viajeros diarios. Según Martín Duque, el Consorcio se plantea como un modelo que pone el foco en la integración administrativa, tarifaria, modal y tecnológica, siendo la integración modal una de las grandes acciones. Actualmente se está integrando la movilidad compartida entre bicicletas, car sharing y transporte público.

EL PUNTO DE VISTA DE LOS OPERADORES

José M^a Buceta, Director de Infraestructuras y Medio Ambiente del Grupo ALSA, habló de la necesidad de potenciar el transporte público, intentando generar el menor impacto posible. Para ello, además de introducir vehículos de propulsión alternativa hay que

tomar medidas desde las administraciones, como permitir el acceso a intercambiadores de los autobuses de gas.

Daniel Latorre, Director Gerente de la organización Empresarial de Logística y Transporte UNO, habló de la importancia del sector del transporte de mercancías para la economía y el bienestar de los ciudadanos, ya que, por ejemplo, en Madrid se abastece a 100.000 establecimientos públicos, de los cuales el 30% corresponde al sector Horeca. Para Latorre, las infraestructuras no están preparadas para las energías alternativas y es necesario tomar medidas sobre los puntos de carga y descarga, la regulación de las plataformas de economía colaborativa, la regulación del acceso por número de toneladas, la regulación de horarios, desarrollar ayudas para la renovación de flotas y aglutinar los datos para que sean útiles.

Según Latorre: "Estamos en un cambio de época. Estamos cambiando los hábitos de consumo con el e-commerce. La entrega se percibe como gratuita y eso no es así; el consumidor quiere todo, ahora y en cualquier lugar, por lo que la experiencia de entrega es cada vez más importante. Actualmente se produce una compra impulsiva lo que provoca una gran importancia de la logística inversa". Durante el debate se llegó a la conclusión de que es necesaria una concienciación sobre el uso del comercio electrónico, con medidas para identificar el coste de lo que el consumidor hace a través de un clic y toda su influencia en la cadena de suministro, ya que se produce un impacto directo en la movilidad y la sostenibilidad.



Entra y descubre un mundo de posibilidades

www.upicsa.com

E-mail: upic@upicsa.com

Telf: 93 869 40 70

Fax: 93 868 23 45



Funciona a 24 v



TENEMOS CUALQUIER TIPO DE ACCESORIO O COMPONENTE NECESARIO PARA EL CARROZADO DE VEHÍCULOS INDUSTRIALES



Ponentes de la jornada de la Fundación Corell sobre retos de la movilidad



EL INSIA ORGANIZARÁ EL SIMPOSIO DE REFERENCIA DEL SECTOR DEL BUS

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

SE CELEBRARÁ DEL 3 AL 5 DE OCTUBRE EN LOS LOCALES DE LA ETSII DE LA UPM Y EN EL CENTRO DE OPERACIONES SANCHINARRO DE LA EMT

El Simposio se estructura en 10 mesas redondas en las que intervienen como ponentes y moderadores unos 50 especialistas del Sector con dilatada experiencia en empresas operadoras de transporte, empresas fabricantes de vehículos, administraciones en los diferentes niveles, asociaciones, investigadores y otros. Se trata de un foro que aborda los diferentes temas relacionados con este importante Sector de una forma muy completa, cualificada y actualizada y, por tanto, su objetivo es contribuir a potenciar el papel del transporte colectivo de personas, tanto por lo que aportará a los asistentes como medio cualificado de información actualizada y de relación, como por los mensajes a la Sociedad en general, que contribuirán a poner aún más en valor su importancia social, medioambiental y económica. El simposio lo organiza el INSIA (Instituto universitario de Investigación del Automóvil); con la colaboración de la Empresa Municipal de Transportes de Madrid. Cuenta con la colaboración Institucional de: Ministerio de Fomento, Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, Federación Española de Municipios y Provincias, Dirección General de Tráfico y Consorcio de Transportes de Madrid.

VIAJEROS SERÁ EL MEDIO OFICIAL DEL SIMPOSIO

VIAJEROS
la revista del transporte

La revista Viajeros apuesta firme por el nuevo simposio organizado por el INSIA y se convierte en su medio oficial. Desde nuestra revista, web y redes sociales, podrá seguir paso a paso toda la evolución de este foro de expertos del sector del transporte en autobús y autocar.

¿QUÉ APORTARÁ ESTE SIMPOSIO A LOS ASISTENTES?

En el área de la seguridad

El Simposio aportará a los asistentes la información que permita obtener una visión actualizada de los logros alcanzados y de los retos pendientes en materia de seguridad. Pero incluso más importante que esto es que actúe como cauce y caja de resonancia para poner en valor este importante aspecto del transporte ante la opinión pública y los responsables de tomar decisiones que afectan al Sector. Podemos asegurar con datos, que el transporte en autobús y autocar en España ofrece un elevadísimo nivel de seguridad y eso será puesto de manifiesto en las diferentes ponencias sobre este tema.

En el área de accesibilidad y gestión

Los asistentes al Simposio podrán tener una visión global del estado actual y de las perspectivas futuras de la accesibilidad al sistema de transportes en sentido amplio. Variará una serie de servicios de movilidad que, cada vez más, serán personalizados y demandados en tiempo real por los propios usuarios de los mismos, lo que obligará a una gestión del transporte desde otros puntos de vista que también se analizarán en el Simposio.

En el área de la sostenibilidad

El asistente a la jornada tendrá conocimientos suficientes para analizar y evaluar el panorama tecnológico de los diferentes propulsores convencionales, híbridos y eléctricos, como de los combustibles que los alimentan: gasóleo, gas natural, electricidad e hidrógeno y su ubicación dentro de un entorno de mejor calidad del aire y de emisiones de GEI que condicionarán su utilización.



“CERO EMISIONES” DE AUTOBÚS Y AUTOCAR

JOSÉ Mª LÓPEZ, DIRECTOR DEL INSIA

“LA ELECTROMOVILIDAD ES IMPARABLE Y, PRINCIPALMENTE, EN EL ÁMBITO URBANO”

Tiene todavía recorrido el motor de combustión convencional?

Los motores de combustión convencional presentan unos niveles de emisiones contaminantes limitados por la normativa EuroVI y aunque, obviamente, no son cero emisiones, pueden considerarse como propulsiones limpias, y, por el momento, con una implantación en el mercado que hace complicada su sustitución por otras tecnologías en el corto plazo, en el ámbito urbano, y a largo plazo en el ámbito extraurbano.

¿Cuánto contamina un autobús diésel que cumpla las nuevas normativas de emisiones en comparación con la media de motorización de los turismos en circulación?

No es fácil la comparación ya que en los vehículos pesados, las emisiones se expresan en g/kWh y en los vehículos turismo en g/km. No obstante, considerando una ocupación razonable de los vehículos de transporte colectivo, sin la cual no sería viable su puesta en operación, la cantidad de energía necesaria para su desplazamiento es muy inferior en este tipo de vehículos que en los turismos y, por tanto, también es inferior el impacto medioambiental en términos de emisiones, comparadas con el desplazamiento en turismos.

En la lucha por la protección del medio ambiente, parece que la apuesta por la electrificación del transporte es clara. ¿Qué ventajas ve en la electromovilidad? ¿Es realmente una solución sostenible, tiene capacidad una ciudad para un suministro masivo de electricidad, puede ser ésta de origen renovable al 100%? La electromovilidad es imparables y, principalmente, en el ámbito urbano. Cada vez es más frecuente ver autobuses eléctricos e híbridos; los primeros, cero emisiones

y los segundos, con un impacto local muy bajo, en parte debida a la importante recuperación de energía en las frenadas. En general, los híbridos son autorrecargables, y, por tanto, no utilizan cables para su conexión a red. Los puramente eléctricos se recargan, por lo general, durante la noche, momento en el que existe excedente de potencia y esta suele ser prácticamente exenta de CO₂.

La capacidad para disponer de suministro suficiente de energía y la utilización de renovables no debe ofrecer problemas de difícil solución en las ciudades, especialmente si se tiene en cuenta que las flotas pueden recargarse en buena parte durante la noche, periodo en el que otros consumidores energéticos reducen su demanda.

¿Cuál será el próximo salto tecnológico para garantizar la sostenibilidad del transporte?

Existen en la actualidad, además de los híbridos y eléctricos, otros propulsores también respetuosos con el medioambiente como son el gas natural y el GLP. El primero de ellos con una gran implantación en los autobuses urbanos. Las ventajas de estos combustibles se incrementan con configuraciones híbridas.

Desde el punto de vista de tipo de propulsión ¿Cómo cree que será la movilidad en las ciudades en 2050?

Es posible que hacia 2050 se pueda disponer de otra tecnología como es la pila de combustible alimentada con hidrógeno, tanto para la movilidad urbana como extraurbana. Lo que sí parece claro, es que el nivel de descarbonización del sector transporte será tal que los propulsores estarán muy cerca de las cero emisiones.



“CERO VÍCTIMAS” EN AUTOBÚS Y AUTOCAR

FRANCISCO APARICIO IZQUIERDO, PRESIDENTE DEL INSIA

“LA AUTOMATIZACIÓN DE CIERTAS TAREAS DE CONDUCCIÓN REDUNDA EN LA MEJORA DE LA SEGURIDAD REDUCIENDO LA INFLUENCIA DE LOS ERRORES HUMANOS”

Cuáles serán las normativas y tecnologías que revolucionarán la seguridad vial? Es bien sabido que los autobuses y autocares actuales que circulan por nuestras carreteras, han alcanzado niveles de seguridad muy elevados, tanto en relación con la seguridad pasiva como con la seguridad activa. En el primero de ambos ámbitos, el Reglamento 66 (España: aplicación en 1993) relativo a la resistencia de las superestructuras, que pretende asegurar un espacio de supervivencia en caso de accidentes de vuelco y los posteriores referidos a la retención de los pasajeros, mediante la instalación de cinturones de seguridad (España: aplicación en 2003), fueron decisivos. En nuestra opinión deberían establecerse condiciones técnicas de resistencia de las estructuras en colisiones que implican a las delanteras de los vehículos, especialmente en autocares. Otra “asignatura” que requiere desarrollos reglamentarios futuros es la protección de niños de diferentes edades. En cuanto a la seguridad activa de los vehículos la incorporación de sistemas automáticos que colaboran con el conductor mejorando el comportamiento dinámico ante diferentes situaciones, ha contribuido de manera muy significativa al nivel de seguridad. Nos referimos a, ABS, control de tracción, programa electrónico de estabilidad y otros. Con estos sistemas se ayuda a optimizar las actua-

ciones del conductor sobre el acelerador, freno y volante. En el futuro, que en algunos aspectos es presente, los sistemas de supervisión del entorno permitirán tener un conocimiento más extenso y completo del ámbito del vehículo para anticiparse a situaciones de riesgo. Por otra parte, Las comunicaciones inalámbricas permitirán tener información con un horizonte electrónico muy superior al visual. Todo ello ayudará al conductor a desarrollar una conducción más segura en función de las condiciones del ambiente, tanto en condiciones de buena visibilidad como de otras de mayor dificultad.

¿Será la conducción autónoma importante? ¿Cuánto queda realmente para ello?

La automatización de ciertas tareas de conducción redundará en la mejora de la seguridad reduciendo la influencia de los errores humanos. En la actualidad, sistemas como el mantenimiento de carril o de control inteligente de cruce están disponibles. El horizonte temporal para la implantación de una conducción totalmente automatizada en cualquier entorno está todavía lejano. Sin embargo, sí se tiene prevista la introducción de soluciones de semiautomatización o automatización en ciertos entornos controlados o relativamente sencillos en los próximos años, en la línea en la que se están equipando los vehículos actuales con cada vez más tecnología.

En seguridad y riesgo laboral del conductor profesional, ¿qué queda por hacer?

Como se ha indicado antes, el desarrollo de algún reglamento que incremente la seguridad en caso de colisiones frontales o alcances es un objetivo deseable y afectaría de manera directa y, diría, principal, al conductor y miembros de la tripulación que viajen en asientos adelantados. Es cierto que los accidentes y número de víctimas en este tipo de colisiones está siendo afortunadamente reducido y ello quizás influyó en representantes de otros países europeos, cuando España y concretamente los expertos del INSIA, en representación de nuestro ministerio de Industria han planteado, más de una vez, en Ginebra y en el EEVC, este problema, pero no es menos cierto que la protección que los vehículos ofrecen actualmente es mejorable. Por otra parte, la automatización de tareas repetitivas; proporcionar al conductor una mayor y mejor información; la supervisión del estado del conductor, detectando niveles de cansancio y otras circunstancias, puede contribuir de manera importante a disminuir el riesgo de estos profesionales en el desarrollo de su trabajo y tener un reflejo parejo en la seguridad del transporte.

¿Cómo ha contribuido el sector del autobús español en la seguridad vial en la UE?

La seguridad que ha alcanzado el sector español de transporte colectivo de personas en autobús y autocar es muy elevada y no es por casualidad. Desde el año 1984, en que entró en vigor el Reglamento 36 de seguridad general de los vehículos, las administraciones, las empresas de carrozado y fabricantes y los centros de investigación han venido realizando una labor ininterrumpida y de gran importancia en materia de seguridad pasiva de los vehículos y, en algunas ocasiones, llevando el liderazgo de la reglamentación generada a nivel internacional en Ginebra (Naciones Unidas) y Bruselas (UE). Basten algunos ejemplos, sin necesidad de recurrir a mejoras menores de la reglamentación: España elaboró el borrador de la directiva europea sobre autobuses y autocares que fue discutida y aprobada en la correspondiente comisión técnica en el marco de la CE; el Reglamento de Ginebra relativo a autobuses y autocares de dos pisos se aprobó a propuesta de España, que elaboró el correspondiente borrador. Así mismo España mantuvo una colaboración muy activa en el desarrollo del Reglamento 66 ya citado e hizo importantes aportaciones, entre ellas, las modificaciones del mismo para reforzar las estructuras como consecuencia del incremento de energías, en caso de vuelco, la que introdujo la instalación de cinturones de seguridad y su utilización. Para valorar la seguridad alcanzada en España por el sector de transporte en autobús y autocar basta con valorar la evolución del número de víctimas mortales en accidentes con implicación de este tipo de vehículos, que se incluyen en la figura 1, verdaderamente reducido si se compara con las víctimas totales producidas en nuestras carreteras.

¿Qué papel juegan en la seguridad las empresas operadoras de transporte?



La seguridad en el transporte solo puede analizarse considerando todas las partes del sistema; en general, el factor humano, las infraestructuras y los vehículos. En el caso del transporte en autobús y autocar debemos considerar dos aspectos de gran interés: en primer lugar, los servicios de transporte los ofrecen normalmente empresas que operan con criterios y parámetros profesionales; en segundo lugar utilizan infraestructuras no exclusivas, que gestionan las administraciones y que comparten con otros usuarios, la mayoría no profesionales por lo que un gran número de factores que afectan a la seguridad quedan fuera de su responsabilidad y de su capacidad de influir en ellos. Como se ve, la situación es más compleja y menos favorable de los otros modos de transporte con infraestructuras exclusivas y sin actores no profesionales.

Antes hemos puesto de relieve la importante reducción de víctimas mortales producidas en accidentes con implicación de autocares, tanto en el conjunto de éstos, como entre los ocupantes de los autobuses y autocares. En el periodo analizado se ha producido una mejora general de la seguridad vial en nuestro país pero la mejora producida en este sector ha sido superior en términos de reducción de víctimas, a pesar del incremento de movilidad experimentado durante estos años. Una gran parte de esta mejora se debe a las empresas operadoras que han evolucionado con gran responsabilidad en los procesos y condiciones que afectan a la seguridad de los servicios de transporte que ofrecen. Nosotros lo hemos podido valorar en forma directa a través de la aplicación del sistema CSEAA de auditorías y certificación de seguridad de empresas de autobuses y autocares del INSIA. A este sistema se ha sometido, sin ser obligatorio, un gran número de empresas durante los últimos años y entre ellas la mayoría de las que ejercen liderazgo en el Sector. Nuestros expertos han podido comprobar el elevado nivel de desarrollo en los 39 indicadores de seguridad que se analizan en CSEAA.



Figura 1.



“CERO BARRERAS” EN AUTOBÚS Y AUTOCAR

JUAN ÁNGEL TERRÓN, EX-DIRECTOR TÉCNICO DE EMT MADRID

“PARA UN SERVICIO DE CALIDAD Y UNA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL ES FUNDAMENTAL EL ACCESO TOTAL A LA INFORMACIÓN”

En cuanto a accesibilidad sin barreras e información accesible, ¿en qué punto se encuentra el transporte público español, tanto en autobús como en autocar?

El transporte público español, en autobús o en autocar, está considerado como uno de los mejores de Europa, tanto en calidad de servicio como en avances tecnológicos, entre los que destacan los desarrollos enfocados a accesibilidad universal, para todos, al sistema completo de transporte donde se incluye, como parte fundamental, el acceso a la información. Además, este acceso a la información total se facilita, en las grandes empresas españolas, en sistema abierto (Open Data) a fin de que otros desarrolladores puedan emplearlos en nuevas aplicaciones de servicio público.

¿Qué retos aportará la conectividad al transporte colectivo, tanto en relación con el usuario como para la gestión de la propia empresa?

El autobús conectado facilitará las labores de gestión control y optimización del servicio y de su calidad ofrecida. La mejora de la experiencia de viaje jugará un papel esencial en la fidelización de clientes, apareciendo nuevas actividades (gamificación, etc) que serán abordadas por los operadores.

La posibilidad de disponer de un gran volumen de datos para la gestión en tiempo real de multitud de variables relacionadas con el servicio y con el autobús, permitirá una mejora continua pero también hará recaer sobre el operador una gran responsabilidad en la calidad del servicio ofrecido. La facilidad con la que cualquier usuario pueda demandar servicios de movilidad y datos de los mismos obligará a tener un enorme compromiso con la sociedad.

Después de los costosos proyectos de títulos sin contacto para pagar en el autobús parece que la solución era más sencilla, el pago con tarjeta bancaria, entender el autobús como un comercio más, pero en movimiento. ¿Es ese el futuro del ticketing en el transporte público?

Es evidente que el autobús y el autocar no pueden ni deben ir por caminos diferentes el resto de la sociedad aunque tengan indudables características diferenciales. Los responsables deben adoptar y ofrecer al público aquellos sistemas de pago que la sociedad demanda en cada momento. Y en el momento actual el comercio electrónico está creciendo empleando sistemas de pago que no serán diferentes de los que se empleen en el autobús. Pero además deberá continuarse con el sistema de abonos diversos incluidos en tarjetas inteligentes optimizadoras de las tarifas. Todo ello será compatible con las tarjetas bancarias y con que todo ello esté incorporado en un mismo soporte, que puede ser plástico pero con tendencia a evolucionar a que sea un dispositivo electrónico y que no tendrá que ser manipulado por el usuario para pagar. Este será casi con toda seguridad la evolución del sistema de ticketing, aunque haya que salvar muchos obstáculos derivados, no de la tecnología sino de la parte burocrática, competencial, administrativa etc.

¿Están los operadores realmente preparados para trabajar con las pautas del concepto MaaS?

En España, el grado de conciencia y responsabilidad de los operadores con respecto a su papel en la movilidad ciudadana es realmente muy alto. Esto hace que el concepto de la movilidad como un servicio este muy presente en el quehacer diario y en las estrategias de futuro de la mayoría de los operadores serios del país. Esto es lo más importante. Si conceptualmente se está de acuerdo en que los operadores sean proveedores de movilidad y que ésta es un servicio de gran valor añadido para la sociedad, lo demás serán incidencias totalmente salvables.



Para determinados viajes,
el tamaño del vehículo debe ser más reducido,
pero no así el confort.



COMPACTO
Y MUY
FUNCIONAL

NUEVO **NAVIGO T** por

Otokar

Compacto y muy funcional, el **Navigo T** es un vehículo con una polivalencia excepcional, que se adapta tanto a excursiones como a viajes organizados, o al transporte local. Su nuevo aspecto sobrio y moderno, y su magnífico nivel de confort ofrecen a pasajeros y conductores las condiciones óptimas para disfrutar

plenamente del trayecto, en condiciones de total seguridad. Además, la fiabilidad y el bajo coste de explotación del **Navigo T** siguen siendo puntos fuertes emblemáticos de los vehículos Otokar. Si desea comprobarlo por sí mismo, ¡póngase en contacto con nosotros para hacer una prueba!

 10 m

 5,5 m³

© AIRDDM

SOMAUTO

Distribuidor en España y Andorra

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

www.otokar-somauto.com



NUEVA SPRINTER TOURER: 100% PARA TI

LA NUEVA SPRINTER ES INTELIGENTE, INTERACTIVA, INNOVADORA Y PERSONALIZABLE

MERCEDES-BENZ HA RENOVADO SU MODELO SPRINTER, REFERENTE PREMIUM EN EL SEGMENTO DE MICROBUSES. CON SU GRAN ABANICO DE VERSIONES, SE ADAPTA A CUALQUIER TIPO DE NEGOCIO. PARA EL TRANSPORTE DE PASAJEROS, LA SPRINTER TOURER ES UNA GRAN APUESTA

Mercedes-Benz lo ha vuelto a conseguir. A un diseño fascinante, un altísimo nivel de seguridad y la máxima eficiencia para disminuir los costes de operación, la tercera generación de Sprinter suma el paquete de conectividad más vanguardista en su segmento.

INTELIGENTE Y CONECTADA

La nueva Sprinter cuenta con un paquete de conectividad que ofrece sistemas de información y entretenimiento a bordo a la vez que las soluciones Mercedes PRO connect, que permiten mejorar la logística y los costes operativos de la empresa, sea cual sea el tamaño de ésta.

La oferta de conectividad abarca el soporte para smartphone, la radio con interfaz Bluetooth® y función manos libres o el sistema multimedia con pantalla táctil de alta definición, un equipo rápido de navegación por disco duro con representación cartográfica en 3D y la integración de smartphone. Todo ello con un manejo sencillo e intuitivo desde el volante multifunción.

El módulo de comunicación integrado en la nueva Sprinter permite la conexión permanente del vehículo a Internet y es la base para el uso de todas las herramientas actuales y futuras de Mercedes-PRO.

MERCEDES PRO CONNECT

Mercedes PRO connect es un servicio web para todo tipo y tamaño de flotistas que conecta al gestor con todos los vehículos y conductores de la flota, a través de la herramienta de gestión de vehículos Vehicle Management Tool. Esto permite que las misiones profesionales puedan ser gestionadas online, y que informaciones del vehículo tales como su localización, nivel de combustible o intervalos de mantenimiento, puedan ser recuperados virtualmente en tiempo real y fácilmente.

UN EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD TOP

Por supuesto, toda esa tecnología tiene también una importante repercusión en la seguridad vial. La

nueva Sprinter cuenta con equipos de seguridad nunca antes vistos en su segmento, como el asistente activo de frenada de emergencia y sistemas que mantienen la distancia con el vehículo precedente, que ayudan a permanecer en el carril o a maniobrar y aparcar sin esfuerzo gracias a su cámara de marcha atrás que muestra la imagen en el espejo retrovisor y el paquete de visión completa de 360°. El sensor de lluvia y un sistema de limpiaparabrisas, con los difusores de agua integrados, aseguran una visibilidad óptima incluso cuando los limpios entran en funcionamiento. El asistente de viento cruzado, por supuesto, está incluido de serie. Si es necesario circular en la oscuridad, los faros LED High Performance que se pueden adquirir opcionalmente iluminan la calzada ampliamente y con claridad. En el caso de que se produzca un accidente con colisión, el conductor goza de la protección del airbag de serie. Opcionalmente, se pueden adquirir otros 5 airbags para el conductor y el acompañante.

MÁS VARIANTES PARA LA SPRINTER

Existen más de 1.700 variantes disponibles de la Sprinter en función de su carrocería, su tipo de motor, los tres tipos de tracción disponibles, longitudes, alturas... A las cuatro motorizaciones de la Sprinter Tourer hay que sumar 4 longitudes y 3 alturas, así como tres tracciones (delantera, trasera e integral, que estará disponible a finales de año). Es posible elegir entre un cambio manual de 6 marchas y el cambio automático 7G-TRONIC PLUS, así como el cambio automático 9G-TRONIC (solo en combinación con la tracción delantera), lo que es una opción exclusiva en este segmento.

PERSONALIZABLE

Una de las grandes ventajas que ofrece el nuevo concepto de Sprinter es su modularidad, lo que significa máxima adaptación a los requisitos de cada sector y segmento. El vehículo es personalizable 100% para todo tipo de actividad y clientes.

De hecho, Mercedes-Benz cuenta con el Portal del Carrocero, donde trabaja estrechamente con los carroceros partner en cada país para garantizar que el producto final se personaliza al máximo. En la nueva generación de Sprinter, se han mantenido los puntos de fijación importantes para que los carroceros puedan confiar en una base bien asentada, a la hora de transformar el vehículo.

Otras dos nuevas características allanan el camino a innovaciones, en cuanto a transformaciones y adaptaciones: la tracción delantera y la cabeza tractora (que solo puede ser encargada por carroceros). Esta combinación abre la puerta a la creación de nuevas posibilidades.

LA NUEVA SPRINTER TOURER CONVENIENCE

En la Sprinter Tourer pueden viajar hasta 8 personas más el conductor. El habitáculo de los pasajeros es una zona muy confortable, donde cada fila de asientos puede tener una bandeja para smartphones con función de carga por USB.

LA NUEVA SPRINTER TOURER ESTÁ DISPONIBLE EN CUATRO MOTORIZACIONES, 4 LONGITUDES Y 3 ALTURAS

Dentro del vehículo siempre tiene la temperatura ideal, gracias a su equipo de aire acondicionado opcional de alta potencia instalado en el techo. El espacio de carga se ha optimizado, pudiendo contar con un portaequipajes para el techo interior.

Su puesto de conducción es atractivo y funcional, con multitud de espacio portaobjetos y nuevas funciones como el Arranque Keyless.

Más de 600 equipos opcionales están a su disposición para diseñar la Sprinter Tourer perfecta para su flota.





VECTALIA PRUEBA EL PAGO CON TARJETA BANCARIA

IMPLANTA EL SISTEMA PIONERO EN LOS BUSES TURÍSTICOS Y DEL AEROPUERTO DE ALICANTE

EL NUEVO SISTEMA FACILITA UN ACCESO RÁPIDO AL BUS, MEJORA LA VELOCIDAD COMERCIAL, REDUCE LOS INCONVENIENTES DEL DINERO EN EFECTIVO ASÍ COMO LOS RELACIONADOS CON EL CAMBIO O NO DISPONER DE EFECTIVO SUFICIENTE

El sistema de tecnología de pago contactless de Vectalia se ha implantado a modo de prueba en dos líneas de Alicante: la turística Turibus y la del aeropuerto. La primera de ellas se presentó el día 30 de Mayo en la Plaza Puerta del Mar, donde se pudo ver una demostración del sistema en el Turibus. La segunda se mostró el día 31 de mayo en el aeropuerto Alicante- Elche, dónde esta nueva alternativa de pago se instalará en los autobuses de la línea C6 que conectan el aeropuerto con la ciudad. Pocos días después, el día 6 de junio, esta tecnología comenzó a ser usada por los viajeros.

PLENO APOYO DE LA ADMINISTRACIÓN

El primero en hacer uso de este nuevo método para la validación del billete fue el alcalde de Alicante, Luis Barcala, quien destacó que es “una facilidad más para los visitantes y propios alicantinos para que el transporte sea más accesible”. El director general de la consejería, Carlos Domingo, y el director del aeropuerto, Tomás Melgar, destacaron la facilidad del uso del contactless y el aumento de

calidad del servicio con su implementación “es una forma de hacer más agradable y más fácil el viajar en autobús al mismo tiempo que se aumenta la seguridad para los operarios y se reducen los tiempos de acceso a los vehículos”, dijo Domingo.

Al acto también acudieron los representantes de las tres empresas colaboradoras en la implementación del contactless en los autobuses urbanos de Alicante: Vectalia, CaixaBank y VISA.

HACIA LA ELIMINACIÓN DEL BILLETE SENCILLO Y EL EFECTIVO

La nueva tecnología bancaria contactless aplicada permitirá a los usuarios del transporte público de Alicante acceder al autobús con sólo acercar su tarjeta habitual, teléfono móvil o pulsera, tal y como lo realizan en sus compras cotidianas. Tras aproximar su dispositivo al lector, el billete quedará pagado y validado automáticamente sin necesidad de comprar previamente un billete físico. El acceso al transporte público directamente con el sistema contactless permitirá a alicantinos y turistas, usuarios de tarjetas bancarias con cobertura internacional, acceder con mayor rapidez a cualquier medio de transporte sin la necesidad de llevar dinero en efectivo en sus viajes.

Esta iniciativa liderada por Vectalia, concesionaria del transporte en Alicante, CaixaBank y Visa nace con la

finalidad de atender la demanda de los usuarios del transporte público de la ciudad. El objetivo es universalizar el medio de pago con tarjeta bancaria, móvil y wearables aumentando la calidad del transporte al mismo tiempo que se reducen los tiempos de espera en accesos. En definitiva, el contactless busca garantizar un servicio, cómodo, de fácil acceso y de calidad para los usuarios del transporte público.

EL PAGO CON TARJETA BANCARIA "MEJORA LA EXPERIENCIA DE CLIENTE"

FRANCISCO RAMÓN, DIRECTOR DE SISTEMAS DEL GRUPO VECTALIA



A finales de esta primavera, Vectalia anunciaba que introducía el pago con tarjeta bancaria contactless en las líneas más turísticas de Alicante, Turibús y la línea de conexión con el aeropuerto de la ciudad. ¿Qué balance podría hacer de este proyecto? Apenas llevamos un mes y medio de proyecto, por lo que es pronto para obtener conclusiones, aunque si puede decirse que la acogida de este nuevo medio de pago ha sido muy positiva entre los usuarios, sobre todo los turistas extranjeros que nos visitan que lo están utilizando con gran interés.

¿Se abrirá este tipo de pago al resto de la red de autobús de Alicante? Se trata de un proyecto piloto y dado el poco tiempo transcurrido no pueden obtenerse conclusiones definitivas. Su evolución dependerá del cumplimiento de los diferentes objetivos que se persiguen este proyecto que hemos desarrollado en colaboración con Visa y CaixaBank.

¿En qué otras ciudades cuyo transporte público gestiona Vectalia han incorporado o van a incorporar este modelo de pago? En la actualidad solo se ha implantado en los servicios del Aeropuerto de Alicante y en la Línea Turística de la misma ciudad. Una vez finalizado el proyecto piloto y cuando se obtengan las conclusiones del mismo podremos plantearnos nuevos objetivos.

¿Qué ventajas cree que aporta el pago con tarjeta bancaria contactless en el transporte público? Ante todo, atender una demanda cada vez mayor de personas que quieren pagar con tarjeta de crédito, sobre todo en el segmento de turistas y visitantes, pero también en el de residentes. El nuevo sistema facilita un acceso rápido al bus, mejora la velocidad comercial, reduce los inconvenientes del dinero en efectivo así como los relacionados con el cambio o no disponer de efectivo suficiente, y en definitiva, mejora la experiencia de cliente cuando utiliza este sistema de transporte público.

Continental 
The Future in Motion



El neumático inteligente pronto dejará de ser únicamente un sueño

Ya hoy nuestro sistema de monitorización utiliza sensores para medir la presión y la temperatura de cada neumático y envía las mediciones por radio frecuencia. Pero esto no ha hecho nada más que comenzar. Muy pronto, habrá sensores en los neumáticos que nos avisarán del desgaste de la banda de rodadura, daños en el neumático y sobrecargas.

Gracias a controles y modelos predictivos, se tomarán medidas correctoras para solucionar o incluso prevenir esos problemas. Todo el neumático actuará como un sensor, garantizando que el vehículo ajuste su velocidad de forma automática en carreteras heladas, sobre mojado o si hay cambios en el pavimento.

Se pueden hacer muchas conjeturas sobre lo que vendrá, pero una cosa está clara:

No puede haber futuro sin neumáticos inteligentes.

Para más información, visite www.continental-neumaticos.es/camion-autobus



PRIMER AUTOBÚS ELÉCTRICO ARTICULADO DE DBUS

EL MODELO ELEGIDO PARA SU PROYECTO ES EL IRIZAR IE TRAM 100% ELÉCTRICO

DESDE MEDIADOS DE JUNIO, EL INNOVADOR VEHÍCULO CIRCULA EN LA LÍNEA 28-AMARA-OSPITALEAK DE DBUS DENTRO DE UN PROYECTO PILOTO QUE DURARÁ 6 MESES Y QUE PROBARÁ EL FUNCIONAMIENTO DEL AUTOBÚS EN CONDICIONES REALES CON VIAJEROS

El Irizar ie tram, galardonado con los premios Autobús del Año 2018 y Vehículo Industrial Ecológico 2018 en España, es un autobús de 18 metros cero emisiones y silencioso que cuenta con un diseño innovador y una atractiva estética aerodinámica. En el interior, la disposición de los elementos permite una mayor fluidez de paso con más espacio entre las dos partes principales del autobús y más luminosidad, con ventanas de mayor tamaño y ventanas en la parte inferior del autobús. Además de incluir todos los elementos de confort y seguridad habituales en la flota de Dbus, como son

la rampa de acceso telescópica de la puerta central, los dos espacios para sillas de ruedas o sillas infantiles en la zona central y las pantallas interiores donde se emiten contenidos de entretenimiento e información del servicio, el vehículo cuenta también con diversas mejoras: cuatro puertas frente a las tres habituales en los articulados. La primera puerta es de acceso y las otras tres puertas son de bajada; cámaras que captan el exterior en sustitución de los espejos retrovisores; un interior con más espacio diáfano y una nueva distribución de los asientos; iluminación interior led; fuelle en la zona central más amplio y luminosos y puertos usb en todos los asientos.

100% ELÉCTRICO Y DOBLE POSIBILIDAD DE RECARGA

El modelo ie tram lleva baterías de Ion Litio de alta densidad de potencia y larga vida útil. Realiza carga nocturna en Cocheras, pero requiere también de una carga de oportunidad durante el recorrido. Cada vez que el autobús llega durante su recorrido a la parada final de Miramon, realiza una carga aproximada de 5-6 minutos. El autobús dispone de un pantógrafo que se despliega desde el techo del autobús y conecta con el poste de carga para recibir la carga de potencia a 500kW.



DBUS APUESTA POR LA MOVILIDAD ELECTRIFICADA

La puesta en marcha del autobús permitirá una reducción anual de 120 toneladas de CO2 y constituye un paso más en la electrificación de la flota de autobuses de San Sebastián y en especial en la electrificación total de la línea 28. Dbus tiene la intención de electrificar esta línea, que es la línea de autobús de Euskadi que más viajeros registra al año, más de 4 millones. La línea 28 está operada por 9 autobuses. Desde que en 2014, Dbus ha incorporado a su flota tres autobuses 100% eléctricos y 24 híbridos.

“NUESTRO OBJETIVO A CORTO-MEDIO PLAZO ES QUE LA MITAD DE LOS USUARIOS DE DBUS PUEDAN VIAJAR EN AUTOBUSES CERO EMISIONES Y LIBRES DE RUIDO”

IGOR GONZÁLEZ, GERENTE DBUS

“Las primeras impresiones tanto de los usuarios como de los conductores han sido muy positivas. Los usuarios destacan principalmente el diseño del propio autobús, muy innovador, la luminosidad, lo silencioso que es y la rapidez. Los conductores también se han visto gratamente sorprendidos por la potencia del autobús y la suavidad, ya que al no tener caja de cambios, la conducción resulta muy suave”, nos indica Igor González.

¿Por qué han elegido el vehículo ie tram?

En febrero de este año el Gobierno Vasco, la Diputación de Gipuzkoa y el Ayuntamiento de San Sebastián firmaron un protocolo de colaboración para desarrollar una línea de autobús eléctrico inteligente en la línea 28. En este escenario Dbus consideraba adecuado realizar una prueba piloto que permitiera testear los consumos, la infraestructura eléctrica, etc.

Todo ello ha coincidido con el interés del Grupo Irizar de testear su vehículo ie tram, su primer autobús 100% eléctrico articulado, en condiciones reales de servicio. La línea 28 tiene parte de su recorrido en pendiente y unas condiciones bastante exigentes. En esta línea, hemos estado trabajando conjuntamente, ya que además de la prueba del funcionamiento del autobús, se ha instalado en la parada final de la línea en el parque tecnológico de Miramon la infraestructura eléctrica para la carga de oportunidad.

¿Qué experiencia han tenido con otras unidades electrificadas de Irizar y cuantas unidades tienen en total actualmente?

En 2014 Dbus fue la primera empresa que probó el primer autobús eléctrico de Irizar de 12 metros, el primer autobús 100% eléctrico de fabricación europea. Posteriormente, en el marco del proyecto europeo REPLICATE, que tiene como objetivo el desarrollo de un modelo de ciudad inteligente con especial atención a la movilidad sostenible, Dbus sacó a concurso la compra de dos autobuses 100% eléctricos, siendo el adjudicatario el modelo ie-2 de Irizar. Estas dos unidades entraron en funcionamiento en julio de 2016. Actualmente, la flota de Dbus dispone de tres autobuses eléctricos de 12 metros y un auto-

bús eléctrico articulado de 18 metros, el que se está testeando en la línea 28.

Si es satisfactoria la prueba de esta línea eléctrica ¿se implantará en otras líneas de autobús de la red de Dbus o cual será su estrategia?

Dbus quiere priorizar aquellas líneas en las que el uso es más intensivo y que configuran los ejes fundamentales de la red de autobuses de San Sebastián. Nuestro objetivo a corto-medio plazo es que la mitad de los usuarios de Dbus puedan viajar en autobuses 0 emisiones y libres de ruido. En esta línea, estamos haciendo un gran esfuerzo para renovar la flota con la implementación también de autobuses híbridos y vehículos cada vez más respetuosos con el medio ambiente. Se espera que a finales de este año el porcentaje de autobuses eléctrico-híbridos de 12 metros sea del 45% aproximadamente.

¿Cómo afectará al entorno urbano la implantación de sistemas de recarga de oportunidad?

Contemplamos un escenario futuro en el que puedan convivir sistemas de carga rápida en parada con sistemas de carga lenta en Cocheras, además de otras soluciones similares, para adaptarnos a las propias características de la red de autobuses de la ciudad.



Alberto Linares, Director Comercial de Autobuses de Scania Ibérica, Eloísa Díaz de Diego, Directora de Compras de Avanza, Valentín Alonso, Director General de Avanza y Miguel Ángel Pérez, Director Comercial de España y Portugal del Irizar.



AVANZA INAUGURA SU NUEVA LÍNEA SEGOVIA-MADRID

EN EL ACTO TAMBIÉN SE PRESENTÓ LA NUEVA FLOTA DE AUTOCARES DE ÚLTIMA GENERACIÓN

EL ACTO DE INAUGURACIÓN TUVO LUGAR EN SEGOVIA. DESPUÉS DE UN AÑO DE RESULTAR ADJUDICATARIA DE ESTA LÍNEA, AVANZA LA PUSO EN FUNCIONAMIENTO EL PASADO 8 DE AGOSTO

Avanza presentó las nuevas características y flota de la línea Madrid-Segovia que explotará la compañía durante los próximos 10 años tras resultar adjudicataria de esta concesión estatal.

NUEVAS TARIFAS Y FRECUENCIAS

Una de las novedades más destacadas es el coste del servicio para los usuarios de la línea. Otra importante novedad será el aumento en la frecuencia de servicios entre las dos ciudades. También se van a mejorar ostensiblemente los canales de venta de los billetes, lo que simplificará el acceso al servicio a todos los usuarios.

De lunes a viernes habrá 133 servicios, lo que supone un incremento de 26 servicios semanales más. Con respecto a los fines de semana, los sábados 64 servicios y los domingos 62, lo que supone un incremento de 19 servicios los sábados y de 20 los domingos, frente al servicio actual.

NUEVOS AUTOBUSES

Avanza ha realizado una fuerte inversión para ofrecer a los usuarios que elijan el autobús como medio de transporte para desplazarse entre Segovia y Madrid, la máxima comodidad y seguridad con la adquisición de autobuses de última generación.

Contarán con las últimas tecnologías tanto en seguridad como en entretenimiento a bordo para los usuarios. Entre otros servicios, los autobuses dispondrán de sistema SAE, pantallas multimedia en cada asiento, wifi, WC, conexiones eléctricas para carga de aparatos electrónicos o compartimento para mascotas. Su equipamiento de seguridad incluye alerta de cambio de carril, stop frontal por riesgo, detección de fatiga del conductor, cámara de visión trasera de 360°, anclajes para bebés con sistema Isofix y cinturones de 3 puntos en todas las butacas.

EL NUEVO SERVICIO MEJORARÁ LA VÍA DE 5.000 USUARIOS AL DÍA



La Alcaldesa de Segovia, Clara Luquero, se refirió a la excelente ubicación por la cercanía con Madrid. Cada día alrededor de 5.000 usuarios se desplazan en esta línea, ya sean universitarios, trabajadores o turistas. “El nuevo servicio mejora la comodidad, aumenta la frecuencia con 65 expediciones más y se reduce el precio a la mitad”.

UN GRAN ESFUERZO PARA MEJORAR EL SERVICIO



Teniendo en cuentas todas las mejores que Avanza quiere ofrecer en el relanzamiento de la línea, Francisco Javier Vázquez, presidente de la Diputación de Segovia, quería agradecer “el gran esfuerzo que realizará la compañía” y que supondrá mantener y mejorar el fuerte vínculo que siempre ha existido entre ambas ciudades.

COMPROMISO CON LA MOVILIDAD



Lirio Martín, Subdelegada del Gobierno en Segovia, agradeció el trabajo de tantos años realizado por el antiguo gestor de la línea, La Sepulvedana, y daba la enhorabuena al nuevo concesionario: “El compromiso va más allá del mero acuerdo económico, es un compromiso social porque Avanza garantizará el derecho de los ciudadanos a la movilidad. El derecho al transporte asegura el derecho a educación, trabajo y sanidad”.

VERTEBRACIÓN SOCIAL



La consejera de Transportes, Vivienda e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid, Rosalía Gonzalo, afirmaba que esta línea es “un elemento vertebrador de territorios” y que el 43% de los viajes en transporte público en Madrid, se realizan en autobuses urbanos e interurbanos. Recientemente, Madrid y Castilla y León han firmado un acuerdo de colaboración en esta materia.

APOYO ECONÓMICO



Sobre ese convenio hablaba también Juan Carlos Suárez Quiñones, Consejero de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, así como del nuevo mapa concesional que se prepara para la región en 2019.. “Nos sentimos muy satisfechos por la nueva era para el transporte regular de viajeros por carretera que marca esta nueva línea, que aunque no es de nuestra competencia si es de nuestra incumbencia”, decía.



NACE MADROVIA

VALENTÍN ALONSO, DIRECTOR GENERAL DE AVANZA

En nuevo servicio de autobús entre Madrid y Segovia pretende ser revolucionario y acortar al máximo la distancia entre ellas. De hecho, Avanza ha diseñado un nombre y un logotipo para la línea: Madrovia. Esta denominación refleja la suma de ambas ciudades, haciendo alusión a que estarán ahora tan cerca que parecerán una sola. Podremos decir que los habitantes de ambas zonas son “Madvrovianos”, decía Alonso. Madrovia tiene incluso página web propia www.vivemadrovia.com “Avanza tiene una visión clara: mejorar la calidad de vida de la gente a través de la movilidad. Cada día mueve un millón de viajeros en toda España, lo que es una importante responsabilidad. Este nuevo servicio refleja perfectamente la visión de Avanza sobre la movilidad. La nueva línea Segovia-Madrid-Segovia será un antes y un después”, afirmaba.



SERA UN SERVICIO DE ALTA CALIDAD

AMADO MATÍAS, DIRECTOR DE LARGO RECORRIDO DE AVANZA

Matías describió todas las ventajas de la nueva línea y los nuevos sistemas de fidelización por cantidad de viajes o las indemnizaciones por retraso, así como las características de los nuevos vehículos de los que destacó las mejoras tecnológicas y la seguridad. Sobre la seguridad decía que “aunque no son sistemas que se puedan ver, son fundamentales para la mayor calidad del viaje, con más frecuencia y mejor precio. Segovia tendrá un servicio de alta calidad”.





“POR FIN TENEMOS UNAS INSTALACIONES QUE REFLEJAN FIELMENTE LO QUE SOMOS”

SANTOS BENITO, DIRECTOR DE AUTOBUSES BENITO

AUTOBUSES BENITO APROVECHÓ LA INAUGURACIÓN DE SUS NUEVAS INSTALACIONES PARA PRESENTAR TAMBIÉN SU NUEVO AUTOCAR IRIZAR I8 SOBRE CHASIS SCANIA

Sobre las nuevas instalaciones de Autobuses Benito, su director, Santos Benito, nos indica que “estas instalaciones han mejorado en primer lugar en situación” y que la unificación de todos los departamentos permite “seguir trabajando en la mejora del entorno laboral, conseguir ser un centro de trabajo “amable” es una de sus aspiraciones.” Además “mejora de manera significativa en materia de eficiencia energética y compromiso medioambiental” y su imagen: “Por fin tenemos unas instalaciones que reflejan fielmente lo que somos”, decía.



¿Por qué han apostado por Irizar y Scania?

Apostamos por el Irizar I8 con mecánica Scania por varias razones, queremos que nuestros clientes sientan la experiencia de viajar en un vehículo único y diferente. El nivel de seguridad y confort a bordo es

extraordinario. Si le añadimos que ya tenemos otra unidad en funcionamiento con unos resultados de explotación más que óptimos y la gran demanda que este coche está teniendo entre nuestros clientes, decantarnos por este modelo ha sido una decisión relativamente sencilla. Viajar en un Irizar i8 / Scania es un lujo en todos los sentidos.

Actualmente trabajamos con entre 19 y 22 unidades dependiendo la época y necesidades. De estos, tres son microbuses con mecánica Mercedes-Benz y el resto son todos vehículos Irizar con bastidores Scania en sus diferentes modelos; PB, i4, i6s e i8.

Nos movemos desde las 19 hasta las 63 plazas. Asimismo, contamos con vehículos adaptados a PMR en diferentes configuraciones.

Explíquenos su apuesta por la cardioprotección sus instalaciones y sus autobuses.

Dentro de nuestra política de mejora continua, decidimos apostar firmemente por la cardioprotección. Nos damos cuenta que la cardioprotección es algo que empieza a calar dentro de la sociedad en general, y en los operadores de regular en particular. Los últimos pliegos de Fomento empiezan a primar la instalación de desfibriladores en vehículos y estaciones de autobuses, pero detectamos que en el sector del transporte turístico y discrecional que es en el que operamos principalmente existe una carencia prácticamente absoluta de estos equipos, y decidimos que era el momento de dar un paso más y ofre-

cerles a nuestros viajeros un plus de seguridad. Es más, el DOC embarcado en nuestro vehículo es totalmente portátil, con lo que ampliamos de forma exponencial sus posibilidades de uso. Pensemos que, en cualquier lugar turísticamente representativo, el flujo de viajeros puede ser tan alto o más que en una estación de autobuses, y con el DOC portátil podríamos dar servicio a un número incalculable de personas en caso necesario. Creemos firmemente en la creación de espacios cardioprotégidos accesibles al mayor número de usuarios posibles, y en esa línea va nuestra apuesta. No olvidemos que llevamos el servicio público en nuestro ADN.

También lanzaron su nuevo proyecto didáctico. ¿En qué consiste?

Lanzamos un proyecto de "Concienciación en seguridad vial en el ámbito escolar", consistente en una actividad teórico-práctica a desarrollar por los alumnos de la mano de educadores debidamente formados. La parte más importante es que ponemos nuestras instalaciones y vehículos a disposición de los alumnos para poder llevar a cabo jornadas de formación válidas de verdad. Para poder llevar este proyecto adelante contamos con la impagable colaboración de la Dirección General de Centros dependiente de la Consejería de Educación de Cantabria, de la Dirección General de Transporte y de la Jefatura Provincial de Tráfico.

A través de esta formación buscamos que todos los niños interioricen que la seguridad vial es algo que va más allá de las meras campañas publicitarias, y sobre todo que es algo en lo que ellos como usuarios de transporte son parte directamente implicada y no son meros espectadores. El objetivo final es que los chavales adquieran e interioricen hábitos de conducta que impliquen minimizar los posibles riesgos de incidente. Si conseguimos que todos los niños entiendan que la seguridad vial es algo que se aprende desde pequeños nos daremos por contentos.

¿Cuáles cree que son los retos para el transporte en autocar en España y en concreto en Cantabria?

El panorama del transporte de viajeros por carretera en España y también en Cantabria está viviendo un momento apasionante en todos los sentidos. Aunque somos una empresa de servicio discrecional fundamentalmente, los aires de liberalización que vienen desde Bruselas unido a las importantes fluctuaciones del coste de los combustibles hacen que se note una cierta preocupación en el sector en general. A nivel de Cantabria, como en el resto de comunidades, el reto consiste en ser capaces de adaptarnos con la mayor rapidez posible a los cambios que estamos viviendo...hablamos de vehículos inteligentes, zonas de cero emisiones, conectividad, ...la sociedad cambia a un ritmo altísimo y tenemos que ser capaces de no quedarnos atrás.

Han trabajado mucho para contar con importantes certificaciones. ¿Cuales tienen?

"LA SOCIEDAD CAMBIA A UN RITMO ALTÍSIMO Y TENEMOS QUE SER CAPACES DE NO QUEDARNOS ATRÁS"

Respecto al tema de las certificaciones, va muy unido a lo dicho anteriormente. Por suerte, la sociedad cada vez tiene más información, tiene más elementos de juicio y tenemos que intentar ofrecer un plus para poder seguir en mercado.

No puede ser que en el siglo XXI existan operadores de transporte sin una ISO medioambiental o y una certificación en calidad. Al final, que un organismo externo de prestigio avale tu trabajo año a año implica un aumento de valor añadido de la compañía sin duda alguna, además exige desarrollar un plan de mejora continua en el que se implique a todos los estamentos de la empresa que nos obliga a trabajar codo con codo para conseguir los objetivos previstos. Partiendo de esta premisa, allá por el 2013 obtuvimos nuestras primeras certificaciones en Calidad ISO 9001, en Gestión Medioambiental ISO 14001 y en norma específica de transporte UNE EN 13816. Una vez interiorizado el sistema de gestión necesario para estas tres certificaciones, decidimos ir más allá, y de la mano de la UPM/ INSIAT nos aplicamos en la implantación de su norma de Seguridad en Empresas de Autobuses y Autocares (CSEAA) y lógicamente en la norma ISO 39001 en Seguridad Vial. De todas estas certificaciones, las dos últimas han sido renovadas con un resultado de Excelente hace pocos días. Como operadores de transporte es nuestra obligación tener una organización medioambientalmente sostenible y comprometida de manera inequívoca con la calidad y la seguridad.

Actualmente trabajamos en nuestra certificación en responsabilidad social corporativa según criterios EFR (Empresa familiarmente responsable), que tendremos totalmente implantada en la organización en próximas fechas.

LAS NUEVAS INSTALACIONES



Las nuevas instalaciones de Autobuses Benito constan de 3.000m2, de los que 600 corresponden a oficinas y talleres y el resto son zona de aparcamiento, lavado y repostaje de vehículos. El espacio de aparcamiento se soluciona a través de 22 dársenas individuales cubiertas.



SCANIA Y CASTROSUA PRESENTAN SU HÍBRIDO CLASE II CARROZADO

EL MAGNUS.HYBRID COMPLETAR LA AMPLIA OFERTA GAMA DE HÍBRIDOS DE SCANIA

SU MODULARIDAD PERMITE ELEGIR NO SÓLO ENTRE DIFERENTES LONGITUDES Y TIPOS DE ENTRADA SINO TAMBIÉN SI EL OPERADOR PREFIERE UN VEHÍCULO INTEGRAL O CARROZADO PARA TENER LA MÁXIMA FLEXIBILIDAD EN SU DISEÑO INTERIOR

Que el mercado español es diferente es algo bien conocido, que tanto operadores como la propia Administración exigen prestaciones que superan la propia normativa europea, también. Para ese gran nicho de transportistas que necesitan la máxima flexibilidad de configuración interior, Scania ha llegado

a un acuerdo con CastroSua para fabricar conjuntamente un vehículo Clase II híbrido.

El sistema de fabricación modular de los híbridos de Scania, permite a la marca ser capaz de ofrecer ahora también la versión del chasis K320 híbrido para carrozado.

Por su parte, CastroSua ha apostado para este proyecto por una nueva versión de su modelo Magnus, que no es en absoluto una evolución del Magnus.E, sino un diseño que parte de cero y se denomina Magnus.H (Magnus.Hybrid).

EL HÍBRIDO MÁS POTENTE DEL MERCADO

Tras comprobar la gran eficiencia de su primera generación de baterías en su híbrido Clase II, que conseguía ahorros del 23% al 24% con respecto a su antecesor con motor diésel, el fabricante dio un paso más e introdujo esta primavera una batería con rango de potencia ampliado, pasando de 1,2 kWh a 4,5kWh,



lo que significa mayor ahorro, en torno a un 28% total. Esto es posible gracias a la reducción de peso y aumento de la capacidad de unas baterías de larga duración que según Pedro Cotera, Gerente de Autobuses Urbanos de Scania, permiten a Scania contar con el “híbrido más potente del mercado”. El vehículo permite circular en modo totalmente eléctrico durante 6 Km con velocidades de entre 25 y 30 Km/h. Entre la primera y la segunda generación, Scania ha puesto en circulación 150 unidades.

LA GRAN EFICIENCIA DE SU MODULARIDAD

Se podría decir que su modularidad alcanza a un 85% del vehículo. Esto se traduce en mayor facilidad para fabricar diferentes versiones. De hecho, con la misma cadena cinemática, están disponible actualmente en 6 modelos.

Este chasis híbrido se puede carrozar en 4 longitudes: 11m, 12m, 13m y 15m

¿POR QUÉ CASTROSUA?

La elección de Castrosua como aliado en este importante paso en el mercado nacional de los híbridos Clase II, ha sido fruto de más de 30 años de colaboración, desde el lanzamiento en 1986 de una unidad conjunta para Gijón. Desde entonces, se han matriculado más de 2.600 con chasis Scania y carrocería Castrosua.

LA MÁXIMA FLEXIBILIDAD

Ramón Fernández Montojo, Director Comercial Nacional de Castrosua, hizo referencia a todas las normativas europeas que cumple el vehículo, algunas de ellas anticipándose a su obligatoriedad y en concreto a solicitudes aún en fase de trámite en la Administración como la petición del CERMI (Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad) de ampliar el espacio para las sillas de ruedas a 1400mm. El Magnus.H ya se fabrica así. Otros detalles importantes son la bajada de los ventanales para que el punto de vista de los viajeros que van sentados en los asientos situados a ras de suelo en la zona de piso bajo sea la misma que la de cualquier otro pasajero.

“EL MERCADO ESPAÑOL ES COMPLEJO Y REQUIERE DIFERENTES SOLUCIONES A CADA PROBLEMA”

PEDRO COTERA, GERENTE DE AUTOBUSES URBANOS DE SCANIA

“El desarrollo de este vehículo está dentro de nuestra estrategia de sostenibilidad y la ética de los negocios de Scania”, afirma Cotera. En relación a la necesidad de introducir este nuevo producto afirmaba: “El mercado español es complejo y requiere diferentes soluciones a cada problema”



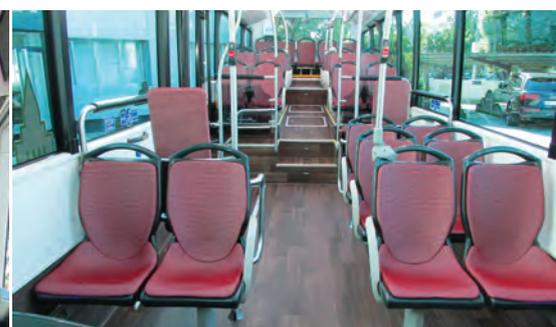
UNA CARROCERÍA QUE SE ADELANTA A SU TIEMPO

RAMÓN FERNÁNDEZ MONTOJO, DIRECTOR COMERCIAL NACIONAL DE CASTROSUA

“La mayor diferencia de nuestro modelo está en el interior porque realmente sí permite que acceso a todo el mundo”, decía Fernández Montojo. El vehículo podría adaptarse a petición para que una silla de ruedas pudiera entrar por la puerta delantera. Para ello se ha rediseñado el puesto de conducción.



La nueva estructura es de acero galvanizado ST-52 más ligera y el chapeado exterior en aluminio lacado de 3 mm.de espesor. Se han empleado materiales ligeros pero resistentes y aislantes como el composite. La iluminación exterior es full led, la trasera permite una gran zona para insertar publicidad, una cámara sustituye al retrovisor interior, las puertas tienen iluminación superior cuando se abren, se pueden incorporar maleteros portapaquetes... Flexibilidad 100%.





CRECIMIENTO SOSTENIDO DE LA INDUSTRIA CARROCERA

EL SECTOR CARROCERO AVANZA EN EL MERCADO GRACIAS A SU ADAPTACIÓN AL CAMBIO

CARROCEROS QUE TAMBIÉN SON FABRICANTES, INVERSIÓN EN ELECTROMOVILIDAD, EXPORTACIÓN, MODELOS CADA VEZ MÁS VERSÁTILES... TODO ELLO HACE QUE LA INDUSTRIA CARROCERA HAYA PLANTADO CARA A LAS NUEVAS EXIGENCIAS DEL MERCADO

En 2017, los asociados de ASCABUS facturaron 557.500 millones de euros, frente a los 520.000 de 2016. En producción, pasaron 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. 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.

Cuando preguntamos a los carroceros que distribuyen su producto en España sobre sus resultados y las previsiones, la mayoría señala que volverán a crecer este año, como lo han venido haciendo en ejercicios anteriores. Los más cautelosos se decantan por mantener cifras semejantes de matriculación. Pero en ningún caso parece que 2018 vaya a cerrar con menos entregas. Para saber más de todos ellos, sus novedades y puntos fuertes, hablamos con los responsables de cada firma.



Beulas ha hecho un reestiling del frontal de su modelo Aura



**EL IE TRAM OBTUVO DOBLE PREMIO: AUTOBÚS DEL AÑO 2018
Y VEHÍCULO INDUSTRIAL ECOLÓGICO DEL AÑO 2018**

“Este doble premio es el reconocimiento al gran salto estratégico dado por el Grupo Irizar en los últimos años que nos posiciona como una marca líder en soluciones tecnológicas integrales y de vanguardia enfocadas a la sostenibilidad y el bienestar de los ciudadanos. Se trata de un vehículo del que estamos totalmente orgullosos pues aparte del valor que aporta a nivel de diseño, es el primero que incorpora tecnología del Grupo Irizar tanto en la electrónica y las comunicaciones como en los principales sistemas: power train, baterías y sistemas de carga. Una tecnología pionera y de vanguardia, testada en los laboratorios y bancos de pruebas de Irizar y en el propio vehículo.”



EL NEXT L9 DE INDCAR GANÓ EL MIDIBÚS DEL AÑO 2018

“Este ha sido el 3er premio que recibimos en la gama NEXT. Nos orgullece mucho y es una motivación más que refleja el buen trabajo que se ha realizado en este modelo. A nivel Comercial, nos está ayudando, ya que la repercusión que se obtiene con el premio, nos permite llegar a más clientes y a nuevos países. Este premio ha posicionado a este modelo NEXT como un referente en la gama del Minibús. También hay que destacar que, durante la pasada Feria en Polonia, el modelo NEXT también ganó el premio al Minibús del Año del país por lo que su reconocimiento también lo está teniendo fuera de España. A nivel de ventas se han alcanzado las 80 unidades este 2017, y esperamos poder seguir creciendo en nuevos mercados y con nuevas marcas de bastidores.”



EL SUNSET S3L DE FERQUI GANÓ EL MICROBÚS DEL AÑO 2018

“Ganar un premio del prestigio que tiene avalado el Microbús del año de la revista Viajeros siempre supone un plus a tus productos, en especial al premiado modelo Sunset S3L, que los operadores reconocen”.



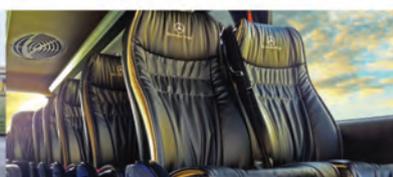
Ferqui

Innovación en marcha

Pol. Ind. La Barreda, p. 15
Noreña, Asturias (España)
985 740 420



ferqui.com



AUTO CUBY DESPEGA EN ESPAÑA Y PORTUGAL

Angelika Czacho, Directora Comercial de Auto Cuby España



¿Cuáles fueron sus resultados en 2017? ¿Cómo está evolucionando tras el cierre del primer semestre de 2018? Previsiones para este año.

Auto Cuby ha cerrado el año 2017 con 65 unidades vendidas. Éste primer trimestre de 2018 se ha cerrado con 33 unidades. A fecha de hoy, hay 50 unidades vendidas para entrega sin contar con el último trimestre de este mismo año que todavía no está cerrado y aumentan las ventas. La media aproximada de venta por años es de 50 a 65 uds.

Se dieron a conocer en España a través de la feria FIAA y están presentes en otros eventos y congresos de carácter local ¿Qué respuesta han obtenido de sus clientes tras su participación en estos encuentros profesionales?

Auto Cuby está siempre presente en todas las Ferias organizadas aquí en España, gracias a ello podemos presentar nuestros vehículos disponibles y como no, las innovaciones que año tras año afronta, captando así nuevos clientes pero sobre todo obteniendo una gran aceptación y venta.

¿Qué evolución ha tenido AutoCUBY en España y también ahora en Portugal desde su llegada a la Península Ibérica?

Auto Cuby desde el 2015 a fecha de hoy ha evolucionado muchísimo. Cada año ha habido más ventas, consiguiendo que los clientes fijos repitan con la compra de otro/s nuevo/s vehí-

culo/s. En Portugal, el 2018 ha sido un buen año para Auto Cuby.

Han lanzado sus modelos Iveco CUBY Open Sky Exclusivo y el Taxi Bus 100% eléctrico. ¿Qué aportan a los operadores cada uno de ellos?

Auto Cuby ha sacado dos nuevos modelos:

- El Iveco CUBY Open Sky Exclusivo, en este vehículo el cliente puede encontrarse con un interior más amplio 35+1+1 plazas con distribución 2+2 compensado con una gran capacidad de maletero 5.3 m3. Y una distancia entre ejes de 5.100 mm.
- El desarrollo del primer MICROBUS SERIE 300 8+C (plazas) 100% ELÉCTRICO Auto CUBY Green Power con una Autonomía de 1.000 km, un coste de 17€ y con cobertura de batería hasta 340 km., tiempo de carga 4h.

Ofreciendo también en serie 500 versión urbana!!!

¿Cuál está siendo su modelo estrella en el mercado español y por qué?

El producto estrella de Auto Cuby en el mercado español son dos de nuestros vehículos Sprinter RH y HD, por sus interiores más ancho 2.05 acompañado de un gran maletero, y con sus acabados de lujo consiguiendo satisfacer a nuestros clientes a sus futuros pasajeros en cada viaje.



BEULAS PRESENTÓ NOVEDADES EN EL AURA Y EL CYGNUS

¿Cuáles fueron sus resultados en 2017? ¿Cómo está evolucionando tras el cierre del primer semestre de 2018? Previsiones para este año. En el pasado 2017, nuestros resultados evolucionaron positivamente, la previsión para este 2018 es consolidar nuestra posición en el mercado.

¿Qué gama de modelos ofrece Beulas a los operadores? Beulas dispone de seis modelos de carrocerías para todo tipo de servicios interurbanos y discrecionales de medio y largo recorrido en dos y tres ejes a construir sobre cualquier bastidor. Los modelos que actualmente se fabrican son:

- El Jewel es un autocar de doble piso con longitudes que van desde los 13.30 metros hasta 14.60m. Su capacidad de pasajeros puede llegar a las 100 plazas.
- El Glory es el modelo de piso y medio. Destaca por el extra confort que ofrece al pasaje por la altura del mismo y su gran capacidad de bodega.
- El Mythos también destaca por su gran capacidad de bodega. La longitud va desde los 13,20 metros hasta los 15m.
- El Aura brilla por su flexibilidad, con longitudes que van desde los 10,80 metros hasta los 15m. Este modelo destaca por su gran funcionalidad.
- El Cygnus también se puede fabricar desde los 10.80 metros hasta los 15 m, siendo su altura de 20 cm menos que el AURA.

- Y por último el modelo más pequeño de la familia el midibús Gianino con motor delantero y va desde 7,5 metros hasta 9,5m.

¿Qué novedades de producto tienen este año o cuál es la más reciente?

El año pasado se realizó un reestiling del frontal de nuestros modelos Aura y Cygnus. Nuestro departamento de I+D trabaja constantemente en la mejora del producto tanto a nivel de diseño como de calidad. A finales de este año se presentará el modelo GIANINO con un ancho de 2,50 mts . a partir de 8,30 mts de largo.

¿Cuál cree que es la ventaja competitiva de Beulas?

Por parte de la dirección de BEULAS seguimos trabajando para poder ofrecer un producto de calidad y diferenciado de la competencia, ofreciendo un producto a medida que pueda satisfacer las necesidades de nuestros clientes. Escuchar al cliente nos ayuda a mejorar y a poder atender mejor sus peticiones.

¿Cuáles considera que serán los retos para la industria carrocería en los próximos años?

BEULAS percibe una buena dinámica en el sector, mediante una buena aceptación de nuestras propuestas comerciales entre nuestros clientes, obteniendo una previsión optimista para el sector a medio plazo.

SILLEDA, 9 y 10 de noviembre de 2018

EXP  **BUS** **IBERIA**



Feira Internacional
de Galicia **ABANCA**



www.expobusiberia.com



//ABANCA



afe



galicia



CAR-BUS.NET APUESTA POR LA ELECTROMOVILIDAD

Jordi Montferrer, Director Comercial de CAR-BUS.NET



¿Cuáles fueron sus resultados en 2017?

Los resultados han sido muy positivos ya que la mayoría de vehículos son carrozados íntegramente por Car-bus.net y esto nos ofrece el valor añadido para ofrecer a nuestros clientes uno de los mejores productos del mercado.

¿Cómo está evolucionando tras el cierre del primer semestre de 2018? Previsiones para este año.

La previsión es la estabilización del mercado del minibus carrozado modelo Spica respecto al minibus transformado Corvi, tanto por las prestaciones que ofrece el modelo Spica como la fiabilidad en el transporte. El modelo de lujo se impone respecto al modelo más convencional.

Han apostado fuerte por la movilidad sostenible con su modelo Wolta ¿Qué acogida ha tenido y cómo es la última generación de este modelo?

Este año hemos apostado muy fuerte por el medio ambiente. Hemos recibido el pedido de 18 minibuses eléctricos Wolta por parte de EMT de Madrid. El modelo está totalmente consolidado y continuamente en mejora ya que las nuevas baterías y el continuo cambio del software hacen que

estos vehículos cada vez tengan más autonomía y confort, y todo ello sin tener que hacer ningún esfuerzo por parte del cliente ya que automáticamente se van actualizando.

Recientemente presentaron su nuevo vehículo descapotable para servicios turísticos ¿Qué previsiones tiene para él?

Ha tenido muy buena aceptación. El turismo en España y el extranjero es cada vez más exigente, ya que quiere novedades y este vehículo hace que sea muy atractivo para el transportista, pues ofrece versatilidad para poder ofrecer paquetes turísticos.

¿Cómo está siendo el desarrollo de la red de Car-Bus.net en Europa?

Actualmente estamos muy presentes en países como Francia y Reino Unido, también exportamos a Italia, Alemania, Andorra, Holanda, Suiza y Portugal.

¿En qué mercados fuera de España se ha posicionado con más fuerza y por qué cree que es así?

En Francia y Reino Unido, creemos que son dos países que tienen mucha fuerza económica y el transporte público es un gran referente.



Con la ilusión del primer día...



car-bus
net

...y con garantía de



que avala la experiencia



www.car-bus.net // car-bus@car-bus.net // +34 93 873 56 98



microbus_carbus

carbusnet

facebook/car-bus.net

Van Partner by Mercedes Benz

CASTROSUA, INNOVACIÓN EN SU ADN

Beatriz Castro, Vicepresidenta de Castrosua



¿Cuáles fueron sus resultados en 2017? ¿Cómo está evolucionando tras el cierre del primer semestre de 2018? Previsiones para este año.

El pasado 2017 en Grupo Castrosua hemos cerrado el año con la fabricación de en torno a 370 unidades. Estamos satisfechos por haber conseguido consolidar nuestro proceso de transformación transversal comenzado años atrás. Facturamos cerca de los 52 millones de euros y vemos que año tras año impulsamos nuevas líneas de negocio complementarias a la venta de carrocerías. Nuestras expectativas de facturación para el 2018 van acorde con nuestro plan de crecimiento sostenido, unos 60 millones de euros y de fabricar más de 400 unidades.

Hace casi un año, Castrosua realizó cambios en el equipo directivo. ¿Qué balance haría de esta nueva etapa?

Ha sido una reorganización madurada dentro de la evolución natural. La empresa es algo vivo y por lo tanto necesita sus cambios, estábamos preparados. El balance positivo. Seguiremos con nuestra hoja de ruta donde una vertiente clara es continuar mejorando procesos y productos, seguir ampliando gama y formando los equipos.

¿Qué estrategia seguirá Castrosua en el segmento urbano, teniendo en cuenta el creciente interés por los vehículos híbridos y eléctricos en Europa?

Castrosua seguirá apostando por su vehículo New City. Son muchas las ciudades en nuestro país que se inclinan por una tecnología más limpia como es

el GNC y nuestra meta es estar cerca de ellas para ofrecerles soluciones personalizadas. Adicionalmente, contamos también con nuestra presencia en movilidad eléctrica de la mano de VECTIA carrozando sus plataformas para nuestros comunes clientes. En breve, presentaremos el nuevo Magnus.Hybrid Scania Castrosua, nuestra propuesta híbrida para el segmento media distancia Clase II.

La innovación y la internacionalización son algunos de los pilares de su compañía. ¿Qué nos podría decir de cada uno de estos puntos?

La innovación es algo impregnado en nuestra cultura y ADN desde siempre, seguimos esa inercia día a día. Nos movemos hacia un modelo de movilidad más ecológico. Este engloba material móvil y el asesoramiento desde nuestra experiencia, trabajando con todas las marcas y principales operadores. Con respecto a la internacionalización, sabíamos que sería un proceso largo, que requiere gran esfuerzo, pero que está comenzando a dar sus frutos y que sin duda es una apuesta clara en nuestra visión de empresa.

¿Qué oferta de producto tiene disponible actualmente para los operadores españoles?

Actualmente Castrosua dispone de una gama muy completa de producto que ofrecer al mercado que cubren todos los segmentos desde el urbano hasta el de larga distancia, y desde los 10 metros a las 18, 75 tanto en diesel como GNC, como híbridos. Se tratan de las carrocerías New City, Magnus.E y Stellae, además de las carrocerías híbridas comentadas anteriormente.





Tlf: +34 988 980 600 · Email: comercial@unvi.es · Web: www.unvibus.com

BUSMASTER
THE BODYBUILDER PLATFORM BY IVECO
BUS



FERQUI CUMPLIÓ 60 AÑOS

Faustino Quince, Administrador de FERQUI



¿Cuáles fueron sus resultados en 2017? ¿Cómo está evolucionando tras el cierre del primer semestre de 2018? Previsiones para este año.

Los resultados tanto económicos como comerciales correspondientes al año 2017 han sido positivos.

La marcha del primer semestre del 2018 ha sido irregular. El primer trimestre ha seguido la buena tendencia del 2017 pero el segundo trimestre ha sido negativo.

En los meses del verano el mercado ha dado un repunte. No obstante, es difícil augurar lo que vaya a suceder en el último trimestre.

Acaban de cumplir 60 años. ¿Qué balance haría de estas seis décadas?

Toda la familia Ferqui está muy satisfecha por haber alcanzado los 60 años de vida.

El balance es muy positivo porque durante todo

este tiempo hemos contribuido, desde nuestra posición, a la mejora, año tras año, del sector del transporte de viajeros por carretera.

Estamos muy agradecidos a todos aquellos, operadores, marcas, instituciones, proveedores de todo tipo, que confían en nuestra empresa, en los productos que fabricamos y que hacen que sigamos con vida después de tantos años.

¿Cuáles cree que son los retos para la industria carrocera en los próximos años?

Saber adaptarse a los nuevos retos que supone el incesante avance tecnológico.

¿Cómo está posicionada Ferqui en el mercado exterior?

Ferqui está presente en prácticamente todos los países de la Unión Europea y, por tanto, reconocida por los operadores.



INDCAR EXPORTA CERCA DEL 75% DE SU PRODUCCIÓN



Gäel Queralt, Director General de Indcar

Resultados de 2017, evolución hasta el primer semestre de 2018 y previsiones.

En 2017, se fabricaron unas 395 unidades de las que el 73% se exportaron, alcanzando una facturación superior a los 30M€. El primer semestre de 2018 para INDCAR sigue una evolución muy parecida a la del 2017, y las previsiones se cerrarán a nivel de unidades en el entorno de las 400 unidades y una facturación prevista de 31M€.

¿Qué aporta al mercado el nuevo Wing y qué acogida está teniendo?

Con este nuevo WING (lanzado en las versiones 8m y 8.5 m) hemos querido mantener el compromiso de fiabilidad, y confort del modelo de siempre, pero mejorando y añadiendo mayor espacio interior, mayor espacio de maletero, mejor equipamiento, mayor capacidad de pasajeros y además mejoras en el diseño. Ya hemos empezado a entregar las primeras unidades en el mercado nacional y también en el resto de Europa y está teniendo una buena acogida, con una previsión de más de 120 unidades en este primer año de su lanzamiento.

Balance del primer aniversario con filial en Francia y la experiencia anterior.

El balance ha sido muy positivo y hemos tenido una muy buena acogida por parte de todos los clientes. Gracias a un equipo formado por profesionales con muchos años de experiencia en el sector, hemos podido sentar las bases de nuestro proyecto, orientado a dar un mejor servicio y trabajar con mayor proximidad con los clientes finales.

Cerca de NANTES se encuentra nuestra sede de la filial francesa de INDCAR que alberga oficinas comerciales, postventa y almacén de recambios. Desde allí se comercializa toda la gama de minibuses y se da respuesta a las necesidades del mercado francés directamente. Además, en octubre del año pasado se firmó un acuerdo con el distribuidor SPL Cars et BUS para la venta de

los vehículos INDCAR en el norte de Francia. Con esta alianza, se ampliaba la cobertura de la marca manteniendo de fondo la filosofía de proximidad inicial del nuevo proyecto.

INDCAR llevaba más de 25 años en Francia con distribuidores, por lo cual ha sido una decisión acertada abrir nuestra filial propia, siendo este uno de los principales mercados estratégicos. En 2018, seguiremos trabajando para ofrecer a los clientes una de las gamas de minibuses más extensas del mercado, con soluciones de calidad de las 9 a las 41 plazas y en octubre estaremos presentes con un stand propio en la feria de referencia Autocar Expo Lyon con las novedades para el 2019.

¿Cómo se posiciona Indcar en los mercados exteriores?

Las exportaciones representan entre un 70% y un 75% de nuestra producción. Italia y Francia, países en los cuales tenemos sede propia, siguen siendo dos de nuestros mercados exteriores principales. Por otro lado, seguimos apostando por consolidar la marca en mercados clave con distribuidores en Alemania, Bélgica, Holanda e Inglaterra, y norte de Europa, en Suecia, Noruega y Finlandia. Recientemente hemos realizado el lanzamiento de INDCAR Irlanda gracias a un acuerdo comercial con la empresa irlandesa EVM Limited. Esta alianza nos da la oportunidad de reestablecernos en el territorio como marca propia, respaldada por la red local de ventas y servicio. En relación con el servicio, actualmente ya disponemos de una red de talleres concertados por toda Europa con personal técnico y formado por nuestro propio equipo. Por otro lado, disponemos de almacenes de repuestos en España, Italia y Francia, además de almacenes satélite con material en depósito repartidos por los diferentes mercados. Todo ello nos debe permitir ganar proximidad y efectividad. Es decir, está al lado del cliente día a día teniendo una actuación más local en cada mercado.



INTEGRALIA RECOGE YA EL ÉXITO DEL NUEVO ONE

Oscar Lana, Director General de Integralia



Resultados de 2017, evolución hasta el primer semestre de 2018 y previsiones.

En Integralia alcanzamos una facturación en 2017 de 9,6 millones de euros, con un total de 143 vehículos vendidos. De estos, 83 se han quedado en el mercado nacional y 60 se han destinado al mercado internacional. Nuestras previsiones para este año, son de 57 unidades del microbús ONE y 116 unidades del resto de vehículos; cumpliendo con nuestro compromiso de calidad, atención al cliente y fiabilidad.

¿Qué acogida está teniendo el ONE de 26 plazas sobre Sprinter?

En mayo de este año presentamos el nuevo vehículo ONE de Integralia y ya tenemos vehículos en Francia, Alemania y España. Además, hemos acudido a varias ferias en estos tres países y aún vamos a acudir a algunas más de aquí a final de este año.

Todas las acciones con nuestro vehículo ONE han tenido muy buena acogida ya que de ellas han surgido varias ventas y ya estamos entregando vehículos. ONE ya está rodando por las carreteras y prevemos acabar el año con el resto de unidades vendidas.

Describe su gama de producto actual

Vehículos 100% Integralia, motorizados por Mercedes Benz:

- ONE: 'Único, innovador y diferencial: más espacio, más diseño, más visibilidad, más comodidad y más seguridad'. Microbús con capacidad de hasta 25 pasajeros + C.



- ONE +: Con las mismas ventajas que el ONE pero concebido en una gama exclusiva en la que el espacio y la comodidad adquieren un nuevo significado.

Vehículos carrozados por Integralia en Mercedes Sprinter:

- In Urban: 'Int'Emoción y diseño en las ciudades'. Urbano de 22-26 pasajeros + C.
- In School: 'Seguridad, rentabilidad y durabilidad'. Escolar de 16-22 pasajeros.
- In Tourism: 'Confort, rentabilidad y durabilidad'. Turístico para 15-22 pasajeros.
- In Vip: 'Elegancia y calidad en movimiento'. Transporte lujo para 9-15 pasajeros + C.
- In Deluxe: 'Exclusivo. Lujo y arte en su interior'. Construido a la medida del cliente.

¿Cómo se posiciona Integralia en los mercados exteriores?

Nuestros principales países de destino son España, Francia y Alemania y continuamente trabajamos para fortalecer y potenciar nuestras relaciones y nuestro trabajo en estos mercados. Siempre estamos analizando el mercado para ver dónde hay posibles oportunidades y demandas.

Principales retos para la industria carrocerera en los próximos años

Actualmente se percibe cierta incertidumbre e inquietud en el mercado, ya que se ha producido una notable caída en el número de matriculaciones de microbuses en España en el último año. No obstante, en Integralia estamos satisfechos con el resultado tan positivo que hemos conseguido, ya que, a pesar de este inconveniente, hemos aumentando nuestra cuota de mercado alcanzando el 44,2.

La industria carrocerera española ha demostrado una gran flexibilidad para ofertar productos competitivos de alto valor añadido. El desarrollo de su modelo de negocio ha contribuido a su alta competitividad, impulsando una balanza comercial con saldo positivo. Así pues, prevemos que la producción de carrocerías se estabilizará. Por lo que, a medio plazo, creemos que el futuro de la industria carrocerera es prometedor.

VanPartner by
Mercedes Benz

ONE

by **integralia**

**WE
DID
IT!**



**HASTA 25 PLAZAS
MÁS CONDUCTOR**

más espacioso

MÁS VISIBILIDAD

para el conductor

MÁS SEGURO

en carretera

MÁS CÓMODO

y confortable

MÁS TECNOLÓGICO

e intuitivo

PERSONALIZABLE

y configurable



INTEGRALIA MOVILIDAD S.L.

Pol. Ind. Comarca 2, calle F, 15.

31191. Esquíroz (España)

T +34 948 31 40 49

Email: integralia@integralia.es

www.integralia.eu



IRIZAR TIENE UNA CUOTA DE MERCADO SUPERIOR AL 40%

José Manuel Orcasitas, Director General de Grupo Irizar



Resultados de 2017, evolución hasta el primer semestre de 2018 y previsiones.

Un año más, estamos orgullosos de poder hablar de crecimiento en el Grupo y, sobre todo, en Irizar Ormaiztegui, que junto con México, tiran nuevamente de este crecimiento. El Grupo Irizar ha vuelto a crecer hasta los 620 millones de euros. La facturación de Irizar Ormaiztegui vuelve a suponer el 50% del total de la del grupo, soportada por el incremento de volumen unido al de valor añadido de sus productos.

Nuestra valoración es excelente y no puede ser de otra forma puesto que hemos incrementado nuestra cuota de participación en el mercado nacional hasta superar el 40%. Continuamos creciendo, en mayor medida, en productos propios, autocares integrales, que han supuesto casi el 30% de la producción de autocares en la empresa matriz. Hemos fabricado 2.950 autocares Premium en el grupo de los que 1.320 se fabricaron en España para los mercados europeos. De ese total, 500 autocares fueron vehículos integrales marca Irizar.

¿Qué cuota de vehículos tiene Irizar en autocares carrozados en nuestro país?

En España, en 2017, hemos vuelto a batir el record histórico de producción hasta superar las 800 unidades. Un año más, la cuota de mercado ha sido superior al 40%. En España de las 800 unidades, casi un 20% fueron autocares integrales.



Volumen de producción de completos y previsiones para 2018.

Hemos tenido nuevos incrementos en la fabricación de autocares en todas nuestras plantas, tanto en productos convencionales como en integrales. También son buenas las expectativas con los autocares híbridos clase II. Tenemos previsto fabricar sobre 450 autocares integrales marca Irizar en la planta de Ormaiztegui con lo que la cuota de estos sobre el total será de, al menos, el 35%.

Y como gran tema estratégico y de futuro, destacamos las grandes expectativas que tenemos para nuestra planta de fabricación de autobuses eléctricos cero emisiones en nuestra planta de electromovilidad que ha sido inaugurada oficialmente este mes de mayo. Desde este mes de setiembre ya estamos fabricando un vehículo diario. Este año fabricaremos del orden de 125 unidades de vehículos eléctricos.

Describe su gama de producto actual disponible para carrozado

Somos actualmente un fabricante integral de autobuses y autocares. La inversión y las innovaciones que hemos realizado en los últimos años han dado como resultado, el que hoy contemos con una de las gamas de productos más completas del mercado. En el 2014 presentamos el primer vehículo eléctrico 100% eléctrico cero emisiones, ie bus. En 2015 presentamos nuestro autocar tope de gama, el Irizar i8. En el 2016 fue el turno del nuevo Irizar i6S y de nuestra gama de híbridos clase II con los modelos Irizar i4 e i3. Y el 2017 ha supuesto otro gran hito, con la presentación de las versiones 10.8 del ie bus y los vehículos articulados de 18 metros, Irizar ie bus e Irizar ie tram, tanto para carga lenta como para carga rápida.

Actualmente estamos involucrados en importantes y ambiciosos proyectos a nivel europeo. Proyectos que tienen que ver con la conducción autónoma, las mejoras en los sistemas de almacenamiento de energía, la eficiencia energética, la estandarización de los sistemas de carga, la conectividad o el big data. Y en lo que respecta los vehículos híbridos, actualmente estamos desarrollando un paquete de hibridación con tecnología de nuestro grupo para vehículos de rango de potencia superior.

SUNSUNDEGUI EN EL TRANSPORTE URBANO DE DUBÁI

José Ignacio Murillo, Director General de Sunsendegui

¿Cuáles fueron sus resultados en 2017? ¿Cómo está evolucionando tras el cierre del primer semestre de 2018? Previsiones para este año.

Las ventas en 2017 fueron similares a las de 2016, alcanzando el 90% de la capacidad teórica de la planta. En 2018 las ventas del primer semestre se han comportado de forma similar a los años anteriores, observándose a final del semestre una desaceleración de las mismas en el mercado nacional. A final del año esperamos estar en cifras similares a las de años anteriores.

Sunsundegui ha recibido un pedido importante de RTA de Dubái ¿Cómo será?

A comienzos del año 2018, RTA, responsable de transporte público en Dubái ha adjudicado el tender para renovar su flota a Sunsendegui. Van a ser 143 unidades que se entregarán entre el otoño del 2018 y el verano del 2019. El modelo elegido es el SC5 sobre chasis VOLVO B11R. La mayor ventaja que ha obtenido el operador es el diseño del vehículo, la incorporación de múltiples componentes electrónicos, el equipo de aire acondicionado de máxima potencia y última generación, la rapidez en plazos de diseño y fabricación y el confort del pasajero.

¿Cómo está posicionada su compañía fuera de España?

En los mercados donde estamos presentes, la marca Sunsendegui está posicionada entre las

más valoradas por el cliente gracias a nuestros diseños rompedores, robustez de fabricación y su durabilidad, precio alto de vehículo usado, fiabilidad y bajos tiempos de mantenimientos. También somos conocidos por nuestra alta capacidad de adaptarnos a diferentes requisitos del mercado, condiciones climáticas, capacidad de diseñar y ejecutar proyectos especiales con el objetivo de satisfacer diferentes necesidades del cliente.

¿Qué gama de producto ofrece a los operadores?

El SC7, el autocar de Sunsendegui para largas distancias, el SC5, un modelo con una vocación más discrecional, aunque también susceptible de realizar largas distancias y el interurbano SB3, tanto en piso alto como bajo, con la opción de articulado.

¿Cuáles cree que son los retos inmediatos para la industria carrocerera?

En nuestro caso el principal reto será el de lograr acuerdos de colaboración con las marcas que nos permitan acceder a las nuevas tecnologías y, a su vez, permita a las marcas reducir la inversión y los plazos de lanzamiento de determinados productos y atender así demandas de vehículos de características específicas y en un plazo corto de tiempo.

Para poder alcanzar estos acuerdos de colaboración la mejora en la industrialización y en la calidad de los productos es prioritaria.



UNVI ESTÁ PRESENTE EN CASI TODA EUROPA Y VARIOS CONTINENTES

Pablo Rodríguez, Jefe de Ventas Nacional de UNVI



¿Cuáles fueron sus resultados en 2017? ¿Cómo está evolucionando tras el cierre del primer semestre de 2018? Previsiones para este año.

La facturación de 2017 ha sido de 40 millones de euros. El primer semestre de 2018 ha sido muy similar al de 2017, y las previsiones para este año son de crecimiento moderado.

UNVI se ha involucrado mucho en los proyectos con vehículos ecológicos. ¿Qué gama de producto ofrece a los operadores y qué desarrollos están ya disponibles en materia de movilidad electrificada, tanto híbridos como eléctricos?

Nuestra colaboración con VOLVO es muy importante, de hecho, hay ya varias unidades Volvo híbridas circulando en la ciudad de Barcelona y entregaremos más en este ejercicio. En el área de vehículos con propulsión eléctrica, UNVI es pionero en soluciones dentro del segmento del doble piso turístico ya que teníamos que atender esta demanda de nuestros clientes. La primera unidad 100% eléctrica entregada está operando con resultados muy satisfactorios en París. Se trata del modelo Urbis eDDOT, que el pasado mes de julio ha transportado al equipo francés de fútbol, vencedor del Mundial de Rusia en su paseo triunfal por los Campos Elíseos de París. Tenemos también unidades entregadas en Londres y Ámsterdam. Y en colaboración con Iveco estamos ofertando nuestro Compa T sobre el chasis Daily a gas GNC, del que hemos entregado este año 6 unidades.

¿Cómo está posicionada su compañía fuera de España?

Para UNVI el mercado español es estratégico y nuestra prioridad. Tenemos coches circulando en

la mayoría de los países que conforman el continente europeo y también hemos cerrado contratos de venta en otros continentes.

¿Cuáles cree que son los retos inmediatos para la industria carrocerera en los próximos años?

El transporte público de pasajeros se encuentra en medio de enormes cambios propiciados por las nuevas tecnologías y la necesidad de reducir las emisiones. Las primeras consecuencias son la generalización de economías colaborativas y el uso de energías limpias.

El desafío de los carroceros ante este entorno, es ser un actor proactivo que proporcione soluciones a Administraciones Públicas, operadores, marcas y usuarios, herramientas que ayuden a esta reordenación de la movilidad especialmente en las ciudades.

También han apostado fuerte por la Formación Profesional Dual. ¿Por qué, qué ventaja han obtenido con este programa?

Desde el año 2014, UNVI ha apostado por la Formación Profesional Dual. Somos carroceros y queremos seguir siéndolo muchos años, y para ello es necesaria una mano de obra altamente formada y cualificada. Esta es una apuesta de muy largo recorrido, ya que supone una inversión durante 3 años hasta que los trabajadores definitivamente se integran en nuestra plantilla. Está dando ya sus frutos con profesionales de las dos primeras promociones y nuestra idea es continuar con esta línea de trabajo. Además, es una forma de demostrar nuestro compromiso e integración con nuestra provincia, Orense.





AUTOCARES INTERBUS CUMPLE 88 AÑOS

JORGE RUIZ, GERENTE DE AUTOCARES INTERBÚS

AUTOCARES INTERBÚS FUE FUNDADA POR JESÚS RUIZ DEL VALLE (ABUELO DEL ACTUAL GERENTE) EN 1930

Cómo es el equipo y la flota de Autocares Interbús?

Actualmente nuestra flota está compuesta por un total de 10 vehículos con una edad media de 2,5 años. Tres de ellos son autobuses urbanos (Low Entry), todos ellos con rampa para minusválidos, dedicados a cubrir la línea Valladolid-Zaratán. Tres son microbuses que van desde 19 a 39 plazas. Los otros cuatro buses se dividen en: 3 buses de 55 plazas con 13 metros de largo y 1 bus de 14 metros y 64 plazas.

Al margen de los 3 autobuses urbanos dedicados a la línea regular entre Valladolid y Zaratán, nuestra empresa se caracteriza por no realizar ningún tipo de transporte regular; ni de trabajadores ni de escolares.

Preferimos tener los vehículos "totalmente libres" para poder realizar transporte discrecional de corto y largo recorrido. Tenemos los autocares siempre preparados y un personal muy comprometido para poder tener un tiempo de respuesta muy bajo y poder cubrir servicios imprevistos y que surgen en el último momento.

Entendemos, que los puntos fuertes de empresas pequeñas como la nuestra, con poca estructura, debe ser la rapidez de respuesta, el alto grado de confort de los vehículos y el trato personalizado.

Nuestro personal lo forman 12 conductores, muy implicados con nuestra filosofía de trabajo, y 2 personas encargadas de los departamentos de tráfico y administración.

Derivado de la antigüedad de nuestra flota, en su momento se decidió que era mejor externalizar el servicio de taller (que por otro lado se reduce al mantenimiento básico) y ya de unos años a esta parte hemos podido comprobar que se ahorra dinero y se reducen los tiempos de paralización de los vehículos.

¿Cuál cree que es el principal reto para los transportistas de Castilla y León?

Actualmente tenemos dos retos muy importantes. Uno, es la adaptación de nuestras tarifas de discrecional al continuo aumento del precio de los hidrocarburos. Aún hay muchas empresas que no realizan un estudio serio de los costes de producción de las empresas y trabajan con unos márgenes que dificultan la renovación de la flota.

En segundo lugar y no menos importante, seguimos a la espera de conocer como va a quedar el mapa concesional con la nueva ley de transporte de la Junta de Castilla y León. Sí que sabemos, por lo que nos ha avanzado la Dirección General de Transportes, que la idea que tienen, es de reducir considerablemente el número de operadores en la comunidad autónoma y concentrar zonalmente las líneas de transporte.

En algunos casos como Valladolid, en donde toda el área metropolitana saldrá a concurso en un solo y gran lote, claramente aboca a deslocalizar el servicio de transporte y que dejen de explotarlo empresas de la región, muy arraigadas y comprometidas con la comunidad autónoma. Serán únicamente grandes empresas las que puedan optar a estos concursos.

¿Cómo influye esa incertidumbre en tomas de decisión y renovación de flotas?

Negativamente. Debido a la incertidumbre casi total de este momento, la renovación de flota está prácticamente parada; con el perjuicio en primer lugar de los usuarios que viajan en vehículos más antiguos y contaminantes, y el trastorno para las empresas concesionarias que nos vemos abocados a circular con vehículos menos rentables y menos eficientes.





OTOKAR ULYSO T: LA EVOLUCIÓN ESPERADA

CON SU APARICIÓN, OTOKAR FORTALECE SU LIDERAZGO EN EL SEGMENTO DE MIDIS

AL PRESENTAR EL NUEVO OTOKAR ULYSO T LA MARCA TURCA HA INICIADO UNA REVOLUCIÓN EN SUS MODELOS, Y A LA VEZ UNA EVOLUCIÓN ESPERADA DEL YA CONSOLIDADO EN EL MERCADO EUROPEO VECTIO T, AL CUAL SUSTITUYE

No es simplemente un rediseño, es un midibús nuevo, ya que del Vectio T prácticamente solo conserva su longitud y capacidad. El resto es totalmente nuevo, tanto el exterior como el interior, con un estilo moderno y fresco, desde el frontal hasta la trasera.

Ya en la última versión del Vectio se apreciaban futuros cambios, como el aumento de longitud, pero sobretudo en su parte mecánica, donde se mejoraron los ejes y ya se ofrecía también la posibilidad de poder elegir motorización entre MAN o Cummins. Para el nuevo Otokar Ulyso se ha optado por la reputada marca americana Cummins como única motorización.

El nuevo Otokar Ulyso es un midibús de estructura autoportante de construcción ligera y resistente, a base de tubos de acero y paneles de metal galvanizado, con lo que se consigue una gran resistencia a la corrosión a la vez que una gran ligereza en todo el conjunto, el cual repercute en unos consumos y costes operacionales muy ajustados. No así su comodidad que para nada es ajustada, ya que cualquier configuración interior que elijamos esta es extraordinariamente confortable.

En el caso del Otokar Ulyso T disponemos de varias configuraciones interiores, con lo que se adapta perfectamente a cualquier necesidad que requiera el operador. La capacidad máxima es de 43 plazas más guía y conductor, aunque tam-

A FAVOR

- Confort de marcha
- Diseño
- Prestaciones

EN CONTRA

- Espacio para las piernas en el puesto de conducción
- Ubicación armario eléctrico

bién existe la posibilidad de instalar en el piso de pasajeros un WC con lo que su capacidad pasa a ser de 39 plazas. Es el caso de la unidad probada.

LA MECÁNICA Y TECNOLOGÍA DEL OTOKAR ULYSO

Para motorizar al nuevo Otokar Ulyso se ha recurrido a la prestigiosa marca norteamericana Cummins, modelo ISB 6.7E6C320, un seis cilindros de 6,7 litros con una potencia de 233 Kw (320 cv) y un par motor de 1182 Nm entre 1150 y 1400 rpm con sistema de recirculación de gases de escape EGR y turbocompresor de geometría variable (VTG) el cual cumple con la exigente normativa de emisiones Euro 6C, junto con una caja de cambios manual de seis velocidades ZF 6S 1110 B0 con retarder Telma Focal FV6.

Cuenta con los habituales sistemas de seguridad ABS, ASR, ESC y ESP, y también lleva incorporados los sistemas AEBs y LDWS que son el asistente de frenada de emergencia y el sistema de mantenimiento de carril, así como el sistema de detección y extinción de incendios en el compartimento motor Fogmaker y detectores de incendio en el resto del vehículo. Otra novedad que presenta es el nuevo eje delantero independiente de la marca ZF modelo ZF IFS RL55 EC, con lo que la seguridad y comodidad a bordo está más que asegurada.

EL EXTERIOR DEL OTOKAR ULYSO

Lo primero que nos llama la atención del exterior del nuevo Otokar Ulyso es su elegante y sorprendente depurado diseño, sus líneas suaves y limpias, donde predominan las grandes superficies planas, tanto los paneles como las lunas, lo que mejora su eficiencia aerodinámica.

Sorprende su gran luna frontal y en la parte media de la parte inferior del frontal destaca la elegante moldura negra que cruza de lado a lado. Han sido hábilmente integrados a ambos extremos unos discretos pero llamativos diodos leds diurnos, debajo se sitúan la iluminación principal y los faros antiniebla delanteros, para lo que se ha recurrido a unos faros bihalogenos, aunque opcionalmente se puede instalar faros de xenón.

Del lateral destaca la limpieza y suavidad de sus líneas, así como unos accesos extraordinariamente cómodos, tanto para el pasajero como elementos mecánicos y maletero. A este último se accede por cuatro cómodos portones de apertura manual en el cual descubrimos un extraordinario maletero con una capacidad de 5,5 m³ en el que también encontramos una de las principales novedades del nuevo Otokar Ulyso, un cajón basculante donde se ubica el panel de control principal que concentra toda la parte eléctrica del autocar, facilitando enormemente las tareas de mantenimiento o reparación.

Otro aspecto destacable del nuevo Otokar Ulyso es su parte posterior, con una luna posterior con un extraordinario remate en la parte superior con su ya característica línea plateada, heredada del Vectio. De la parte trasera también destacan el nuevo diseño de las luces exteriores, modernas y funcionales de tecnología Led. Para acceder a las partes mecánicas disponemos de varios portones a ambos lados del vehículo y un portón en la parte posterior, del cual destacan las pequeñas tomas de aire redondas que nos transmiten elegancia visual además de ser muy efectivas para facilitar la refrigeración del motor así como dar una gran accesibilidad a todos sus elementos mecánicos.

EL OTOKAR ULYSO POR DENTRO

El compartimento de los pasajeros también ha sido renovado totalmente. Eso sí, lo bueno del Vectio se mantiene, como el mantener el piso

FICHA TÉCNICA

MOTOR

- Modelo: CUMMINS ISB6.7E6C320
- Nº de cilindros: 6 en línea
- Cilindrada: 6.700 cc
- Potencia máxima: 233 kW (320 CV) a 2300 rpm
- Par motor: 1182 Nm a 1150 – 1400 rpm

EMBRAGUE

- Tipo: Disco simple seco
- Diámetro plato: 395 mm

TRANSMISIÓN

- Caja de cambios: ZF 6S1110B0
- Velocidades: 6 velocidades + marcha atrás
- Tipo de cambio: Manual

EJES

- Delantero: ZF IFS RL 55 EC
- Trasero: DANA 826293

SUSPENSIONES

- Delantera: 2 fuelles de aire + 2 amortiguadores
- Trasera: 4 fuelles de aire + 4 amortiguadores
- Barra estabilizadora: Delantera y trasera

FRENOS

- Tipo: Neumático de discos delanteros
..... y traseros, ABS, ASR
- De estacionamiento: Neumático y muelle
- Ralentizador: TELMA FOCAL FV6

OTROS

- Llantas y ruedas: 265/70 R 19,5
- Depósito de combustible: 350 L.
- Plazas: Versión Standard: 43 + 1+1
- Versión de Lujo: 39 + 1+1
- Capacidad maletero: 5,5 m³





plano en la zona de pasajeros. Para acomodar a sus 39 pasajeros, el Otokar Ulyso viene equipado con unas excelentes butacas de la marca SEGE modelo Bus Confort 4030X VIP reclinables y desplazables con cinturones de seguridad de dos puntos, mesita, revistero y reposa pies.

Para una perfecta climatización se ha recurrido a un equipo situado en el techo de la marca SUTRAK modelo AC 343 de 24 KW con sistema digital integrado de calefacción y aire acondicionado con salidas de aire individuales también de nuevo diseño y enrasadas en la bandeja superior y luces de lectura individuales. En la parte inferior disponemos de calefacción por convectores y pre calentador con lo que la comodidad para los pasajeros es extraordinaria. Esto, unido al gran aporte de luz natural gracias su gran superficie acristalada con doble luna tintada y con una absorción de luz del 90% , hace que viajar en el nuevo Otokar Ulyso sea para el pasajero una experiencia única e inigualable.

EL PUESTO DE CONDUCCIÓN

El puesto de conducción es totalmente nuevo, con un diseño rompedor y elegante a la vez. La nueva tapa de la nevera está perfectamente integrada en el conjunto. El puesto de conducción es ahora de marca Actia. Dispone de dos grandes diales que nos facilitan la velocidad y las revoluciones del motor, y debajo de ambos dos pequeños que nos facilitan el nivel de combustible y la temperatura del motor y en el centro del cuadro se sitúa el ordenador de a bordo, que en este caso es el mismo que llevaba el Vectio, incluso lleva la misma programación siendo este muy vistoso. El diseño de la botonera es muy acertado.

La cómoda butaca es Gramer modelo 90.6. La visibilidad es extraordinaria gracias a la gran luna frontal y unos espejos que no dejan nada al azar. Otra novedad del nuevo Otokar Ulyso es la nueva ventana del conductor que ahora es de accionamiento eléctrico. Todo ello, junto a una climatización individual excelente gracias al sistema FrontBox, hace su conducción todo un placer.

EN RUTA CON EL OTOKAR ULYSO

Como ya viene siendo habitual cuando probamos un Otokar, modificamos un poco nuestro recorrido habitual, ya que partimos desde Valdemoro, lugar donde está la sede de la marca en España. En este caso no hemos podido controlar el consumo total de la prueba ya que el ordenador solo suministra los consumos inmediatos, pero no los totales. Por el visualizado del testigo del combustible y los kilómetros realizados, su consumo es muy ajustado.

El recorrido fue Valdemoro-Sacedon-Valdemoro, con una distancia total de 264,9 kilómetros. La sensación fue muy buena en general. Lo primero que nos sorprende del nuevo Otokar Ulyso es su puesto de conducción: cómodo y accesible, con todo a mano.

Al empezar a movernos con él hemos de acostumbrarnos a su nuevo motor Cummins y la manera de manejarlo para sacar el máximo rendimiento de manera eficiente, ya que es un motor que se muestra muy cómodo a regímenes altos con lo que para ir subiendo de marcha es recomendable subir el régimen de vueltas y estirar las marchas, sobre todo las primeras y en arrancada en parado. El resultado es fantástico, se consigue un aporte de potencia progresivo y una suavidad de marcha muy buena.

Una vez en carretera, en este caso por la M50 con un firme muy irregular por no decir pésimo, el Ulyso se muestra suave y seguro gracias a la nueva suspensión independiente que absorbe con total facilidad todas las irregularidades del firme. Ya en autovía camino de Guadalajara se muestra también un excelente rodador pues mantiene sin ningún problema la velocidad de cruce prefijada. Después, cuando rodamos por carretera nacional con un trazado muy sinuoso y exigente, el Otokar Ulyso es firme y seguro. El retarder sujeta con mucha seguridad las duras bajadas y se muestra un gran escalador si se trata bien el motor.

Otro aspecto mejorado es el escalonado de las marchas, sobretodo se nota cuando se pasa de 5 a 6 o viceversa, ya no hay el salto tan largo que había en el Vectio, con lo que se mejora mucho su conducción.

Es muy destacable el confort de marcha tanto por su conducción como por su comodidad interior, ya que se consigue un ambiente y temperatura ideal para conducir, donde destaca el sistema de climatización del conductor FrontBox así como una visibilidad extraordinaria. Una vez finalizada la prueba, la sensación es que estamos delante de un excelente autocar, el cual no ha sido solo una evolución de su predecesor sino bastante más.



ANTONIO JULIÁ
JEFE DE PRUEBAS DE AUTOBUSES
Y AUTOCARES DE VIAJEROS



Lunas y Parabrisas

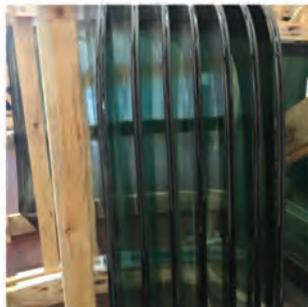
Más de **1000** referencias
Parabrisas Ventanas y lunas

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



BYD ES LA MARCA CON LA MAYOR PLANTA DEL MUNDO DE ELECTROMOVILIDAD

ES EL GIGANTE ELÉCTRICO: FABRICA BATERÍAS, SISTEMAS DE RECARGA, TODO TIPO DE VEHÍCULOS...

DESDE SU CREACIÓN, BYD HA APOSTADO POR LA CREACIÓN DE UN ECOSISTEMA DE ENERGÍA DE EMISIONES CERO, QUE COMPRENDE GENERACIÓN DE ENERGÍA SOLAR ASEQUIBLE, ALMACENAMIENTO DE ENERGÍA SEGURO Y FIABLE Y UN TRANSPORTE ELECTRIFICADO DE VANGUARDIA

BYD Company Ltd es una de las mayores empresas privadas de China. Fue fundada en 1995 y se convirtió pronto en un referente en el desarrollo de sistemas y soluciones de energías renovables, entre ellas vehículos entre los que destacan sus autobuses.

Tras 23 años, ha pasado de contar con un equipo de 20 personas a cerca de 220.000 que trabajan distribuidas en sus 30 parques industriales distribuidos estratégicamente en los 6 continentes. De todos ellos, unos 20.000 empleados, son ingenieros que se dedican al I+D+i. En 2017, el grupo BYD facturó más de trece mil millones de euros.

UN GIGANTE DE LA PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

BYD fabrica tanto automóviles de combustión interna convencional como propulsados por nueva energía. Según las estadísticas de la Asociación de Fabricantes de Automóviles de China (CAAM), BYD vendió alrededor de 114.000 automóviles de propulsión alternativa en 2017 y ocupó el primer lugar en el mundo durante tres años consecutivos. Su bus eléctrico y e6 se han expandido a más de 200 ciudades en 50 países en todos los continentes.

BYD tenía en 2016 un 13% del mercado chino de autobuses eléctricos y en Europa cuenta ya con dos plantas propias, en Francia y Hungría, y un acuerdo de fabricación para el Reino Unido con ADL.

LA PLANTA DE AUTOBUSES ELÉCTRICOS DE SHANWEI

La Revista Viajeros ha visitado la mayor planta de autobuses eléctricos del mundo: la fábrica de BYD en Shanwei (China).

En octubre de 2015, BYD abrió esta factoría en la provincia de Guangdong, con un área de 954,667m². Las instalaciones incluyen: plantas de producción de autobuses, campo de pruebas, edificio de administración, almacén para materiales de producción y área de vida.

La fase 1, que se dedica principalmente a la fabricación de autobuses, se puso en servicio en abril de

2016. La fábrica está totalmente equipada con los cuatro procesos tecnológicos principales, que incluyen soldadura, chasis, pintura y montaje final.

La fase 2, que se puso en servicio en 2017 se dedica principalmente a la fabricación de estructuras de acero del monorail, placas de batería y componentes plásticos.

BYD EUROPE

La firma estableció su sede europea en Rotterdam (Países Bajos) en diciembre de 1998. Desde entonces ha incorporado en plantilla a alrededor de 400 personas. Sus pedidos se sitúan en unas 600 unidades, contando con un 20% del mercado de autobuses eléctricos en UE y un 50% en el Reino Unido. En España está ya presente en Cataluña, Valencia y Extremadura.

Desde 2015, BYD mantiene con un ADL una alianza estratégica en el Reino Unido por el que se acordó la fabricación de 200 unidades anuales en un principio. Su primera planta europea de vehículos eléctricos la abrió en Komarom (Hungría) el 4 de abril de 2017. Tiene 66.200 metros cuadrados, una capacidad de producción de 400 unidades y un equipo de 300 personas.

BYD anunció también en 2017 la decisión de invertir 10 millones de euros en una fábrica de ensamblaje de autobuses eléctricos en Allonne, cerca de Beauvais en (Francia). Tendría una superficie de 80.000 metros cuadrados y una capacidad de producción de 200 unidades al año. Eso sería para la primera fase. Después, BYD planea una unidad de postventa, mantenimiento y reparación, así como un centro logístico de recambios. A largo plazo, podría incluirse también un centro de pruebas para baterías.

GRAN PRESENCIA DE BYD EN LA FLOTA DE SHENZHEN BUS

Fundada en 1975, Shenzhen Bus group Co Ltd es la mayor y más antigua empresa de Transporte

LA MAYOR FÁBRICA DE BATERÍAS ELÉCTRICAS PARA VEHÍCULOS



La planta de KengziFe fue fundada en 2014 aunque el grupo tiene más de 20 años de experiencia en el sector, ya que BYD fue la única empresa en el sector automotriz que comenzó su vida como fabricante de baterías. A finales de 2016, la marca tenía una capacidad nominal de 14GWh por año, que puede abastecer baterías por unas 40.000 unidades de autobuses eléctricos puros BYD cada año, equivalentes a 150.000 taxis eléctricos puros BYD o 1,000,000 vehículos híbridos BYD. Junto con la fábrica de capacidad BYD Huizhou (2GWh) y la recién construida en la provincia occidental de Qinghai en junio de este año, con una fábrica de baterías de 24GWh, BYD se prepara para aumentar la capacidad total de producción a 60GWh para 2020.

Público de la zona Shenzhen. También toca otros sectores, entre ellos energía y transporte inteligente. El grupo tiene 27.709 empleados, 357 líneas y 6.053 autobuses de los que más de 4.400 unidades son BYD. Tiene 101 estaciones y 1.665 postes

VIAJEROS VISITÓ LA PLANTA DE BYD EN CHINA



de recarga. Por tipo de vehículos. Sus cocheras tienen 1.018.000 de metros cuadrados y transporta 800 millones viajeros.

En mayo de 2008 comenzó su experiencia con la electrificación, incorporando 10 autobuses híbridos. En junio de 2011, comenzó a probar 101 autobuses eléctricos y 26 midibuses eléctricos. En septiembre de 2012 abrió su primera línea totalmente eléctrica, la número 226, y ahora el 15 de junio de 2017 se convirtió en la primera compañía de bus de China que solo mueve a sus usuarios con autobuses eléctricos.

BYD LANZA DOS NUEVOS AUTOBUSES ELÉCTRICOS EN IAA

BYD ha demostrado ya su gran variedad de producto y ahora cuenta con una amplia gama de autobuses eléctricos que van desde micros y midis (8.7 y 10.8 metros), 12m, 12,9m y 18m articulado, hasta unidades de doble piso (10.2 m) y soluciones BRT.

Ahora nos sorprenderá en IAA con los modelos modulares ebus de 12m e ebus articulado de 18m. Ambos cuentan con la nueva apariencia frontal elegante de BYD que ahora es estándar en todos sus ebus.

El bus modular **BYD ebus 12m** será un 4% más ligero que su antecesor gracias a los nuevos materiales y procesos utilizados. Ha mejorado también la comodidad para los pasajeros, tanto desde el punto de vista de la suavidad de la marcha y suspensión como por estar equipado con sistemas como conexiones USB para recarga de dispositivos.



RAIL TRANSIT Y RAIL SHUTTLE



BYD creó un gran equipo de I + D compuesto por más de 1.000 personas que trabajó durante más de 5 años para desarrollar el "SkyRail". En octubre de 2016, se realizó el debut mundial de "SkyRail" en Shenzhen en la sede de BYD en un esfuerzo por ofrecer una nueva solución para aliviar la congestión del tráfico en las ciudades y potenciar la movilidad en capas. La primera línea entró en funcionamiento el 31 de agosto de 2017.

SkyRail de BYD sirve como una alternativa de transporte masivo y ofrece una serie de beneficios: inversión de capital que es solo una quinta parte de los sistemas de metro o metro, reducción de la duración de la construcción a un tercio en comparación con una línea de metro, capacidad de escalada más fuerte, radio de giro pequeño y excelente adaptabilidad topográfica, ruido reducido para permitir el viaje a través de complejos arquitectónicos, integración visual en el paisaje urbano gracias a puentes transparentes y derecho de paso independiente, y una gestión flexible para permitir la capacidad entre 10.000 a 30.000 pasajeros por hora en una dirección única operando a una velocidad de hasta 80 km / h.

SkyRail se puede implementar como la línea troncal en ciudades de tamaño mediano / pequeño, rutas de tráfico pesado, distritos comerciales centrales y rutas que conectan atracciones turísticas en grandes ciudades. El SkyShuttle es un complemento eficaz para el metro de grandes ciudades y las redes SkyRail, y sirve también como modo primario de transporte público para ciudades pequeñas y medianas. El diseño único de SkyShuttle ha reducido su radio de giro a un mínimo de 15 metros. Alcanza pendientes de hasta un 12%, por lo que se adapta fácilmente a topografías complejas. Las vigas de la pista se pueden construir para atravesar edificios, de modo que la compacta SkyShuttle proporciona soluciones efectivas puerta a puerta y de transporte de última milla. Los neumáticos de goma del vehículo permiten una marcha silenciosa, sin perturbar el entorno. Tiene una capacidad única de 6.000 pasajeros por hora y opera a una velocidad de hasta 40 km / h.





El modelo BYD ebus articulado de 18m expuesto llevará pantógrafo. BYD cree que, para la mayoría de las aplicaciones, la tecnología de batería avanzada de BYD brinda la capacidad de dar servicio a un ciclo de ruta diario completo, con carga durante la noche. Las baterías incorporadas pueden equiparse con diferentes capacidades de potencia para satisfacer las diferentes necesidades. Sin embargo, para algunas rutas, incluidas las de Oslo, es necesario completar con carga de oportunidad cuando sea necesario.

BYD PRESENTARÁ DOS NOVEDADES EN LA PRÓXIMA EDICIÓN DE IAA EN HANNOVER. SE TRATA DE LOS NUEVOS MODELOS BYD EBUS 12M Y BYD EBUS 18 METROS ARTICULADO

“TENEMOS LA SOLUCIÓN DE MOVILIDAD PARA LAS PRÓXIMAS DÉCADAS”

WANG CHUANFU, FUNDADOR Y PROPIETARIO DE BYD

El fundador de BYD, quiso transmitir “la importancia de tener una gran oferta de electromovilidad y vehículos alternativos dada la creciente demanda de transporte urbano colectivo ecológico que existe y que seguirá aumentando en los próximos años, con la llegada masiva a las ciudades de nueva población desplazada desde las zonas rurales”. Se refirió también al gran empuje que los gobiernos como el de China están haciendo y tendrán que hacer para promover la electromovilidad como modo limpio de transporte.



“OFRECEMOS SOLUCIONES DE ELECTROMOVILIDAD ADAPTADAS”

ISBRAND HO, DIRECTOR GENERAL DE BYD EUROPE

El máximo responsable de la marca en Europa ha destacado la capacidad de sus fábricas en nuestro continente y su relación y acuerdos con partners para mercados concretos, como el de Reino Unido con Alexander Dennis. El fin es “estar lo más cerca de los clientes de cada mercado europeo y atender sus necesidades concretas”. De este modo, BYD es capaz de ofrecer “el producto más adecuado y el tipo de batería y carga más acorde con el clima o la topografía a la que se enfrenta cada operador”.



“SOMOS EL PRIMER OPERADOR DE CHINA CON UNA FLOTA DE AUTOBÚS 100% ELÉCTRICA”

JOSEPH MA, GERENTE DEL OPERADOR SHENZHEN BUS GROUP

El gerente de este gigante del transporte público mostró las importantes cifras de penetración de la electromovilidad y sus pasos desde 2008, cuando comenzó a probar vehículos híbridos. En 2011, llegaron las primeras unidades eléctricas y un año después la primera línea totalmente eléctrica de China. Desde 2017 su flota es y 100% eléctrica. Cuenta con más de 6.000 autobuses eléctricos, en su mayoría unidades de la marca BYD.





**SECCIÓN OFICIAL
Y EXCLUSIVA DE
COMUNICACIÓN DE**



LA TECNOLOGÍA MEJORARÁ LA SEGURIDAD VIAL

EL 75% DE LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO SE DEBEN AL ERROR HUMANO

PUBLICACIÓN DE LA PROPUESTA DEL NUEVO REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO REFERENTE A LA SEGURIDAD GENERAL Y A LA PROTECCIÓN DE LOS OCUPANTES DE LOS VEHÍCULOS Y DE LOS USUARIOS VULNERABLES DE LA VÍA PÚBLICA

MOTIVACIÓN Y OBJETIVOS DE LA PROPUESTA

Los expertos de la comisión europea en el informe al parlamento europeo y al consejo bajo el título "Salvar vidas: impulsar la seguridad de los vehículos en la UE", afirmaban que alrededor del 95 % de los accidentes de tráfico implican algún grado de error humano, mientras que se calcula que el 75 % se deben únicamente a errores humanos.

Entre las principales causas de los accidentes relacionadas con el factor humano los estudios presen-

tados, señalaban el exceso de velocidad, la distracción y la conducción bajo los efectos del alcohol como algunas de las más importantes.

Después del informe de seguimiento y la evaluación de las funciones de seguridad avanzadas para vehículos, su rentabilidad y viabilidad con vistas a la revisión de los reglamentos sobre seguridad general de los vehículos y sobre la protección de los peatones y otros usuarios vulnerables de la vía pública, el pasado 17/05/2018, el D.O.U.E. publicó la propuesta de reglamento del parlamento Europeo y del consejo, relativo a los requisitos de homologación de tipo de los vehículos de motor y de sus remolques, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos, "referente a su seguridad general y a la protección de los ocupantes de los vehículos y de los usuarios vulnerables de la vía pública".

El motivo de la propuesta del nuevo reglamento y los objetivos de la misma, es el cambio tecnológico que se está produciendo en todos los sectores de la sociedad y la economía además de transformar la vida de los ciudadanos de la UE.



El transporte en autobús, no es una excepción a esta tendencia y a las nuevas tecnologías que están cambiando radicalmente el panorama de la movilidad; siendo la seguridad vial una cuestión paneuropea que se aborda mediante un enfoque integrado, estructurándose en torno a tres pilares: usuarios de la vía pública (conductores, peatones y ciclistas), vehículos e infraestructuras.

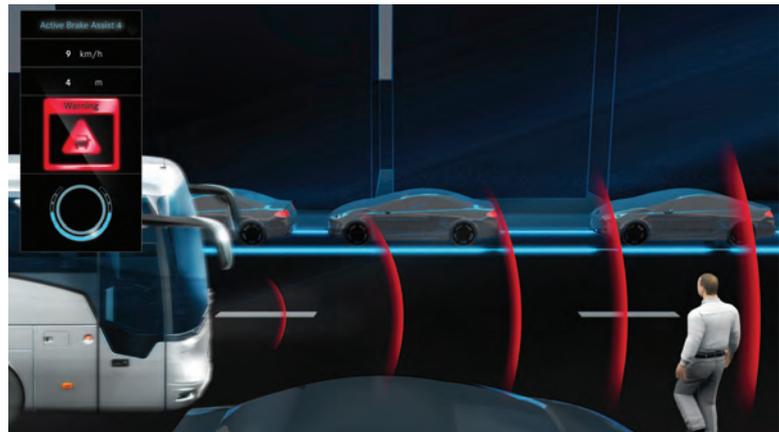
En este contexto, la UE y sus industrias deben afrontar el reto de convertirse en líderes mundiales en innovación, digitalización y descarbonización.

El progreso técnico en el ámbito de la innovación de los sistemas de seguridad avanzados para vehículos, ofrece nuevas posibilidades de reducción del número de víctimas de accidentes, es por ello que para reducir al mínimo el número de víctimas mortales, la comisión cree conveniente introducir algunas de las nuevas tecnologías de seguridad ya experimentadas con resultados satisfactorios, como las que se citan a continuación:

- **Asistentes de velocidad inteligentes** que ayudan al conductor a mantener la velocidad adecuada al entorno de la vía proporcionándole información táctil a través del pedal del acelerador en función de la información sobre la limitación de velocidad obtenida mediante la observación de la señalización vial.
- **Sistemas de mantenimiento del carril**, que monitoriza la posición del vehículo con respecto a los

límites del carril y que aplica un par al volante de dirección, o presión a los frenos, al menos cuando el vehículo abandona o está a punto de abandonar el carril y existe un riesgo inminente de colisión.

- **Sistemas de monitorización de la somnolencia y la atención del conductor** que evalúan el estado de alerta del conductor analizando los sistemas del vehículo y que, en caso necesario, avisa al conductor.



DHOLLANDIA

nº 1 en el mundo en elevadores hidráulicos

www.dhollandia.com

info@dhollandia.es

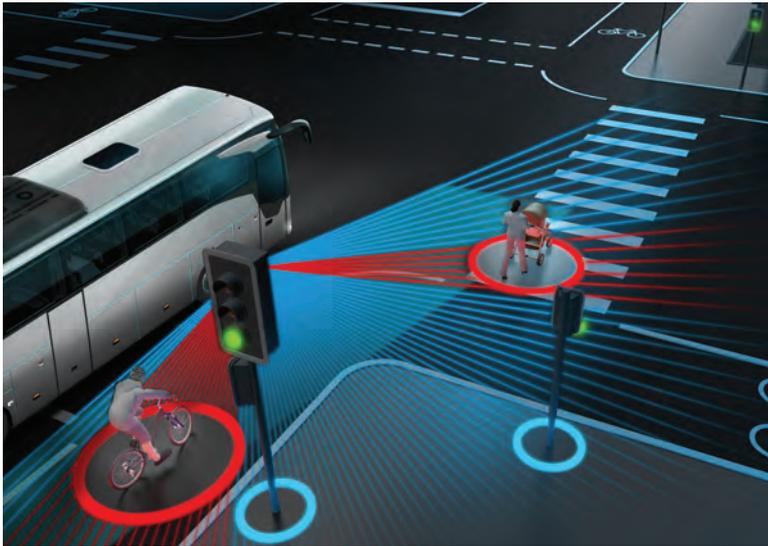
DHOLLANDIA MADRID

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





- **Reconocimiento de distracciones del conductor** capaz de reconocer el nivel de atención visual del conductor con respecto a la situación del tráfico y que, en caso necesario, avisa al conductor.
- **Detector de marcha atrás:** cámara, monitor, sistema óptico o de detección que informa al conductor de la presencia de personas u objetos detrás del vehículo, y cuyo objetivo principal es evitar colisiones al dar marcha atrás.
- **Señal de frenado de emergencia:** destello rápido de las luces de frenado que indica a los demás usuarios de la vía pública que circulan por detrás que se está aplicando al vehículo una fuerza de ralentización elevada con respecto a las condiciones imperantes en la vía pública.
- **Registrador de datos de eventos** que registra y almacena parámetros e información críticos relacionados con una colisión antes, en el transcurso y después de esta.
- **Sistemas capaces de detectar a usuarios vulnerables de la vía pública** situados a corta distancia de la parte delantera o lateral del vehículo y emitir una advertencia o evitar colisiones con estos usuarios vulnerables de la vía pública.
- **Sistema de control de presión de los neumáticos,** capaz de advertir al conductor en el interior del vehículo en caso de que se produzca una pérdida de presión en cualquier neumático, en aras de la optimización

del consumo de combustible y de la seguridad vial, en un amplio abanico de condiciones viarias y ambientales.

- **Interfaz para la instalación de alcoholímetros anti arranque.**
- **Mejora de la visibilidad directa de los usuarios vulnerables de la vía pública desde el asiento del conductor:** Aquellos usuarios que conducen un vehículo de motor de dos ruedas o los usuarios no motorizados, como los ciclistas o los peatones.

La incorporación de esos sistemas de seguridad, además de los que ya son obligatorios en la actualidad, especificados en el reglamento general de seguridad R (UE) 661/2009 que se citan a continuación, albergan un elevado potencial en la reducción de las cifras de víctimas de accidentes.

- **LDW** Advertencia de abandono de carril (para vehículos de la clase III y B de 2 y 3 ejes).
- **AEBS** Sistema avanzado de frenado de emergencia (para vehículos de la clase III y B de 2 y 3 ejes).
- **ESP** Control electrónico de la estabilidad (para vehículos de la clase II, III y B de 2 y 3 ejes, Exceptuando los articulados).

Para adaptarse a la evolución futura, los vehículos no solo tendrán que estar listos para responder a los nuevos avances tecnológicos en las infraestructuras, sino que tendrán que tomar la iniciativa y allanar el camino hacia una conducción totalmente automatizada.

Por este motivo, la exigencia de unas funciones de seguridad avanzadas para los vehículos servirá de ayuda, aún hoy, para que los conductores se acostumbren gradualmente a las nuevas funciones y mejorará la confianza y la aceptación del público en cuanto a la transición hacia la conducción autónoma. Tampoco podemos olvidar, que ciertos sistemas de seguridad a bordo de vehículos, como el sistema de mantenimiento de carril o el asistente de velocidad inteligente, dependen de una infraestructura viaria bien mantenida (marcado de carreteras, señalización y cámaras).

Por tanto, las propuestas sobre infraestructuras viarias y seguridad de los vehículos se complementarán entre sí en ciertas áreas y permitirán a los sistemas a bordo de los vehículos desarrollar todo su potencial de seguridad.

Por último, en el marco de seguridad general de vehículos e infraestructuras debe tenerse en cuenta los avances en la conducción conectada y automatizada, que progresan a gran velocidad, manteniendo el estrecho vínculo entre la Estrategia europea sobre los **sistemas de transporte inteligentes cooperativos (C-ITS)** de la Comisión y la propuesta de una estrategia de la UE para la movilidad del futuro.

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



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.





PERDIMOS A NUESTRO COLABORADOR EL DR. ENRIQUE MAPELLI

**MEDIANTE ESTAS BREVES LÍNEAS CUMPLO LA MISIÓN,
PENOSA PERO LLENA DE CARIÑO Y EMOCIÓN, DE
TRANSMITIR A NUESTROS LECTORES EL FALLECIMIENTO, EL
PASADO 22 DE AGOSTO, DE UN GRAN AMIGO, MAGNÍFICO
JURISTA Y ASIDUO COLABORADOR DE TRANSPORTE 3 Y
VIAJEROS DESDE SUS COMIENZOS**

Pues en efecto, ayudó a nuestro Fundador Don Jesús Gómez Llorente, a dar contenido de altura a la Revista, allá por 1974, igual que lo hicieron otros colegas de ANAVE y RENFE –cumbres en sus respectivos modos de transporte (el “3” significaba tierra, mar y aire)- y por supuesto, mi padre –en carretera-, entre quienes nació y se mantuvo un vínculo de afecto inquebrantable.

Enrique Mapelli y López había nacido en Málaga en 1921. En 1944 se licenció en Derecho por la Universidad de Granada, y después en la Central de Madrid obtuvo el título de Doctor con la máxima calificación de su tesis, ampliando posteriormente estudios en las de París y Estrasburgo. Él mismo impartió en la Universidad Complutense de Madrid el curso de doctorado sobre “Derecho del Contrato de Transporte”, siendo igualmente profesor en las de Morón (Buenos Aires) y Bogotá. Pronto se especializó en Derecho Aeronáutico y participó en numerosos Congresos internacionales, con frecuencia como ponente, en Europa, América y Japón, dictando asimismo cursos en la mayoría de países de Centro y Sudamérica, colaborando asiduamente en revistas científicas de Europa y América, y llegando a la máxima altura jurídica, como acredita su obtención de la Cruz de Honor de San Raimundo de Peñafort. Fue autor de diversos libros, hoy de referencia, entre otros “El contrato de transporte aéreo internacional”, “El apoderamiento ilícito de aeronaves”, “La regulación legal de la navegación aérea”, “Cooperación e integración internacional en el transporte aéreo”, “Códigos y Leyes de aviación civil de Iberoamérica”, “Transportes aéreos especiales”,

y uno especialmente admirado por quien suscribe- “Régimen jurídico del transporte” (Madrid, 1987)- pues demuestra su audacia y conocimiento de la materia, al abordar en él de manera comparada el Derecho aplicable a los diversos modos de transporte y tanto de viajeros como de mercancías.

Abogado de prestigio, su cargo más relevante fue, durante 35 años –y cuando tomó contacto con Jesús y nuestra Revista-, el de Director de la Asesoría Jurídica de Iberia Líneas Aéreas de España, hasta su jubilación. En este mismo campo fue Presidente del Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del E. y de la Aviación Comercial (Organismo Consultivo de las NU); Vicepresidente de la Asociación Internacional de Abogados, Expertos y Juristas de Derecho Aéreo (Roma); y Vicepresidente de la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico (Buenos Aires). Por ello recibió la Cruz del Mérito Aeronáutico de 1ª Clase.

La estrecha relación entre el transporte aéreo de personas y el turismo le llevó a interesarse por esta segunda actividad, de manera que fue Académico de número de la Academia Internacional del Turismo, recibiendo igualmente la Medalla al Mérito Turístico. Y, por si le sobraba tiempo, aún encontró el necesario para cultivar su otra gran afición: la gastronomía, siendo miembro numerario de la Real Academia Española de Gastronomía y habiendo publicado varios libros y artículos en nuestras revistas sobre Turismo.

Con toda su preciosa contribución a la ciencia del Derecho, sobresalió su afecto y profunda humanidad –en sus últimos años celebrábamos unos entrañables almuerzos junto con Jesús Gómez Llorente (foto)-, y por eso nuestra tristeza y dolor al habernos quedado, tras Jesús, también sin el otro gran amigo que fue Enrique. D.e.p.

Francisco Sánchez-Gamborino



MERCEDES GÓMEZ ÁLVAREZ, DIRECTORA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE



Mercedes Gómez Álvarez, nacida en Madrid en 1965, es ingeniera de Caminos Canales y Puertos, por la Universidad Politécnica de Madrid (UPM). Además, tiene un máster en Mecánica del Suelo e Ingeniería de Cimentaciones, por el Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX). Gómez pertenece al Cuerpo de Ingenieros de

Caminos Canales y Puertos del Estado desde 1999. Desde entonces, ha desempeñado diversos puestos en el Ministerio de Fomento. El último fue como Directora de la División de Prospectiva y Tecnología del Transporte, dentro de la Secretaría General de Transporte. Anteriormente, estuvo como Jefa de Servicio de Tecnología de Carreteras en la Dirección General de Carreteras.



IBERAVAL Y CONFEBUS REFUERZAN SU COLABORACIÓN

Iberaval y CONFEBUS han firmado un acuerdo de colaboración. Así lo han acordado el director general de la sociedad de garantía, Pedro Pisonero, y el presidente de CONFEBUS, Rafael Barbadillo, quienes han detallado que el acuerdo incide en la necesidad existente por parte de muchas compañías del transporte de obtener un asesoramiento adecuado para lograr financiación, y en la importancia de disponer de mejores tipos y mayores plazos para obtenerla.

ANETRA TRASLADA SU SEDE

La asociación se acaba de mudar a unas nuevas instalaciones, también en el madrileño Paseo de la Castellana. La nueva dirección de oficinas y dirección fiscal es la siguiente:

Paseo de la Castellana, 201 - 6ª Planta 28046-Madrid.

El número de teléfono y correos electrónicos, siguen siendo los mismos:

Tfno.: 91 547 92 76

Mail: anetra@anetra.es



Sistemas Eléctricos de Climatización hispacold

sostenibles



Coste de ciclo de vida optimizado

LCC





LA PRÓXIMA EDICIÓN DE FIAA SERÁ EN OCTUBRE DE 2020

IFEMA y el Comité Organizador de FIAA han decidido trasladar la celebración de la próxima edición de la Feria Internacional del Autobús y el Autocar al mes de octubre de 2020; FIAA tiene importantes expectativas de crecimiento para el edición de 2020, en la que se espera reunir la participación de 140 empresas líderes. Contará con una representación internacional de aproximadamente el 25%, y se estima que la visitarán más de 11.000 visitantes de 45 países.



CONTINENTAL NOMBRA TRES NUEVOS DIRECTORES DE UNIDADES DE NEGOCIO

Ha reorganizado los puestos de alta dirección de su división de neumáticos. En la imagen, de izquierda a derecha, Christian Kötz, responsable de la unidad de negocio de Neumáticos para Vehículos Comerciales, Philipp von Hirschheydt, director de Neumáticos de Reemplazo para Turismos y Vehículos Comerciales Ligeros para EMEA y Ferdinand Hoyos, responsable de Neumáticos de Reemplazo para Turismos y Vehículos Comerciales para APAC.



VDL PRESENTA UNA PLAZA DE CARGA ÚNICA

VDL Groep abrió una ubicación de carga única para vehículos eléctricos en los terrenos de VDL ETS (Enabling Transport Solutions) en Valkenswaard. Se pueden cargar hasta siete vehículos simultáneamente de diferentes maneras. La velocidad a la que se produce la transición a soluciones de transporte sostenible hace que sea necesario obtener aún más información sobre la cadena completa de transporte eléctrico de servicio pesado. Esta idea es de gran importancia para el desarrollo de la posición líder de VDL Groep como especialista en la electrificación de vehículos de transporte de servicio pesado.



AUTOCARES SACREST APUESTA POR GRUPO AEC

La empresa catalana, Autocares Sacrest, con más de 20 años de experiencia en el sector del transporte de viajeros por carretera, vuelve a confiar en Bosch y Grupo AEC, distribuidor en exclusiva de Bosch Coach Solutions para España, Italia, Portugal y Marruecos, como proveedor de nuevas tecnologías. El operador se equipa con el Coach Media Router de Bosch y el servicio VPN de Hotspots. En su nuevo vehículo, un Mercedes Benz Turismo, ha instalado el Coach Media Router de Bosch para dar servicio WIFI a sus clientes. Se trata de un Router que se adapta a las necesidades de los flotistas y que está testeado para dar servicio a más de 70 pasajeros simultáneamente, sin perder calidad de navegación. Además, ha contratado el servicio de VPN, con la empresa Hotspots, líder europeo en este tipo de servicios, para que los pasajeros puedan navegar de forma segura y el operador pueda limitar el uso y así optimizar el rendimiento del equipo.

VECTIA TRANSFORMA EN ELÉCTRICA, UNA LÍNEA CONVENCIONAL DE PAMPLONA

La línea número 9 de la localidad, que une Renfe con la Universidad Pública de Navarra, se convertirá en la primera de Navarra en operar en modo 100% eléctrico. Para ello, Vectia –filial de Grupo CAF– desarrollará una infraestructura específica similar a la que puso en marcha el año pasado en la ciudad de Valladolid y que incluye la dotación de seis autobuses modelo Veris.12 Fast Charge, con baterías de 44 kWh, que operarán en modo eléctrico en los más de seis kilómetros de longitud de la ruta y podrán cargar sus baterías, en tan solo tres minutos, en dos puntos habilitados especialmente para ello ubicados en los extremos de la línea. Estos vehículos cargan a través de un sistema basado en el estándar Opp Charge (con una potencia de 300 kWh).





NUESTRO COLABORADOR SÁNCHEZ-GAMBORINO, ACADÉMICO DE LA R.A.J.L.

En su sesión de 11 Junio 2018, el habitual colaborador jurídico de nuestra Revista, Francisco Sánchez-Gamborino, Doctor en Derecho, Abogado, Asesor Jurídico de ASTIC y Vicepresidente de la Comisión Jurídica de IRU, ha sido nombrado miembro de la Real Academia de Jurisprudencia y Legislación de España. Con sede en Madrid, la docta institución fue oficialmente reconocida por Carlos III –cuyo retrato preside su suntuoso Salón de Actos- mediante Real Cédula de 20 Febrero 1763, siendo su Presidente D. José Moñino, futuro Conde de Floridablanca y Secretario de Estado –lo que hoy llamaríamos Primer Ministro- del ilustrado Rey, y desde entonces no ha dejado de ser valorada como organismo de estudio y colaborador de nuestro ordenamiento jurídico, al más alto nivel. Los vigentes Estatutos fueron aprobados por Real Decreto 1058/2005, de 8 Septiembre (BOE del 27).

Mediante el trabajo de sus Secciones –de Derecho Mercantil, Administrativo, de la Unión Europea y otras-, y con una completísima Biblioteca, esta Real Academia tiene como fines la investigación en el Derecho y su aplicación jurisprudencial, debiendo, además, contribuir a la reforma y al progreso de la legislación española, en cualquiera de sus ámbitos, incluido el transporte, por lo que la aportación del Dr. Sánchez-Gamborino, dedicado a esta especialidad desde hace cuarenta años –como continuador de su padre, D. Francisco Miguel, también colaborador de nuestra Revista-, puede ser valiosa para nuestro sector.

Desde aquí, nuestra Revista se suma a las numerosas felicitaciones que está recibiendo el nuevo Académico.

www.kinglong.es



C13 HD

59 pax +1+1

- Ingeniería autoportante
- Nº1 en Seguridad ★★★★★
- Carrocería anticorrosión
- Aire acondicionado para climas extremos
- Tecnología avanzada
- Motor CUMMINS ISL 400 CV
- Nuevo diseño futurista

- 70 TALLERES EN ESPAÑA
- ASISTENCIA 24h
- RECAMBIO GARANTIZADO
- PRESENCIA EN TODA EUROPA

INNOVACION TECNOLÓGICA



KING LONG

EL FUTURO TE PERTENECE



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 pedirselo a la marca, carrocerero o concesionario que les realice la entrega. Ellos se pondrán en contacto con nosotros y nos enviarán la fotografía que recuerde ese momento.



AUTOCARES AINHOA RENUEVA SU CONFIANZA EN SUNSUNDEGUI Y SCANIA

Desde noviembre hasta primavera, el operador adquirió dos unidades SC7 de Sunsundegui carrozadas sobre chasis Scania. En ambos casos son autocares de 13,10 metros con capacidad de hasta 59 plazas cada uno. No es la primera vez que esta empresa granadina apuesta por el modelo SC7 del carrocerero navarro. Ya en 2016 había adquirido otra unidad más de este autocar.

HIFE AMPLÍA SUS INSTALACIONES Y PRESENTA 8 NUEVOS AUTOBUSES

La empresa de autocares Hife, amplía sus instalaciones al Parque Empresarial de Calafell. Disponen de una superficie total de 3.300 m², doblando la anterior infraestructura. Además, sumó 8 vehículos con capacidades de las 25 a las 66 plazas de las marcas MAN, Mercedes-Benz, Iveco e Irizar.



LA BAZTANESA ESTRENÓ UN AUTOCAR DE VOLVO Y SUNSUNDEGUI

La Baztanesa ha depositado su confianza en el SC7 de Sunsundegui que ha carrozado el vehículo sobre un chasis Volvo B11R 460 EU VI. Este SC7 mide 13,10 metros y está preparado para transportar a 59 personas.

AUTOCARS CALELLA ESTRENA DOS VEHÍCULOS DE INDCAR

Autocars Calella forma parte del grupo Moventia y presta servicios turísticos en la costa catalana. Los modelos elegidos son un Mago 2 de 32 plazas y un Wing 28 plazas, ambos equipados al máximo para conseguir el máximo confort de los pasajeros.



AUTOCARES JUÁREZ CONFÍA EN SUNSUNDEGUI Y MERCEDES-BENZ

La empresa cacereña Autocares Juárez, perteneciente al Grupo Alvarado, ha confiado en el SC7 que Sunsundegui le ha carrozado sobre chasis Mercedes-Benz modelo 634 - 01. El autocar, de 13, 10 metros de longitud, cuenta con 55 plazas.



AUTOCARES FERNABUS APUESTA POR EL MODELO MAGELYS PRO

Cocentro, SA, concesionario Iveco para la zona centro ha hecho entrega de una unidad Magelys Pro para la empresa madrileña especializada en el transporte discrecional y escolar, Autocares Fernabus, SL. La versión elegida es de 12,9m con 55+C+G plazas.

ROIG BUS RENOVÓ SU FLOTA DE CARA AL VERANO

En las unidades incorporadas se pueden distinguir carrocerías Irizar, Beulas y Ferqui con motorizaciones de Volvo, Scania, MAN e Iveco. Todos los autocares adquiridos en este año cuentan con las más avanzadas prestaciones técnicas y de seguridad.



ACTUALIDAD
→ UN DÍA FELIZ



RUCER BUS REPITE CON AUTOCUBY

AutoCUBY le ha entregado su segunda unidad a Rucer Bus. El microbús adquirido tiene una capacidad de 22 plazas + G + C. El vehículo elegido en esta ocasión es la versión Tourist Line. Cuenta con maleteros laterales y capacidad, mesas y nevera.



AUTOCARES LUCHO VUELVE A CONFIAR EN UNVI Y EN IVECO

Se le entregó un IVECO VENDAL a través del concesionario INTURASA. El fundador de Autocares Lucho comenzó su actividad como taxista y actualmente esta empresa familiar cuenta ya con más de 25 autobuses.

AUTOCARES RICARDO Y NAVABUS ADQUIEREN EL SC7 DE SUNSUNDEGUI Y MAN

La empresa de transporte de viajeros por carretera Autocares Ricardo y Navabus apostaron por un SC7 que Sunsundegui le ha carrozado sobre chasis MAN RR2 E.R E6. Cuenta con puerta central, longitud de 13,10 metros y capacidad para 59 pasajeros.



AUTOCARES CANITO S.L., INCORPORA UNA UNIDAD SCANIA A SU FLOTA

La última adquisición ha sido esta unidad K410EB con Carrocería BEULAS Aura. Autocares Canito, S.L. es una empresa familiar con sede en la localidad extremeña de Hinojosa del Valle y una larga tradición en el transporte de viajeros por carretera.



La garantía
del fabricante

5
años de garantía

COLUMNAS MÓVILES DE ELEVACIÓN
PARA VEHICULOS PESADOS



COLUMNAS CON CABLES O SIN CABLE SEGÚN SUS
NECESIDADES

NUOVA GARANTIA DE 5 AÑOS SUJETA A CONDICIONES
INSTALACIÓN, ASISTENCIA TÉCNICA EN TODA LA
PENINSULA MÁS ISLAS



Contacte con nosotros a
comercial@sefac.es o al tel. 91 672 3612
www.sefac.es o facebook/SefacEspana



SECCIÓN OFICIAL Y EXCLUSIVA DE COMUNICACIÓN DE

aetram

ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS
DE TRANSPORTE EN AUTOCAR
DE MADRID



AETRAM REALIZA OBSERVACIONES A LA ORDENANZA DE MOVILIDAD DEL MUNICIPIO DE MADRID

AETRAM ha presentado un paquete de observaciones y alegaciones ante la próxima modificación de la Ordenanza de Movilidad en el municipio de Madrid y que el Ayuntamiento de Madrid ha publicado para consulta pública el pasado mes de junio dentro del trámite de información pública del proyecto inicial.

Por parte de AETRAM se han remitido un conjunto de consideraciones en defensa del Transporte Discrecional, Turístico y Regular de Uso Especial (Escolares y Productores), como servicio y transporte público colectivo que ejerce una actividad de vital importancia en el municipio de Madrid como Transporte Público Colectivo. Dentro de las observaciones remitidas se ha defendido la condición de movilidad eficiente del Transporte Discrecional y su reducido impacto medioambiental que genera su uso.

AETRAM considera que el tratamiento para los vehículos de las empresas de transporte discrecional y turístico debe ser idéntico a

estos otros tipos de transporte público colectivo de viajeros ya que el transporte Discrecional se adecua totalmente a la demanda y por tanto a las necesidades del usuario, por lo que frente a otros transportes en los que hay trayectos sin ocupación o con escasa ocupación, los discrecionales al ser un transporte público, que es pagado por el usuario directamente se mueve cuando existe la necesidad por parte del mismo cubriéndose en su totalidad, de ahí nuestra consideración de medio de transporte más eficiente y con menor impacto negativo en el medio ambiente de las ciudades. También se ha solicitado por parte de AETRAM el reforzamiento del Sistema SEA Madrid de Estacionamiento y Parada de Autocares Discrecionales y Turísticos en Madrid, con la necesidad de aumentar el número de paradas de este sistema en determinados puntos de la ciudad para cubrir la demanda y necesidades de los usuarios.

AETRAM SE INSCRIBE EN EL REGISTRO DE LOBBIES DEL AYUNTAMIENTO DE MADRID

AETRAM se incorpora y recibe el alta como lobby en el Ayuntamiento de Madrid en el Registro de Lobbies de dicha corporación municipal. El Registro de Lobbies del Ayuntamiento de Madrid es un espacio público y gratuito en el que pueden inscribirse todas las personas físicas y jurídicas, o entidades sin personalidad jurídica, que quieran actuar directamente o en representación de un tercero con el objetivo de hacer valer algún interés en la elaboración de la normativa municipal; en el diseño y desarrollo de las políticas públicas municipales y en la toma de decisiones de impacto general o colectivo del Ayuntamiento de Madrid y sus organismos autónomos. La creación del Registro de Lobbies se regula en el Capítulo VI de la Ordenanza de Transparencia de la Ciudad de Madrid. Sus principales objetivos son lograr una mayor transparencia en el proceso de toma de decisiones y conocer qué intereses representan las personas que se reúnen con los máximos responsables públicos. Con la incorporación de AETRAM a este Registro se podrá colaborar con la Administración municipal en todos aquellos aspectos regulatorios que afecten al Sector Discrecional del Transporte de

Viajeros en Madrid y obtenerse una serie de ventajas como lobby inscrito como son:

- La solicitud de reuniones y encuentros a través del registro con aquellos/as responsables municipales que mantengan agenda institucional.
- La recepción de avisos de contenidos relacionados con las áreas de actividad o interés del lobby, con el fin de facilitar su participación.
- La información relativa a los procedimientos en los que se haya intervenido incluyéndose una mención expresa de su participación.



www.cocentro.com
a un click en internet



COORDENADAS GPS

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

COCENTRO



SCANIA K114, C. ASTRAL,
65 BF+C+45 DE PIE,
F.MATRÍCULACIÓN: 28/09/2006



IVECO A65C17,
C. INDCAR WING, 26 BR + C,
F.MATRÍCULACIÓN: 14/09/2011



IVECO A35C18 C. CARBUS 27 BR+C
F.MATRÍCULACIÓN: 03/09/2008



IVECO EUR C-45, D. NOGE
TOURING, 55 BR + G + C,
F.MATRÍCULACIÓN: 04/06/2008



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



VOLVO B9, 50 + G + C + PMR,
C. NEW CENTURY,
F. MATRÍCULACIÓN: 30/10/2009



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



VOLVO B-12 61 PLAZAS
F. + C + 38 DE PIE SUNSUNDEGUI
F. MATRI. 07/11/2006

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

AUTO DISTRIBUCION

Tu concesionario de confianza en el transporte sostenible
www.autodistribucion.com



AVANZANDO CON PASO FIRME HACIA LA EXCELENCIA



NUESTROS SERVICIOS

EXPOSICIÓN Y VENTA

Vehículo nuevo y vehículo de ocasión

TALLER ESPECIALIZADO

Vehículo industrial y profesional

RECAMBIOS

Venta de recambios originales

TÚNEL DE LAVADO

Para todo tipo de vehículos

TALLER DE PLANCHA Y PINTURA

Cabina de pintura y Potro

Concesionario oficial de toda la gama **IVECO BUS** en:

CATALUÑA

ANDALUCÍA

BADAJOS

CEUTA Y MELILLA

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 convectoros, 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 llevarse las Columnas en Madrid. Móvil: 681.38.96.52



[AUTODISTRIBUCION.COM](http://www.autodistribucion.com) VISITA NUESTRA NUEVA WEB Y SUMÉRGETE EN EL MUNDO DEL TRANSPORTE PROFESIONAL



AUTODISTRIBUCIÓN, S.L.
C/ Rafael Barradas, 22, 32 Pol. Ind. Gran Via Sur 08908 Hospitalet de Llobregat (Barcelona)



AUTODISTRIBUCIÓN HISPALIS, S.L.
Antonio de la Peña Lopez, 5-7 41007 Sevilla



AUTODISTRIBUCIÓN ILLIBERIS, S.L.
Carretera de Madrid Km 425 18210 Pelgros (Granada)





proformatrans



El objetivo final es fomentar la realización de cursos sobre temas de interés para varios campos con el fin de mejorar la formación de los profesionales



Disponemos de un catalogo de cursos de todas las materias (Prevención de Riesgos Laborales, Ofimática, Administracion..)

**Formacion para empresas:
Bonificada y privada**

Certificados de profesionalidad

PROFORMATRANS OFRECE DIVERSOS CURSOS DEL SECTOR DEL TRANSPORTE:

FORMACION CONTINUA PARA LA RENOVACIÓN DEL CAP TANTO PARA TRANSPORTE POR CARRETERA DE MERCANCÍAS COMO DE VIAJEROS

CURSOS DE PRIMEROS AUXILIOS

CURSOS DE EXTINCIÓN DE INCENDIOS

CURSOS DE ATENCIÓN AL CLIENTE

CURSO DE TACÓGRAFO DIGITAL

Presentamos el

NUEVO VOLVO 9700



El nuevo Volvo 9700 es nuestro vehículo más versátil. Sus especificaciones le permiten adaptarse a cualquier tipo de operación, bien sea para realizar sus actividades diarias como sus servicios más especiales. Se pueden seleccionar diferentes niveles de equipamiento y longitudes que comparten el diseño general y la aerodinámica de la gama de autobuses Volvo 9000. También, se pueden elegir diferentes potencias de motor y una serie de paquetes alternativos que combinan características y servicios de una manera novedosa. Ofrezca a sus pasajeros comodidad y seguridad mientras se beneficia de una mayor productividad. Deje que el Volvo 9700 sea la clave de su negocio.

El nuevo
VOLVO 9700
Para todos sus viajes

Volvo Buses. Driving quality of life

