

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

Año 24. #251.
Noviembre 2018
www.revistaviajeros.com

VIAJEROS

de transporte público en España y Portugal



LA MOVILIDAD, PUNTO FUNDAMENTAL EN UN MUNDO "CONECTADO"

- Ferias: Nace ExpoBus Iberia con gran éxito •
- Reportaje: Castrosua cumple 70 años •
- Especiales: Sistemas de ticketing y extinción automática de incendios •

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 ESTRÉS DEL CAMBIO



Luis Gómez-Llorente
Director de Viajeros

En los últimos meses estamos asistiendo a un acelerón hacia la automoción del futuro. Como un mantra, en todos los foros de expertos se repite que la movilidad que viene será eléctrica, autónoma, conectada y compartida. Al parecer todo será “smart”. La ciudad, la movilidad, los vehículos... Nuestros teléfonos móviles hace tiempo que lo son y ellos han sido quizá los que han cambiado nuestro mundo. Hay quien afirma que en los próximos años, la automoción avanzará más que en toda su historia.

En ese contexto de aceleración del cambio aparece la presión por cambiar el vehículo de motor de combustión por los eléctricos. La normativa planteada por el Gobierno ha levantado ya ampollas por la velocidad a la que debe hacerse esa transición. Para muchos, el diésel todavía tiene un gran recorrido por sus bajas emisiones y la eficiencia de los nuevos desarrollos, sin embargo, todo apunta hacia el vehículo híbrido y eléctrico.

La pieza clave para que ese mercado de vehículos crezca es contar con una buena red de distribución. Algunas asociaciones de estaciones de servicios ya han manifestado su oposición

a la obligación de tener que instalar un punto de recarga para vehículos eléctricos en sus áreas. Iremos viendo cómo evoluciona todo ello en los próximos números de Viajeros.

Sobre la eficiencia energética y la electromovilidad ya hablamos en el número anterior. En esta ocasión nos centramos en la parte más tecnológica de la automoción, la conducción autónoma y conectada. Pero también nos vamos a referir a los cambios de hábitos en la movilidad que esa tecnología nos trae, como el aumento del uso compartido a gran escala.

Pudimos ver en IAA muchos de los avances en esta materia de las principales marcas de automoción y también hay en marcha varios pilotos de los que hablaremos en este número de la revista.

A todo cambio siempre hay una cierta resistencia, que normalmente es directamente proporcional a la edad que se tenga. Lo que viene parece sin duda ser una movilidad de nota pero mientras habrá mucha necesidad de cambio, de adaptación a conceptos y hábitos... Y todo eso, me da en la nariz que va a ser un poco estresante. Por si acaso, habrá que tomárselo con filosofía y disfrutar del viaje.



03 EDITORIAL
El estrés del cambio

14 ESPECIAL
Hacia un billete sin efectivo

22 ENTREVISTA
Manuel Bendala, Gerente de EMTUSA Huelva

06 EN PORTADA
Movilidad autónoma, conectada y compartida

34 REPORTAJE
Sistemas de Extinción Automática de Incendios

46 JORNADA
ATUC promueve la igualdad de género en el sector

12 ENTREVISTA
Andrés Orejón, Director General de Mercedes-Benz Vans España

26 FERIAS
Éxito de la primera edición de ExpoBus Iberia

30 EMPRESAS
Castrosua celebra su 70 aniversario

VIAJEROS

de transporte público en España y Portugal



41



38



32

41 CONGRESO

El gran peso de la movilidad en SmartCity Expo

38 ENTREVISTA

Jaime Verdú, Director Comercial Volvo Buses en Volvo Group España

32 ENTREVISTA

Juan Gómez Piña, director general de Arriva Galicia

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 **Tascabus**

Dirección, Redacción y Publicidad:

C/. Padilla, 72

Tel.: 91 401 69 21 / 91 401 34 39

Precio de suscripción por un año edición Papel y boletín Digital:

Nacional: 65,49 €. Extranjero: 120 €.

Número suelto: 7,44 €

Impresión:

Gráficas Aries

Preimpresión:

infoycomunicación, S. L.

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

PREMIOS





Mercedes-Benz Future Bus.

MOVILIDAD AUTÓNOMA, CONECTADA Y COMPARTIDA

LA TECNOLOGÍA CAMINA EN ESA DIRECCIÓN PERO LA LEGISLACIÓN ES MÁS CONSERVADORA

ESTAMOS AÚN LEJOS DE VER EN LAS CALLES EL NIVEL DE CONDUCCIÓN AUTÓNOMA 100%, PERO VAMOS EN CAMINO. ADEMÁS DE LAS MARCAS HABITUALES DEL MUNDO DE LA AUTOMOCIÓN, HAN ENTRADO EN ESTE TERRENO LAS DE LA INDUSTRIA TECNOLÓGICA. LA LEGISLACIÓN, COMO SIEMPRE, VA UN POCO MÁS DESPACIO

En las ferias sectoriales, como IAA, ya hemos comenzado a ver cómo será la movilidad del futuro con vehículos polivalentes, autónomos, conectados y de uso compartido. Recientemente también vimos prototipos en otro tipo de foros, más tecnológicos como Smart City.

Ahora sí parece que vamos acercándonos a esa movilidad que es como ciencia ficción, pero los expertos advierten que todavía queda mucho tiempo para alcanzar el nivel 5, o de total autonomía. Actualmente estamos entre el nivel 2 y el 3.

LOS NIVELES DE CONDUCCIÓN AUTÓNOMA

- Nivel 1. En el primer nivel actúan los avisadores, asistentes de conducción.
- Nivel 2. Los sistemas actúan automáticamente anticipándose a la acción del conductor pero sin sustituirlo.
- Nivel 3. Los sistemas actúan automáticamente podrán actuar solos, pero habrá conducción humana.
- Nivel 4. Conducción autónoma 100%, con supervisión humana en alguna circunstancia o tipo de vía.
- Nivel 4,5. Sería el caso del platooning, conducción autónoma en los vehículos traseros pero con un conductor a los mandos en el primero.
- Nivel 5. Conducción autónoma 100%, sin necesidad de control humano



SEGURIDAD Y ACCESIBILIDAD

Siempre se pone sobre la mesa la importancia de la conducción autónoma en materia de seguridad vial al eliminar el error humano, causante de la mayoría de los accidentes en carretera. Pero también destacó otra ventaja muy importante de esa tecnología: su accesibilidad y función de inclusión social para todas las personas, eliminando las barreras para quienes hoy por hoy no pueden conducir.

LA LEGISLACIÓN VA POR DETRÁS

A la vanguardia de conducción autónoma está USA, donde ya hay 30 estados con algún tipo de regulación específica. A pesar de que los legisladores europeos están siendo muy cautos, lo cierto es que no todos los países avanzan a la misma velocidad en materia de conducción autónoma. Desde que comenzó a hablarse de esta innovación para los vehículos, España se ha caracterizado por agilizar el proceso y apoyarlo abiertamente. El hecho de no haber ratificado la Convención de Viena en el año 1968, en cuyo artículo 8 prohibía expresamente al conductor realizar otra tarea que no sea la de conducir (nivel de autonomía parcial o total), nos permitió evolucionar más rápido que el entorno. Eso ha supuesto una gran ventaja para iniciar pruebas en nuestro país de conducción autónoma. Tan sólo era necesario co-

LAS DOS MARCAS DE REFERENCIA EN MICROBUSES AUTÓNOMOS



Vehículo autónomo de NAVYA.

NAVYA, REFERENTE EN CONDUCCIÓN AUTÓNOMA

NAVYA es una solución autónoma y 100% eléctrica para transporte colectivo. Da respuesta a las necesidades de movilidad de la primera y última milla (un recorrido ideal es entre 2 y 3 km) y hasta 15 pasajeros. Según la compañía, son líderes mundiales de vehículos autónomos nivel 5 (sin necesidad de conductor y con supervisión remota). Tras 3 años, Navya ha vendido más de 80 vehículos de tipo "shuttle" en 16 países para diferentes recorridos: industria, aeropuertos, hospitales, puertos, ciudades, parques, polígonos, universidades, centros comerciales y centrales nucleares..



Modelo EZ10 de EasySmile circulando por en San Sebastián.

EASYSMILE

El otro experto en microbuses autónomos es EasyMile, que tiene como accionistas principales a Alstom y Continental. Su modelo EZ10 ha circulado en pruebas en ciudades de más de 20 países. Fue pensada principalmente para los traslados de los primeros y últimos kilómetros hasta la red de transporte público general o en espacios como parques empresariales, universidades... El vehículo es eléctrico. Tiene una autonomía de entre 10-12 horas o de 8 horas en climas extremos. Puede alcanzar entre 10 y 20 Km/h y su capacidad es de 12 pasajeros, 6 de ellos sentados.



Presentación de AMTU de la gira catalana de microbús autónomo.

municarlo a la DGT, que sí tiene su propia normativa sobre cómo deben circular esos vehículos, como ocurre con otros transportes especiales, en línea con el reglamento de circulación.

Ahora, se ha modificado ese punto de la Convención de Viena, pero continúa la inercia y somos uno de los países elegidos por muchas compañías para realizar test.

MERCEDES-BENZ FUTURE BUS

Desde 2016, Mercedes-Benz ha probado su autobús urbano autónomo en la línea BRT más larga de Europa, que se encuentra en Holanda. La línea 300 de los Países Bajos, operada por la empresa Connexión, tiene cerca de 38 Km. Para la prueba de este nuevo autobús se eligió un tramo de unos 20 Km que comunica el aeropuerto de Ámsterdam Schiphol con la ciudad de Haarlem. A pesar de su autonomía, siempre hay un conductor supervisando la operación.

SCANIA Y LA TECNOLOGÍA 5G DE ERICSSON

El fabricante sueco está probando también la conducción autónoma en sus camiones y autobuses usando nuevos componentes de la tecnología 5G de Ericsson. Los camiones y autobuses con conducción autónoma se han diseñado para dominar las situaciones de tráfico más difíciles, sin embargo, en caso de imprevisto, los sistemas deben manejarse con un sistema remoto por un operador en caso de que estos vehículos se encuentren en una disyuntiva.

INTEGRALIA ENTRA EN LA INVESTIGACIÓN DEL VEHÍCULO AUTÓNOMO

Integralia está en el proyecto Boletus, que pretende conocer el desarrollo y fabricación de vehículos eléctricos autónomos. El carroceros trabajará sobre un chasis Mercedes-Benz. Se estima que el microbús estará listo en noviembre de 2019.

LOS COCHES AUTÓNOMOS SE CONVERTIRÁN EN LA QUINTA PANTALLA (TRAS EL CINE, LA TELEVISIÓN, EL ORDENADOR Y LOS DISPOSITIVOS MÓVILES)

EL TRANSPORTE PÚBLICO AUTÓNOMO EN ESPAÑA

El primer servicio de autobús sin conductor de nuestro país comenzó a rodar en pruebas en el Parque Científico y Tecnológico de Gipuzkoa en junio de 2016. Se trataba del primer demostrador de vehículo pilotado de forma automatizada destinado a transporte público de última milla. Estaba enmarcado en el proyecto europeo CityMobil2. El modelo elegido fue el EZ10 de EasyMile.

Ahora existen varios proyectos en marcha. En Cataluña, en colaboración con la empresa francesa Transdev, la Asociación de Municipios por la Movilidad y el Transporte Urbano (AMTU), anunció que se ofrecería a los ayuntamientos catalanes la posibilidad de participar de una gira itinerante para experimentar el vehículo público autónomo en su municipio, con un carril de una ruta de transporte reservado para la circulación de hasta cuatro vehículos autónomos. Por otra parte, la iniciativa pretende concienciar sobre los cambios económicos y culturales, en la movilidad, en la planificación urbanística, en el paisaje, etc. que comportará la llegada de esta modalidad de transporte emergente y de futuro.

En Canarias, una guagua sin conductor realizará la Ruta de los Volcanes de Timanfaya. Así lo aprobó la empresa pública Centros de Arte, Cultura y Turismo (CACT), dependiente del Cabildo de Lanzarote, que pone en marcha un proyecto denominado CITIES Timanfaya, cuyo objetivo es la incorporación de vehículos eléctricos y autónomos en el recorrido de las Montañas del Fuego. La excursión proporcionará una experiencia sin duda excepcional, ya que en las futuras guaguas no habrá conductor. Forman parte de este proyecto la Asociación Española de la Carretera (AEC), la Universidad Carlos III de Madrid y la empresa 2RK Consultores en Transporte Inteligente o GMV entre otros.

Málaga conectará con un autobús estándar autónomo el centro de la ciudad con su puerto. De este modo prestará servicio de traslado a las cruceristas que la visitan. El autobús urbano, que será 100% eléctrico, tendrá 12 metros de longitud y capacidad para 55 personas. El vehículo es automatizado, aunque también tendrá la opción de ser conducido por una persona. Estará operativo en 2020 gracias a la iniciativa AutoMOST, liderada por grupo Avanza y otros 11 socios entre los que están Irizar, Datik o INSIA entre otros.

Talavera de la Reina es la primera ciudad de España que puso en circulación un microbús eléctrico autónomo con tecnología 5G. En su interior contaba con un gran terminal móvil de Telefónica en el que se pueden visionar contenidos multimedia en streaming durante el trayecto o conectarse a servicios digitales y aplicaciones de realidad virtual. Los coches autónomos se convertirán en la quinta pantalla (tras el cine, la televisión, el ordenador y los dispositivos móviles).



Sistema de carga rápida

Autobuses eléctricos con menos baterías que cargan cada principio de línea en pocos minutos. Pesan menos y garantizan un menor coste de adquisición, operación y mantenimiento.

vectia.es



vectia

GROUP

CAF

CONECTIVIDAD: INFORMACIÓN DE IDA Y VUELTA

El hecho de que los vehículos estén conectados entre sí y con las infraestructuras permitirán a las administraciones dar un paso más en materias de gestión de las vías y de información al usuario de éstas. Según una encuesta, el 80% de los conductores cree que la conexión con el entorno de su coche será la misma que ahora tiene con su Smartphone. La conectividad permitirá a la DGT ser también más eficiente en la lucha contra el atasco y la mejora de la seguridad vial, ya que podrá usar la información emitida por los propios vehículos en circulación y hacerles llegar la suya sobre estado de carreteras, incidencias... directamente a su monitor particular en lugar de estar únicamente en las pantallas de la vía.

VEHÍCULOS EN USO COMPARTIDO

La tercera pata del banco es que la tendencia se mueve más hacia el uso compartido de las flotas de vehículos que a la propiedad de éstos. Esta fórmula la hemos utilizado desde siempre en el caso de los rent a car, alquiler de vehículos sin conductor para recorrer grandes distancias normalmente. Ahora ha explotado el uso compartido de coche privado en el centro de las ciudades, con un uso muy urbano. Existen dos modalidades de alquiler de coches por pequeños periodos de tiempo: round-trip (alquiler de ida y vuelta) y el free-floating (de uso flexible).

Las principales marcas de automoción están invirtiendo en este tipo de flotas y sus app porque se ve ya como la tendencia de futuro clara: Tener coche cuando quiero sin tener que comprarlo. Mercedes-Benz presentaba en IAA un prototipo de plataforma autónoma y eléctrica que puede usarse de modo compartido.

EL COCHE AUTÓNOMO, EL CARSHARING DE TERCERA GENERACIÓN

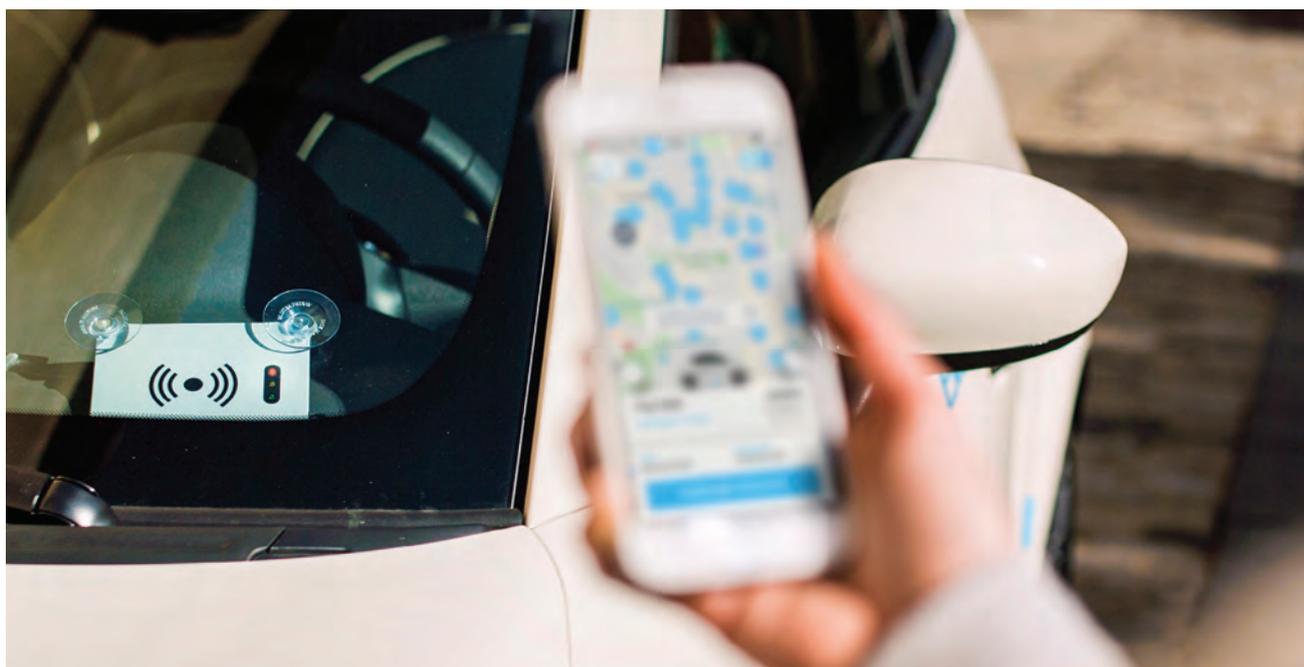
La industria automovilística está preparándose para la expansión del vehículo autónomo porque presenta grandes ventajas a priori como cero accidentes de tráfico, en teoría, menor consumo de energía y contaminación o disminución del número de automóviles necesarios, si no se usa como automóvil individual sino público en aplicaciones carsharing.

MILÁN, UNA CIUDAD CON CARSHARING EN SU TRANSPORTE MULTIMODAL

El Ayuntamiento milanés cuenta con 3.000 coches de carsharing y 800.000 inscritos que realizan 12.000 viajes al mes que se unen a un plan integral, multimodal e interconectado con el transporte público para conseguir descongestionar la ciudad e incluso llegar a rediseñarla.

Una ciudad basada en una flota de vehículos autónomos sólo necesitaría el 10% de la flota actual de vehículos, ahorraría el 90% de presupuesto global de movilidad, tendría un valor cercano a cero de contaminación y liberaría el 10% de la superficie de una urbe. En palabras del presidente de la AEC (Asociación Española de Carsharing), Pau Noy, "la movilidad 3.0 se sustentará en un estilo de vida distinto, donde la libertad y el uso del coche no serán valores importantes y donde los vehículos serán solo ordenadores"

MERCEDES-BENZ PRESENTABA EN IAA UN PROTOTIPO DE PLATAFORMA AUTÓNOMA Y ELÉCTRICA QUE PUEDE USARSE DE MODO COMPARTIDO



Apertura coche compartido con app.



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



“LOS SISTEMAS DE ASISTENCIA NOS VAN ACERCANDO A LA CONDUCCIÓN AUTÓNOMA SIN DARNOS CUENTA”

ANDRÉS OREJÓN, DIRECTOR GENERAL DE MERCEDES-BENZ VANS ESPAÑA

EN LA PASADA EDICIÓN DE IAA 2018 VIMOS LA APUESTA DE MERCEDES-BENZ VANS POR LA ELECTROMOVILIDAD, LA CONECTIVIDAD Y LA CONDUCCIÓN AUTÓNOMA. SOBRE ESTAS Y OTRAS CUESTIONES HABLAMOS CON ANDRÉS OREJÓN

Cómo está evolucionando el mercado de microbuses en 2018 y qué previsiones hay para 2019?

El mercado de Micros lleva varios meses de caída consecutiva con respecto al año anterior, si bien es cierto que el fuerte crecimiento del primer trimestre permitirá cerrar el año en positivo. En 2019 esperamos la misma tendencia alcista de los últimos años, pero habrá que ver el efecto que puedan tener los cambios normativos sobre la seguridad estructural de los nuevos vehículos (R66/02).

Su marca es líder en este segmento en España. ¿Qué porcentaje corresponden a unidades carrozadas?

En el caso de Mercedes-Benz es el 100%, todas las Sprinter requieren transformaciones que pueden ser de Evobus o realizadas por diversos fabricantes de segunda fase.

¿Cuáles son los carroceros con los que trabaja Mercedes-Benz Vans en España? ¿Qué requisitos se les exige?

Trabajamos con todos los carroceros, ya que es el cliente final el que selecciona el producto que más se adapta sus necesidades. La seguridad y la calidad son unos de nuestros principales requisitos, el programa Van Partner nos garantiza que se cumple con lo que se espera de un vehículo Mercedes-Benz.

¿Qué mejoras nos trae la nueva generación Sprinter?

Además de un nuevo diseño tanto exterior como especialmente interior, la conectividad y los nuevos sistemas de seguridad y asistencia a la conducción son



las principales novedades. Mecánicamente disponemos por primera vez de tracción delantera, aunque esta disposición mecánica no tendrá mucha demanda en el mercado de micros.

¿Qué papel jugarán las furgonetas y micros en la movilidad de las próximas décadas?

Tanto la electromovilidad como la conducción autónoma son tecnologías que iremos viendo cada vez en más vehículos cuando realmente supongan una ventaja según el tipo de uso al que se destine. En 2019 Mercedes-Benz lanza al mercado las versiones eléctricas de sus furgonetas Vito y Sprinter y poco a poco iremos viendo más sistemas de asistencia que nos van acercando a la conducción autónoma sin darnos cuenta. Mercedes-Benz apuesta decididamente por ello y añade el transporte compartido como claves de la movilidad del futuro.

¿Será económicamente viable el modelo de electromovilidad, responderán las flotas a las necesidades del transporte de pasajeros?

La tecnología actual no está preparada todavía para el transporte de personas en largos recorridos, la autonomía y los tiempos de recarga son las principales barreras, será en trayectos urbanos donde será técnicamente viable. Los motores de combustión son a día de hoy la solución más eficiente y rentable y es de esperar que convivan con las energías alternativas según el tipo de uso al que se destine cada vehículo.

¿Cómo ayudará la conectividad a la gestión y ahorro de costes de las empresas?

Este gestor de flotas le permite no solo disponer de todos los datos y localización de todas las furgonetas de las flotas y optimizar las rutas, sino también el re-

“LOS MOTORES DE COMBUSTIÓN SON A DÍA DE HOY LA SOLUCIÓN MÁS EFICIENTE Y RENTABLE Y ES DE ESPERAR QUE CONVIVAN CON LAS ENERGÍAS ALTERNATIVAS SEGÚN EL TIPO DE USO AL QUE SE DESTINE CADA VEHÍCULO”

gistro de todos los viajes y el monitor ecológico que permiten hacer los cambios necesarios para que la flota sea más eficiente, disminuyendo el consumo de combustible u optimizando las rutas. Así mismo, también le permite al flotista conocer en tiempo real cualquier aviso que sea relevante para la disponibilidad del vehículo para trabajar (Emergencias, avisos de servicio, nivel de llenado del tanque de combustible, presión de los neumáticos, estado de los frenos, etc...) y además podemos, a través de la aplicación de conductor, enviar mensajes y rutas específicas a este, incluso autorizarle para que pueda controlar el vehículo a distancia.

¿Para cuando considera que la conducción autónoma de microbuses será una realidad que salga fuera de entornos controlados o carriles de circulación exclusivos?

Es un poco pronto para poder dar una fecha cuando todavía no hay vehículos autónomos circulando por nuestras ciudades o carreteras. Cuando la legislación lo permita y la tecnología ofrezca todas las garantías de seguridad veremos cómo es aplicable a cada necesidad de movilidad.



Andrés Orejón charla con Luis Gómez-Llorente, Director de la revista Viajeros, durante la entrevista.

“EL PROGRAMA VAN PARTNER NOS GARANTIZA QUE SE CUMPLE CON LO QUE SE ESPERA DE UN VEHÍCULO MERCEDES-BENZ”



HACIA UN BILLETAJE SIN EFECTIVO

EL EFECTIVO A BORDO TIENE LOS DÍAS CONTADOS EN EL SECTOR DEL AUTOBÚS

ALGUNOS OPERADORES LO HAN ELIMINADO YA Y PARECE QUE EL PAGO SIN CONTACTO SE IMPONE, TANTO PARA SOPORTES PROPIOS COMO PARA LOS DE TITULARIDAD BANCARIA

Eliminar la venta a bordo con efectivo no sólo mejora la velocidad comercial y los problemas de cambio para el conductor, también reduce la necesidad de uso de papel y facilita una información de los usuarios muy útil para el operador.

PAGAR CON LA TARJETA DEL BANCO

Parece extendida la idea de usar un título sin contacto propio del operador para pagar en el autobús. Sin embargo, los billetes sencillos, los usados mayoritariamente por los usuarios no habituales, suponen un reto, especialmente en ciudades muy turísticas. Operadores como Dbus, EMT Madrid o Vectalia ya han probado el pago de billete sencillo con tarjeta financiera, no asociada al prepago a su empresa sino a la cuenta bancaria del viajero.

Para ello es necesario que los lectores de las tarjetas sean compatibles con las tecnologías NFC y EMV, las más usadas por las tarjetas bancarias. En España la media de tarjetas bancarias por persona es de 1,5. De cada 3 transacciones comerciales realizadas en nuestro país, 1 es con tarjeta contactless.

En Londres ya funciona con éxito el uso de este tipo de pago con tarjeta financiera. Se han realizado hasta la fecha más de 1,8 millones de viajes diarios usando tarjetas contactless. Más del 40% de los viajes en metro, tren y autobús se paga con tarjetas contactless. El 8% de los viajes se pagan con dispositivos móviles. Se han usado 19 millones de tarjetas únicas de más de 100 países. Se han validado pagos por valor de 300 millones.

EXPERIENCIA CON TURISTAS EN ESPAÑA

Vectalia ha puesto en marcha su propio plan de incorporación de tecnología de pago contactless. Para ello permite el pago a bordo con tarjeta bancaria o dispositivos móviles en el autobús turístico Turibus así como los autobuses de la línea C6 que conectan el aeropuerto con la ciudad. Tras aproximar su dispositivo al lector, el billete queda pagado y validado automáticamente sin necesidad de comprar previamente un billete físico.

MANUAL DE IMPLANTACIÓN DE PAGO CONTACTLESS

La Asociación de Empresas Gestoras de Transportes Colectivos Urbanos (ATUC) y VISA han trabajado conjuntamente en la elaboración de una guía práctica para que los operadores que quieren implantar este sistema de pago puedan aprovechar la experiencia



de quienes antes se han embarcado en el mismo proyecto. Busmatick participó en este manual.

TESC, LA TARJETA ESPAÑOLA SIN CONTACTO

Más allá del pago sin contacto a un operador, existen proyectos que pretenden anar los medios de pago de diferentes empresas de transporte público. Es el caso de TESC, proyecto en la que participó Busmatick. La tarjeta TESC surge de una clara necesidad: facilitar el pago del viaje a todos los usuarios del transporte público. Los viajeros están cansados de tener que llevar encima varios medios de pago diferentes: tarjetas inteligentes con o sin contacto, otros títulos de transporte o incluso efectivo.

PROBADA CON ÉXITO LA TECNOLOGÍA PARA PAGO ÚNICO DEL TRANSPORTE EN EUROPA

La tecnología ha permitido que muchas pruebas de pago con móvil hayan sido todo un éxito. Ahora un proyecto europeo vuelve a dar un giro de tuerca más. MobiWallet es un proyecto europeo para conseguir pagar vía móvil en diferentes medios de transporte urbano de Europa sin tener en cuenta en qué país estemos.

LA COMBINACIÓN DE TECNOLOGÍA CONTACTLESS Y APPS PARA MÓVIL PERMITIRÁN QUE EL VIAJERO PUEDA MOVERSE POR DIFERENTES PAÍSES CON UN ÚNICO MODO DE PAGO, SIN CAMBIAR DE TÍTULO

El objetivo de MobiWallet es mejorar los transportes en Europa, facilitando el uso combinado de transporte público y privado y servicios adicionales que ayuden a mejorar la movilidad, haciéndola más inteligente y sostenible. Indra es la empresa líder del proyecto, en el que participan otros 15 socios.

Se ha probado con éxito en las ciudades de Santander (España), Pisa y Florencia (Italia), Novi Sad (Serbia) y la región de West Midlands (Reino Unido). Además del pago integrado, entre los servicios de valor añadido que facilita la solución desarrollada están la planificación de rutas intermodales, la elección inteligente de tarifa, el uso de realidad aumentada para acceder a información de transporte o medioambiental en tiempo real, la detección de ocupación de aparcamientos o la posibilidad de compartir coche.

MobiWallet permite que un usuario de una ciudad pueda comprar un billete de otra, desde su aplicación o bien que pueda acceder a la aplicación de la ciudad que visita sin necesidad de registrarse de nuevo y pudiendo utilizar el saldo virtual del que disponía.



Soluciones Globales a su disposición....

- Sistemas de Ticketing y Cancelación**
- Venta con Reserva Centralizada para Estaciones**
- Venta de Billetes OnLine**
- Sistemas de Ayuda a la Explotación SAE**
- Transporte a la Demanda**
- Video Vigilancia Integrada en Sistema**
- Terminales de Inspección**
- Sistemas Automáticos o Autoventa**
- Cuenta Viajeros**
- Cambistas-Monederos**
- Pagos Bancarios a Bordo**



Fabricantes de Sistemas Informáticos para el Autobús

HALCÓN



Ingeniería y Sistemas del Transporte

ASESORÍA INFORMÁTICA PARA EL TRANSPORTE

Teléfonos: 916 848 015 - 911 123 985

ist@istsis.com www.istsis.com





EQUIPOS DE TICKETING MULTIFUNCIONALES

BUSMATIC HA INTEGRADO TODO EL SISTEMA TICKETING EN UNA ÚNICA CONSOLA, ELITE

SU CONSOLA ELITE® (ENHANCED LIGHT INTEGRATED TICKETING EQUIPMENT) ES EL ELEMENTO PRINCIPAL DEL SISTEMA INTEGRAL DE GESTIÓN Y LOCALIZACIÓN DE VEHÍCULOS SIGLA DE BUSMATIC

Esta consola es expendedora de tickets, validadora de tarjetas inteligentes, consola de conductor y computador a bordo. La consola eLite es un robusto pupitre que sirve de interfaz entre el conductor de un autobús y el ordenador de a bordo. Permite interactuar al usuario a través de su pantalla táctil en las extremas condiciones que se dan a bordo de un vehículo de transporte industrial. De muy fácil instalación, provee todas las funcionalidades propias de: SAE (Sistema de Ayuda a la Explotación), SIR (Sistema Integrado de Recaudo) y SIU (Sistema de Información a Usuarios).

VENTA DE BILLETES

Venta de billetes en los autobuses mediante la impresión de tickets con el formato personalizado. Permite la selección de orígenes y destinos, así como la selección de distintos tipos de descuentos. También puede permitir la venta de billetes con plaza a tiempo real actuando como una taquilla más, permitiendo totalmente la integración con el sistema global de venta.

CONTROL DE PASAJEROS Y HOJA DE RUTA

El conductor puede visualizar la hoja de ruta y la ocupación del autobús. De esta forma, el conductor indica al sistema los asientos que se van ocupando en el momento en el que los viajeros acceden al autobús, controlando en este momento si alguna plaza vendida se queda sin ocupar, que podría ponerse a la venta si llega la hora de salida.

VALIDACIÓN DE TARJETAS INTELIGENTES SIN CONTACTO

Los viajeros provistos de las mismas accederían al autobús presentando las tarjetas delante del lector sin contacto de la máquina. De esta forma se beneficiarían de las tarifas bono. Además visualiza en la pantalla el saldo que le queda en la tarjeta bono.



RECARGA DE TARJETAS EN EL PROPIO AUTOBÚS

eLite puede vender y recargar los bonos en las tarjetas sin contacto aunque no es recomendable porque reduce la velocidad comercial del bus. Siempre que sea posible, es preferible que estas tarjetas se recarguen en los puntos de recarga que disponga la compañía, que pueden ser puntos de recarga automática o taquillas de la compañía.

PERMITE EL PAGO INTEGRADO CON TELÉFONO MÓVIL A TRAVÉS DE LA TECNOLOGÍA NFC

Los usuarios del servicio regular podrán adquirir sus títulos de viaje "on line" emulando las tarjetas en su Smartphone. Para realizar el trayecto sólo será necesario acercar el teléfono a la antena de eLite.

EQUIPOS DE INSPECCIÓN

Busmatick también ha lanzado su equipo MiniLite Fx100, un pequeño y potente dispositivo portátil que sirve como validadora y consultora de tarjetas o QR, ticketing, control de calidad, ayuda a la conducción, como terminal portable para cobro de tarjetas o para revisores que realicen su trabajo consultando las tarjetas de usuarios de un bus.



IST CUMPLE 20 AÑOS

PRODUCTO EXCELENTE SIN INTERMEDIARIOS Y A BUEN PRECIO
ES SU TARJETA DE VISITA

CON UNA NUEVA IMAGEN ISIS INGENIERÍA Y SISTEMAS,
COMERCIALMENTE IST, YA HA CUMPLIDO LOS 20 AÑOS
DESDE SU CREACIÓN

Han sido tiempos de mucho trabajo y obstáculos pero siempre afrontados y superados con gran ilusión por todo el equipo empresarial que ahora celebra con orgullo su 20 Aniversario.

La apuesta por el mercado Nacional y por la tecnología punta aplicada al transporte de viajeros le ha llevado a conseguir validar sus sistemas en la Xunta de Galicia, Consorcios de Madrid y Andalucía, Generalitat Valenciana, Metropolitanos de Valladolid y Salamanca.

Los equipos que fabrica IST en manos de los operadores de transporte son un arma muy poderosa para ayudarles a controlar y a rentabilizar su negocio. Los parámetros de calidad/precio son excelentes, los mejores productos, sin intermediarios, a muy buen precio. Su punto fuerte es la agilidad, con menos burocracia y una relación más humana para dar respuesta a cualquier incidencia o petición que se les haga y un riguroso control de calidad tanto en la fabricación como en la puesta en servicio.

MÁS PRODUCTOS Y FUNCIONALIDADES

Su producto estrella es el modelo Halcón, toda una gran máquina de billeteaje y SAE, ganadora de varias licitaciones en los últimos meses.

Las claves para que salga adelante su desafío han pasado por reinventarse día a día a través de sus productos y generar funcionalidades nuevas para sacarles máximo partido. Destacamos la integración de la lectura de códigos QR y NFC que permiten validar en papel o en el móvil el billete adquirido por internet o en la estación.

El 2018, como no podía ser de otra manera, ha sido muy productivo en desarrollos llevados a buen puerto, como la Red de Recargas de Bono Bus en Servidor Centralizado para toda una ciudad con más de 50 puntos de recargas, el Pago con Tarjeta de Crédito a bordo del bus y la Máquina de Billeteaje y Validación Portátil para regulares, escolares y trabajadores.

El reto principal para el 2019 es potenciar la venta "On Line" en su catálogo de Venta Centralizada y para el bus Halcón fortalecer las funciones de Sistema de Ayuda a la Explotación, SAE "también hemos sido los adjudicatarios de un concurso al respecto y sin duda será una buena experiencia para otros proyectos similares".

Y para el futuro, "continuar en la misma línea de investigación y desarrollo que les hemos ofrecido en éstos últimos 20 años, si sus autobuses no paran, IST tampoco".





CONTACTLESS, SOLUCIÓN DE PAGO PARA TRANSPORTE COLECTIVO

GARANTIZA UN ACCESO MÁS RÁPIDO Y SENCILLO Y MINIMIZA LOS COSTES DEL OPERADOR

EL USO DE TARJETAS BANCARIAS CADA VEZ ESTÁ MÁS EXTENDIDO EN TODO EL MUNDO. SOLO EN ESPAÑA EXISTEN CERCA DE 50 MILLONES DE TARJETAS DE DISTINTOS TIPOS

Por ello y para garantizar la máxima seguridad y sencillez de uso en todas las operaciones que se realizan con ellas, estas tarjetas incorporan distintos componentes tecnológicos de última generación.

Las tecnologías adoptadas por las tarjetas de crédito han evolucionado mucho durante los últimos años. El uso de bandas magnéticas, donde se almacenaba la información, fue poco a poco sustituido por la incorporación de microchips que consiguen aumentar más aún la seguridad, al establecer una comunicación bidireccional con la terminal de pago para garantizar la identidad del cliente. El último avance adoptado ha sido la tecnología contactless, que permite realizar pagos simplemente acercando la tarjeta al terminal, lo cual posibilita que se cree un canal de comunicación capaz de enviar y recibir información sobre la autorización del pago, todo ello de forma segura, simplificando el proceso y ahorrando tiempo.

VENTAJAS DE LA TARJETA CONTACTLESS PARA EL TRANSPORTE COLECTIVO

El transporte colectivo, en sus distintos medios, se puede ver claramente beneficiado por la incorporación de la tecnología contactless como medio de pago. Las ventajas son múltiples. Por un lado, hace posible el pago dentro de los vehículos o directamente en los tornos, lo que permite eliminar la necesidad de adquirir de forma previa billetes, tarjetas, abonos de transporte... o tener que acudir previamente a

taquillas o máquinas expendedoras. Esto permite un acceso más rápido y sencillo. De esta forma, el pasajero accede con su tarjeta que sirve de medio de pago y de título de transporte. Al mismo tiempo, reduce el tiempo de acceso al sistema ya que las tecnologías más avanzadas permiten realizar operaciones con tarjetas contactless en 500 milisegundos, frente a los 5-8 segundos necesarios en soluciones basadas en códigos QR, o los 30 segundos de media que se estiman necesarios para realizar pagos en efectivo. Lo que, en consecuencia, agiliza el acceso y abrevia las esperas reduciendo en gran medida la formación de colas en tornos o acceso a los vehículos.

REDUCCIÓN DE COSTES PARA EL OPERADOR

Otro de los beneficios del uso de las tarjetas contactless en el transporte público es que minimizan los costes para el operador. El pago con este tipo de tarjetas supone un ahorro para los operadores en costes de emisión de billetes, al funcionar la tarjeta como resguardo del ticket del viajero. También aumenta la duración del soporte, que alcanza una media de dos a cuatro años, ya que las tarjetas son físicamente más resistentes que otros medios como los billetes, cuyas bandas se pueden desmagnetizar o doblar. Además, este medio facilita la identificación del usuario. Al tratarse de tarjetas nominales, realizar el pago de esta forma proporciona información valiosa a los operadores al obtener datos como frecuencia, comportamiento, nacionalidad, etc., lo

que permite realizar estudios sobre los usuarios. Otra de las ventajas asociadas al uso de este tipo de tarjetas, es que facilita el transporte multimodal, dado que la tarjeta, aparte de como medio de pago, puede funcionar como identificador del pasajero. Pero las ventajas no terminan ahí, ya que este sistema de pago también garantiza la seguridad, un campo en el que las tarjetas contactless cumplen con los estándares más elevados del mercado, lo que las sitúa como el medio de pago más seguro. Finalmente, destacar la universalidad que aporta este sistema de acceso al permitir su uso a propietarios de tarjetas de cualquier país, lo que posibilita adaptar esta solución a nivel mundial y supone un gran beneficio para el sector turismo.

SOLUCIONES DE PAGO Y ACCESO CON TARJETAS CONTACTLESS

Para la adopción de este tipo de soluciones es necesaria la instalación de hardware específico en tornos, o en sistemas de acceso, capaces de establecer la conexión entre las tarjetas y los sistemas financieros. Además, para la instalación en vehículos como autobuses, trenes o tranvías, hay que tener presente la importancia de la necesidad de instalar junto a estos equipos otros dispositivos que les aporten comunicaciones en tiempo real, y que permitan el contacto directo y constante entre los vehículos y los centros de control y operaciones para mandar toda la información necesaria.

Estos dispositivos de comunicaciones, además de estar especialmente diseñados y certificados para soportar las elevadas temperaturas y altas vibraciones que podemos encontrar dentro de los vehículos, garantizan la máxima seguridad en las comunicaciones entre los terminales de a bordo y las centrales, teniendo en cuenta la criticidad e importancia de los datos enviados para el negocio. Para ello, estos dispositivos han de estar dotados con las últimas tecnologías en seguridad como IPsec y otros protocolos de tunelización, poseer opciones de redundancia como VRRP (Virtual Router Redundancy Protocol) y garantizar la cobertura con soluciones dual LTE y dual SIM. Gracias a las plataformas de comunicaciones multiservicios especialmente diseñadas para vehículos y para el entorno ferroviario, es posible dotar de conectividad a todas las soluciones requeridas a bordo de estos vehículos: desde los sistemas de ticketing, a sistemas de CCTV, marketing dinámico o servicios de Wi-Fi y entretenimiento a bordo. De forma que, no solo son capaces de dotar de conexión a los distintos medios de transporte, sino que permiten garantizar la conexión a lo largo de todo el trayecto y con la máxima seguridad en la información enviada, asegurando la independencia en la comunicación de las distintas soluciones del vehículo. De esta forma, las compañías de transporte colectivo pueden garantizar el éxito de soluciones tan innovadoras en sus vehículos como el pago mediante tarjetas contactless.



AIDA SUÁREZ PACIOS
INGENIERA AERONÁUTICA, BUSINESS
LINE MANAGER DEL SECTOR TRANSPORTE
EN TELDAT



POR UN CIELO CADA DÍA MÁS LIMPIO



Híbrido



BioGás



Gas Natural



Biodiésel



Bioetanol



HVO

AUTOBUSES SCANIA, AUTOBUSES SOSTENIBLES

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

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



www.scania.es

SCANIA



“SUZOHAPP ESTÁ PRESENTE EN MÁS DE 110 OPERADORES”

FRANCISCO LÓPEZ, SALES MANAGER DE SUZOHAPP ESPAÑA

EN ESPAÑA CASI 30.000 CONDUCTORES SON USUARIOS DE LAS SOLUCIONES SCAN COIN Y 110 OPERADORES, LO QUE SIGNIFICA CASI UN 65% DE CUOTA DE MERCADO

Qué ha cambiado en la nueva etapa de la marca SCAN COIN, ahora como SUZOHAPP?

Esta nueva etapa supone para nosotros sobre todo la apertura de un nuevo abanico de oportunidades, SCAN COIN es una marca reconocida en el mercado, asentada en muchos sectores y muy particularmente en el Transporte de viajeros. SUZOHAPP, no solo nos permite consolidar nuestra posición, a su vez nos aporta la posibilidad de creación de nuevas soluciones como en el suministro del cambio para los conductores, y casos específicos con demandas especiales. En estos momentos estamos en la búsqueda de nuevos conceptos para una mejora de la gestión del efectivo a bordo del autobús.

¿En cuántos operadores de transporte en autobús está SUZOHAPP en España?

SUZOHAPP está presente en más de 110 operadores, muchos de ellos son grandes operadores del sector, tanto público como privado, en la península y en las islas. Entre las empresas públicas por destacar algunas por su tamaño, estamos en EMT Madrid, TMB en Barcelona, EMT Valencia, EMT Málaga, Guaguas en Las Palmas, TITSA en Tenerife, etc., en cuanto a las empresas privadas, igualmente por su tamaño, estamos en Grupo ALSA, Grupo Avanza, Grupo Moventia, Sagalés, Monbus, etc., pero no solo trabajamos con los grandes, trabajamos con todo tipo de operadores, ya sean grandes, medianos o pequeños, ya que tenemos soluciones que se adaptan a todos los perfiles, tanto en prestaciones, como en precio.

¿Cuáles son las necesidades de los conductores que solucionan sus sistemas?

Entre las funciones del conductor está el cobro de los billetes y una vez llega a cochera debe liquidar su recaudación. Esta gestión que parece sencilla, maneja gran cantidad de parámetros que tienen que

ser resueltos en el momento de la autoliquidación, no es fácil cubrir toda la franja horaria de trabajo. Igualmente la liquidación manual es un proceso que requiere control, lo que la hace ineficiente y costosa. Nuestras soluciones permiten al conductor liquidar en cualquier momento durante las 24 h. x 365 días, y realizar con rapidez el conteo y verificación del efectivo a liquidar, así como trasladar la información que precisa la empresa.

¿Qué ventajas ofrece a la empresa la automatización de los procesos de autoliquidación del efectivo?

En la línea de lo anterior, la empresa pone a disposición de sus conductores una herramienta que les permite liquidar en cualquier momento del día, sin colas, ni tiempos de espera, lo que facilita que las autoliquidaciones se puedan hacer a diario. Pero, además, esto permite eliminar trabajos administrativos, hacer las conciliaciones en automático, evitando errores por el tratamiento manual de los datos sin la necesidad de la manipulación del efectivo por parte de su personal. También los sistemas de autoliquidación SCAN COIN se utilizan como el canal de comunicación con los conductores a través de un servicio de mensajería, ya que es un punto por el que pasan todos los conductores y este podría estar en una ubicación remota. SUZOHAPP dispone de un catálogo de módulos de software que aportan las funcionalidades necesarias para que los datos de la liquidación sean integrados en la plataforma SAE de la manera más eficiente y personalizada para cada operador.

¿Qué equipos tiene actualmente disponibles su marca para el mundo del autobús?

Tenemos diferentes tipos de soluciones, todas ellas dimensionadas para el volumen de cada empresa. Soluciones de depósito de moneda y billete, soluciones mixtas con depósito o reciclado de moneda y billete para dotar de cambio. Estas soluciones ofrecen capacidades desde 2.000 hasta las 36.000 monedas y desde 1.200 a 10.000 billetes.

Las soluciones de reciclado permiten que el depósito de moneda y billete pueda dotar de cambio tanto a los conductores, como a las taquillas si las hubiera.

Igualmente, las soluciones solo de depósito se pueden complementar con máquinas dispensadoras de cambio, según necesidad, para 1, 2, 4 o 6 denominaciones de moneda y hasta 2 de billete, con capacida-

“TRABAJAMOS CON TODO TIPO DE OPERADORES, GRANDES, MEDIANOS O PEQUEÑOS, YA QUE TENEMOS SOLUCIONES QUE SE ADAPTAN A TODOS LOS PERFILES, TANTO EN PRESTACIONES, COMO EN PRECIO”

des de hasta 20.000 monedas y 2.000 billetes pudiéndose adaptar a nuevas necesidades que requieran los cambios tarifarios.

¿Es complicado adaptar las máquinas a los cambios de los billetes del Euro?

No, en absoluto, siempre y cuando los nuevos billetes estén dentro de los estándares establecidos, como ha sido hasta la fecha, es decir, que no sean más grandes o tengan algún nuevo elemento de seguridad que no identifiquen los sensores actuales. De hecho, nuestros clientes con contrato de mantenimiento, más del 95%, no han sido conscientes de la actualización que se ha hecho en la puesta en circulación de los nuevos billetes Euro de la serie Europa y las máquinas los han aceptado desde el primer día sin problema.

¿Cómo es su postventa? ¿Cuentan con servicios telemáticos de atención al cliente?

Sin duda el servicio postventa es uno de las principales fortalezas de SUZOHAPP, con una red de servicio propio con técnicos especializados, con cobertura nacional, incluidas las Islas, disponemos de diferentes modelos de servicio para satisfacer las necesidades que demandan nuestros clientes, llegando a una cobertura de 365 días al año. Pero sobre todo incidimos mucho en el servicio preventivo, entendemos que la proactividad es disponibilidad de las soluciones para nuestros clientes.

La monitorización y resolución en remoto de las incidencias es fundamental en nuestro servicio postventa, solucionando más del 90% de las incidencias por esta vía rápida (menos de 3 horas) y eficaz, que es lo que precisan nuestros clientes.

En un mundo que apuesta por eliminar el efectivo y el pago con tarjeta recargable o bancaria en el autobús, ¿cuál es el lugar de su compañía? ¿Cuánto tiempo cree que tardará en desaparecer por completo el efectivo en el autobús y el autocar?

Es difícil saber cuánto tiempo durará el efectivo en este sector, pero si nos remitimos a informes globales, no solo de este sector, tomando como fuente el Banco Central Europeo, vemos que en la zona Euro el efectivo circulante sigue aumentando cada año, concretamente en 2017 aumentó un 5,9% el número de billetes circulantes y un 4% el valor de los mismos, si esto lo trasladamos a España, donde la misma fuente nos dice que el 87% de las operaciones se realizaron en efectivo, no parece muy probable que desaparezca a corto plazo.

Por otro lado, sí que hemos observado un crecimiento constante en la automatización de las recaudaciones en efectivo, esto hace que el coste de las liquidaciones sea cada vez más baja, en consecuencia el tratamiento manual del efectivo tiene menos sentido y nuestras soluciones más, pues liberan de ese trabajo que no aporta valor a las empresas.





“EL TRANSPORTE PÚBLICO DEBE SER MÁS ATRACTIVO, EFICIENTE Y DE CALIDAD”

MANUEL BENDALA, GERENTE DE EMTUSA HUELVA

FUNDADA EN 1954, LA EMPRESA GESTORA DEL AUTOBÚS URBANO DE HUELVA, EMTUSA, CUENTA HOY CON UNA FLOTA DE 42 VEHÍCULOS CON UNA EDAD MEDIA DE 13 AÑOS. EL 93% DE ESA FLOTA ESTÁ ADAPTADA A PMR Y EL 25% SE MUEVE CON PROPULSIÓN ALTERNATIVA, CONCRETAMENTE GNC. CON UN TOTAL DE 8 LÍNEAS Y 193 PARADAS, LAS 150 PERSONAS QUE COMPONEN SU EQUIPO PERMITEN LA MOVILIDAD DE 6 MILLONES DE VIAJEROS ANUALES

Qué valoración haría de estos dos años y medio al frente de EMTUSA Huelva?

Muy positiva, al llegar iniciamos de forma rápida un proceso de transformación de la empresa, que vectorizamos a través de seis ejes de actuación, hemos

ido generando los entornos que han permitido sus desarrollos siguiendo este orden cronológico: Comunicación, Gestión, Personal, Tarifas, Flota y Líneas, de tal manera que a fecha de finalización de 2018, habrán sido completamente implementados.

En un momento tan cambiante para la movilidad, ¿cuáles son las prioridades de la compañía a medio plazo?

Sin duda seguir avanzando en el cambio de tendencia que ya hemos conseguido iniciar al respecto del crecimiento en el número de viajeros, fortalecer las condiciones del transporte público frente al privado nos ha permitido en 2017 tener más usuarios que el año anterior, circunstancia que no se producía en EMTUSA desde hacía una década.

Este año 2018, consolidamos el impulso al uso del transporte público con un incremento respecto a 2017 en torno al 4%.

La movilidad de nuestra ciudad mejora con la disminución del vehículo privado y para ello el transporte público debe ser más atractivo, eficiente y de calidad, nuestros ejes de actuación están orientados hacia la consecución de esos objetivos, sobre todo cuando

además, empiezan a aparecer en el escenario modelos basados en la economía colaborativa, que tendrán un importante avance en los próximos años.

¿Qué valoración haría sobre la llegada de la futura Ley de Financiación del Transporte Público?

Creo que está siendo una travesía demasiado larga para nuestro sector, que esperemos alcance pronto su meta.

La necesidad de establecer un sistema de corresponsabilidad donde intervengan todas las administraciones y demás stakeholders, regulada por ley, se antoja como absolutamente imprescindible para el sostenimiento y crecimiento del transporte público en nuestras ciudades.

Esto que parece una obviedad, está siendo difícil de articular, pero las noticias que se manejan estos días son realmente positivas para su consecución.

Están rediseñando su red de autobuses. ¿Cuáles serán las prioridades y mejoras en esa transformación?

Disfrutamos de una ciudad extraordinaria en muchos aspectos, pero compleja para el desarrollo del transporte urbano, su geometría elíptica con el centro urbano en uno de sus focos, hace que el grueso de los desplazamientos se realicen conexasionando las barriadas con este punto, operando con distancias no muy grandes, lo que supone un hándicap importante, ya que si no ofreces un servicio puntual y rápido, alternativamente, los ciudadanos se desplazan rápidamente a pie.

Con ese condicionante y otros muchos entre los que se encuentra también el hecho de disponer de una trama urbana, que en ocasiones tiene una topografía difícil por la aparición de “cabezos”, hemos diseñado un nuevo mapa de líneas que prioriza la mejora de los tiempos de espera, que interconecta directamente entre sí puntos neurálgicos de la ciudad que

“ANTES DE FINALIZAR 2018, ESPERAMOS COMPLETAR LA PLANTA CON EL EQUIPAMIENTO QUE PERMITIRÁ COMERCIALIZAR GAS NATURAL VEHICULAR PARA EL PÚBLICO EN GENERAL, SEREMOS PIONEROS EN HUELVA, DONDE ACTUALMENTE NO HAY UNA INSTALACIÓN DE ESTE TIPO”

ahora no lo están y que además alcanza a una cantidad de población mayor, en definitiva inducimos la mejora de la movilidad en la ciudad, ampliando la cobertura del transporte público urbano, incrementando para ello el número de líneas y paradas.

EMTUSA Huelva ha obtenido la nueva certificación internacional de seguridad vial. ¿Qué protocolos, formación o actividades desarrolla EMTUSA para mejorar la seguridad vial?

En primer lugar, querría destacar que ha sido un extraordinario hito para la compañía obtener esta acreditación ISO 39001 en Seguridad Vial, primera empresa pública de transporte urbano andaluza en conseguirla, a la vez que también superábamos asignaturas pendientes, como eran la obtención de las acreditaciones ISO 9001 e ISO 14001 para la gestión de la Calidad y el Medioambiente respectivamente, procesos que indudablemente nos van a permitir ofrecer mejores servicios a los ciudadanos.

Centrándome en la pregunta comentaré que además de nuestro Reglamento Técnico de Prestación de Servicios, que actualmente revisa todo su contenido y que es de obligado conocimiento y uso por nuestro personal, la empresa tiene implementado en sus vehículos un equipamiento que da soporte a los conductores para la realización de una conducción eficiente y segura.

Para el desarrollo de esta metodología, se realizaron cursos de formación en grupos reducidos, con objeto de tener una mayor implicación del personal. El sistema permite obtener una evaluación continua que supone una ayuda para mejorar tanto los parámetros relacionados con la seguridad vial, como con la eficiencia en el consumo de combustible.



“FORTALECER LAS CONDICIONES DEL TRANSPORTE PÚBLICO FRENTE AL PRIVADO NOS HA PERMITIDO EN 2017 TENER MÁS USUARIOS QUE EL AÑO ANTERIOR, CIRCUNSTANCIA QUE NO SE PRODUCÍA EN EMTUSA DESDE HACÍA UNA DÉCADA”

La incorporación de estas herramientas ha permitido entre otras cuestiones, una reducción del nivel de accidentabilidad, según se recoge en los datos que aporta nuestra memoria de gestión del último año.

Este verano comenzaban las obras para construir su estación de suministro de GNL. ¿Cómo van las obras y qué va a suponer para su flota?

Muy bien. A primeros de noviembre hemos finalizado el grueso de la instalación que operará la Compañía Endesa y que dará servicio a nuestros autobuses GNC los próximos diez años.

Para nosotros supondrá inicialmente poder atender el repostaje de un 25% de la flota, con un combustible ecológico, que reduce extraordinariamente las emisiones de Óxidos de Nitrógeno, CO₂, Partículas, etc., evolucionando nuestro servicio hacia un entorno más sostenible y respetuoso con el medioambiente. Adicionalmente vamos a obtener importantes ahorros económicos, según la situación del mercado Brent actual, estimamos unos ahorros del 30% en la factura de consumo de los coches diésel sustituidos. Antes de finalizar 2018, esperamos completar la planta con el equipamiento que permitirá comercializar Gas Natural Vehicular para el público en general, seremos pioneros en Huelva, donde actualmente no hay una instalación de este tipo disponible para el usuario de vehículo privado.



Van a renovar también su flota. ¿Cómo serán los nuevos vehículos?

Como ya avanzaba antes, se trata de vehículos impulsados por gas natural comprimido, creemos que es la mejor solución para ir alcanzando entornos de sostenibilidad. Su diferencial de precio con el diésel es muy aceptable y los ahorros económicos y de reducción de emisiones son considerables. Son autobuses con una tecnología muy consolidada que en estos momentos gozan de un gran impulso.

Es claro que avanzamos inexorablemente hacia el eléctrico, pero la tecnología actual requiere de grandes inversiones, que en nuestro caso y en este momento, eran difíciles de abordar.

También han puesto en marcha poder pagar con móvil el billete de autobús. ¿Es ya posible, cual ha sido la experiencia?

Confiamos en que a finales de 2018, primeros de 2019 sea una realidad. Adjudicamos los desarrollos tecnológicos hace unos meses y estamos finalizando los mismos para iniciar las pruebas. Todas las tendencias actuales van encaminadas en esa dirección y en ese sentido queremos avanzar. Hoy, el Smartphone es un aliado magnífico para multitud de procesos en los que estamos inmersos diariamente y una población importante de nuestros usuarios está en la franja de edad que así lo utiliza, por lo que entendemos que simplemente estamos adaptándonos a los nuevos formatos que llegan.

¿Qué otra tecnología o Apps usan para comunicarse con sus clientes?

Hace año y medio pusimos en marcha nuestra APP AppEmtusa, nuestro balance es extraordinariamente positivo. Más de 40.000 descargas han hecho que la práctica totalidad de nuestros usuarios consulten los tiempos de llegada a través de ella.

Está siendo también utilizado como un canal directo para enviar constantemente avisos y noticias relacionadas con la explotación, así como de la empresa en general.

En breve a través de ella podrán realizarse también recargas de las tarjetas de uso.

Por otro lado, renovamos integralmente la página web dándole un aire más moderno y cercano, permitiendo que muchos procesos puedan realizarse de forma telemática, además de incorporar un necesario Portal del Empleado.

¿Cómo afronta el futuro su Compañía?

Con ilusión y ánimo, estamos inmersos en un profundo proceso de transformación, que apenas ha empezado, confiamos en la completa renovación de la flota en los próximos años, así como la modernización paulatina de nuestras instalaciones y la consolidación de los refuerzos de plantilla que hemos sumado en estos dos últimos años. Todo eso nos debe llevar sin duda a convertirnos en una empresa claramente orientada hacia un servicio público de calidad, seguro y respetuoso con el medioambiente.



LA T-VERDA DEL AMB CUMPLE UN AÑO

ESTA TARJETA HA LOGRADO QUE DEJEN DE CIRCULAR 2.543 VEHÍCULOS CONTAMINANTES

EL OBJETIVO DEL ÁREA METROPOLITANA DE BARCELONA ES CAMBIAR LOS HÁBITOS DEL CIUDADANO Y LOGRAR QUE CAMBIE EL COCHE POR EL TRANSPORTE PÚBLICO O POR OTROS MÁS SOSTENIBLES, COMO LA BICI. DESDE HACE UN AÑO, EL AMB REGALA 3 AÑOS DE TRANSPORTE PÚBLICO GRATUITO CON LA TARJETA T-VERDA A QUIENES DESGUACEN UN VEHÍCULO CONTAMINANTE

Tres condiciones son indispensables para obtener la tarjeta verde: estar empadronado en alguno de los 36 municipios del área metropolitana de Barcelona, haber dado de baja y desguazado un vehículo contaminante en los 6 meses anteriores a la solicitud de la tarjeta y no haber comprado ningún vehículo durante los 6 meses anteriores al desguace ni posteriormente, así como no comprar ninguno en los próximos 3 años. Se consideran altamente contaminantes las motos tipo pre-Euro o Euro 1 (ciclomotores matriculados antes del 17/06/2002 y motocicletas matriculadas antes del 01/07/2004), los turismos diesel (M1) hasta Euro 3 (matriculados antes de 2006 sin etiqueta de la DGT) y turismos gasolina (M1) o gas hasta Euro 2 (matriculados antes de 2000 sin etiqueta de la DGT).

GRAN ACOGIDA DE ESTA INICIATIVA

Entre el 2 de octubre de 2017 y el 1 de octubre de 2018 se han entregado 2.543 tarjetas verdes metropolitanas, consiguiendo así retirar de la circulación 2.500 coches antiguos y 143 motocicletas-ciclomotores muy contaminantes, con el consiguiente ahorro de emisiones a la atmósfera y un gran beneficio para la salud pública. La mayoría de esos vehículos tenían más de 20 años y contaminaban más de 30 veces lo que uno nuevo.

BENEFICIO DIRECTO PARA LOS CIUDADANOS

Tras achatarrar su vehículo, cada beneficiario ahorrará aproximadamente 3.750 € al año si desguaza un coche diésel, 4.000 € si lo hace con uno de gasolina, o 1.300 € si es una moto. Los ciudadanos más beneficiados son los mayores de 40 años, que han solicitado 2.042 tarjetas, y en especial los de más de 60 años (747 tarjetas). Las personas entre 40 y 49 años han solicitado un número de Tarjeta Verde Metropolitana similar a las del rango entre 50 y 59, (625 y 670 respectivamente). La cifra baja hasta 367 tarjetas para la gente de 30 a 39 años y más entre los jóvenes conductores, 134 tarjetas para la franja entre 18 y 29 años. Un total de 364 adultos han cedido su tarjeta a sus hijos menores de 18 años.

FACILITANDO EL CAMBIO DE HÁBITOS

El año pasado (2017), el AMB creó la zona de bajas emisiones (ZBE) Rondas de Barcelona, de acuerdo con el Ayuntamiento de Barcelona y el resto de municipios implicados. Esto supone restricciones a los coches sin etiqueta ambiental de la DGT y furgonetas Pre-Euro 1 en caso de episodio de contaminación. A partir del 1 de diciembre de este año 2018, la restricción se amplía también a las motos. Éstas no disponían de distintivo ambiental hasta ahora. A partir de 2020, la medida pasará a ser permanente, de lunes a viernes, de 7.00 a 20.00h.

Con la Tarjeta Verde Metropolitana se quiere ayudar a los ciudadanos a dar el salto a este nuevo tipo de movilidad que pone restricciones al tráfico más contaminante y que pasa, sin duda, por el cambio de sus hábitos de transporte.



PRIMERA EDICIÓN DE EXPOBUS IBERIA

LA FERIA GALLEGA CONTÓ CON 101 FIRMAS EXPOSITORAS DE 13 PAÍSES

LA FERIA DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA, EXPOBUS IBERIA 2018, CERRÓ LAS PUERTAS DE SU PRIMERA EDICIÓN EN LA FEIRA INTERNACIONAL DE GALICIA ABANCA CONVIRTIÉNDOSE YA EN LA SEGUNDA FERIA DEL SECTOR A NIVEL NACIONAL EN CUANTO A NÚMERO DE EXPOSITORES E IMPORTANCIA DE MARCAS PRESENTES

Esta primera cita fue visitada por 1.266 profesionales del ámbito del transporte de viajeros por carretera, una cifra significativa teniendo en cuenta la dimensión del sector. La feria contó con 101 firmas expositoras de 13 países, de las cuales 46 fueron expositores directos de España y Portugal, y 55 indirectos. De los participantes directos, el 76% eran de fuera de Galicia, lo que pone de manifiesto el carácter peninsular de este certamen.

En cuanto a la superficie, ocuparon 5.793 metros cuadrados netos y 11.000 brutos. Se sumaron además otros 17.000 metros cuadrados brutos correspondientes al espacio ocupado por distintas

actividades tanto en el pabellón contiguo al principal como en el exterior.

Entre estos expositores estuvieron presentes muchas de las principales empresas fabricantes del sector del autobús y el autocar, importantes marcas carroceras y un notable número de compañías relacionadas con la industria auxiliar. La inmensa mayoría de ellas expresaron su satisfacción por los resultados en el certamen y su intención de participar de nuevo, al tiempo que destacadas empresas que no estuvieron presentes en esta ocasión pero visitaron la feria manifestaron a la organización su intención de participar en la próxima edición. Esto supone que el certamen cuente con excelentes perspectivas.

ExpoBus Iberia 2018 contó con un importante apoyo del presidente de la Xunta de Galicia, Alberto Núñez Feijóo, quien inauguró esta primera convocatoria, visitó a todos los expositores del certamen y participó en el 70 aniversario del grupo gallego Castrosua.

JORNADAS PROFESIONALES

La programación de ExpoBus Iberia incluyó la celebración de interesantes jornadas técnicas. Ayer se abordó la situación del transporte de viajeros en Galicia, con inauguración de la jornada por parte de la conselleira de Infraestructuras e Mobilidade de la Xunta, Ethel Vázquez Mourelle, y con la presencia de tres de las asociaciones representativas del sec-

tor en Galicia. Hoy, y con el cierre de la jornada por parte de Ignacio Maestro, director xeral de Mobilidade, se analizaron los cambios tecnológicos y sociales que se están produciendo en la movilidad, centrándose en aspectos como el marketing en la promoción de la movilidad, la inteligencia artificial y oportunidades del BigData y las tecnologías embarcadas en el autobús.

PREMIOS

Otras de las propuestas de la feria fue el Premio al Mejor Conductor de Autocar de España. El gallego Rafael Estévez Muños, de Empresa Raúl (de Salvaterra de Miño, Pontevedra), fue el ganador en este concurso. El segundo puesto fue para otro gallego, José Manuel González Juárez, de Autocares Meijide (empresa de Lalín, Pontevedra) y el tercero lugar lo consiguió el vasco Miguel Molina Delgado, de Bidasoa Bus (de Vitoria). Para otorgar este galardón se realizaron pruebas como slalom en diferentes sentidos, diana de precisión en la parada, frenazo de emergencia, prueba de paso estrecho o aparcamiento.

ATLAS BUS PRESENTÓ SUS NUEVAS MARCAS DE REPRESENTACIÓN

Atlas Bus explicó que será representante de la firma alemana de climatización Eberspächer

EXPOSICIÓN DE CLÁSICOS



Otra vistosa actividad del programa fue una exposición de autobuses clásicos. Contó con una veintena de originales vehículos desde la década de los 30, como alguno que llevaba conjuntamente ganado y personas, otros que contaban con extras de la época como un florero en la parte central del parabrisas o un autobús que es el único que se conserva de su modelo y que diferenciaba tres clases para llevar a los pasajeros, primera, segunda y también tercera, la cual contaba con 20 plazas en el techo.



ALCOA



ATLAS



CAPMAR



CBM



DAFO



EMAR KIEL



ISRI



IST



TOMTOM

Sutrak a partir del 1 de enero de 2019 para post venta, y de la firma Brusa, también como socio para gestionar el recambio de post venta y almacén logístico de garantías. En cuanto a productos, presentó faros de LED con función largo alcance y cruce, en dimensión 90 mm, cargadores de teléfonos inalámbrico wireless, cargadores USB de superficie, Pre-calentador de bajo consumo y gran eficiencia de Eberspächer Sutrak, Butacas Brusa Extend 300 y create 120 KF, así como una nueva pata de butaca de Aluminio Magnesio que consi-

gue entre butaca y pata aligerar hasta 5 Kg por pareja de butacas.

FECHA DE LA PRÓXIMA EDICIÓN POR CONFIRMAR
ExpoBus Iberia es una feria con carácter bienal, pero su próxima edición se podría celebrar ya en 2019 para adaptarla al calendario de ferias nacionales y europeas, de modo que pasaría a llevarse a cabo en años impares. Esta fecha de celebración, en 2019 o en 2020, será decidida próximamente por el comité organizador del certamen.



ONE

by **integralia**

**HASTA
25 PLAZAS
MÁS
CONDUCTOR**

WE DID IT!



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





GRUPO CASTROSUA CUMPLE 70 AÑOS DE HISTORIA

CELEBRÓ SU ANIVERSARIO EN LA PRIMERA EDICIÓN DE LA FERIA EXPOBUS IBERIA

JUAN LUIS CASTRO, PRESIDENTE EJECUTIVO, DESTACÓ NO SOLO LA FIGURA DEL FUNDADOR D. JOSÉ CASTRO, SINO TAMBIÉN EL PAPEL FUNDAMENTAL DE TODAS LAS PERSONAS QUE A LO LARGO DE LOS AÑOS HAN CONFORMADO LA GRAN FAMILIA DE LA PLANTILLA DE CASTROSUA

El recinto de la Feria Internacional de Galicia ABANCA acogió este viernes 9 de noviembre, en el marco de Expobus Iberia, el acto de celebración del 70º aniversario de Castrosua. El Presidente de la Xunta fue testigo, en el acto de esta empresa referente en Galicia, de un repaso por la historia, desde el inicio como compañía en los años 40, donde se han resaltado las dos principales cualidades de Castrosua: la innovación y su responsabilidad social.

HOMENAJE AL FUNDADOR

El grupo aprovechó la ocasión para homenajear a D. José Castro Suárez, fundador de la empresa, con la entrega de una placa a manos del Presidente de la Xunta de Galicia, D. Alberto Núñez Feijóo. El personal de Castrosua pudo seguir en directo el desarrollo del acto a través de Facebook.





EN 70 AÑOS, CASTROSUA HA EVOLUCIONADO MUCHO PERO MANTIENEN INTACTOS DOS PILARES DE SU FILOSOFÍA EMPRESARIAL: LA INNOVACIÓN Y SU RESPONSABILIDAD SOCIAL

EN EQUIPO

La celebración de este 70º aniversario fue retransmitida en directo por Castrosua a través de su página de Facebook. Gracias a ello, su personal pudo seguir el desarrollo del acto en directo e incluso tuvo la oportunidad de saludar al presidente de honor de Castrosua, D. José Castro, desde las propias fábricas.

MUCHO FUTURO POR DELANTE

Castrosua mira al futuro con el propósito de seguir superándose y ofreciendo al mercado soluciones eco-sostenibles. Siendo un referente en España, su vocación internacional afianza su espíritu de contribuir eficientemente al sector del transporte de viajeros por carretera. Celebra sus 70 años con el claro deseo de muchos más por delante: Al menos, otros 70 más.

70 AÑOS DE HISTORIA

La historia de Castrosua evolucionó instalándose en los años 50 en Vilagarcía de Arousa para, poco más tarde, abrir en los años 60 una planta de producción de 5000 m2 y así dar un servicio adecuado para carrozar los grandes encargos de Pegaso. La historia de Grupo Castrosua llega a nuestros días con las cuatro empresas que forman su grupo empresarial: Castrosua, Carsa, Cidsa e Insucar, habiendo superado dificultades gracias a la firme creencia en sus valores. Del mismo modo, se pudo comprobar la importancia de dichos valores con el visionado de un emocionante documental realizado por la propia empresa, en el que han homenajeado a D. José Castro y han recordado a figuras que han tenido una importancia vital en la compañía, como lo fue José Manuel Castro, antiguo consejero delegado, fallecido en 2007.



REFERENTE DE LA INDUSTRIA CARROCERA ESPAÑOLA

Sus orígenes se remontan a finales de los años 40 cuando Don José Castro, fundador y actual presidente de honor de la compañía, regresa del servicio militar y se instala como carroceros independiente en la localidad ourensana de O Carballiño, después de haber trabajado para algunas firmas carroceras de la zona. Tal era su habilidad para el oficio que muy pronto empezó a ser conocido en la comarca como "Pepe, el carroceros". En 1949



surgieron los primeros encargos. Sin embargo, al poco tiempo de empezar a funcionar por su cuenta, la planta de O Carballiño sufrió un devastador incendio. Su fundador se creció ante la adversidad y abrió después la nueva fábrica en Vilagarcía de Arousa. Desde entonces, Grupo Castrosua no ha evolucionado de crecer y evolucionar, contribuyendo con su innovación a la mejora del transporte público en nuestro país.



“NUESTRO OBJETIVO ES SEGUIR CRECIENDO, GENERANDO EMPLEO Y APOSTANDO POR GALICIA”

JUAN GÓMEZ PIÑA, DIRECTOR GENERAL DE ARRIVA GALICIA

JUAN GÓMEZ PIÑA LLEVA AL FRENTE DE ARRIVA GALICIA LOS ÚLTIMOS 4 AÑOS. HABLAMOS CON ÉL SOBRE LA EVOLUCIÓN Y FUTURO DE LA COMPAÑÍA

Cómo ha sido su experiencia al frente a Arriva Galicia durante estos cuatro años?

Ser el primer gallego que se hacía cargo de Arriva en Galicia ha supuesto para mí un reto y una gran ilusión. En estos cuatro años hemos dejado atrás una situación delicada para consolidarnos como una de las principales empresas proveedoras de servicios de movilidad de la Comunidad, pasando de transportar a 2 millones de pasajeros a los 5 millones que movemos actualmente. Y todo ello ha sido gracias a la apuesta incondicional de todo el equipo humano y el Comité de empresa, que han puesto todo de su parte para llegar a donde hemos llegado. Por otra parte, durante este tiempo he asumido también otras responsabilidades dentro del grupo como la dirección general de Arriva Mallorca y formo parte del Consejo de Arriva Spain Holding.

¿Qué ha cambiado en la empresa y cuál es la estrategia para los próximos años?

Desde enero de 2015, fecha en la que me incorporé como director general de Arriva Galicia, hemos pasado de una facturación en torno a los 12 millones a los 21 millones y de tener una flota de 128 vehículos a los 224 actuales. Nuestro objetivo es seguir en esta línea, creciendo, generando empleo y apostando por Galicia, como lo hemos estado haciendo hasta ahora.

¿Cómo ha evolucionado Arriva Galicia en cuanto a número de empresas adquiridas, vehículos con los que cuenta en total en su flota, conductores, rutas...?

Como le decía, tenemos una flota de 224 vehículos que se mueven principalmente en el norte de Galicia y contamos con una plantilla de unos 300 trabajadores. En octubre de 2016 adquirimos las empresas de transporte de viajeros Autos Carballo (Aucasa) y Santiaguesa Metropolitana y en junio de 2017 compramos varios activos del Grupo Autocares Vázquez. Nuestro principal movimiento es el de A Coruña con Ferrol, pero también tenemos la conexión Ferrol-Coruña-Lugo, Lugo con A Mariña o Lugo con Friol. En Santiago viajamos a Carballo, A Laracha, Ribeira y Viveiro, que es la conexión con el norte de Lugo. Y

en la zona de A Coruña, también hacemos los servicios hacia la Costa da Morte y el principal corredor con Arteixo. Además de hacer transporte interurbano, somos uno de los principales operadores de transporte escolar y ofrecemos otros servicios discretionales (turísticos, empresas, a demanda, etc.). Por otra parte, acabamos de estrenar nueva sede en A Coruña (antes estaba en Ferrol), con unas instalaciones de más de 7.000 m² de superficie en las que, además de un amplio aparcamiento para la flota de autobuses, unos 1.000 m² se dedican a la nave para taller de autobuses y 610 m² para las oficinas. Además, cuenta con las últimas innovaciones del sector, como suministro de aceite por ordenador para los buses, frenómetro para la pre-ITV y recogida de residuos automática.

Este verano lanzó su propia App ¿Qué aceptación ha tenido? ¿En qué punto de digitalización está su empresa tanto en sistemas de información y comunicación, gestión, reservas, cobro...?

Sí, hemos lanzado una APP de información, que ha tenido buena aceptación. Está disponible para dispositivos Android e iOS y actualmente permite consultar los horarios de todos los trayectos operados por Arriva en la Comunidad. Además, también ofrece la opción de ver las paradas más cercanas a la localización donde el viajero se encuentre, así como los trayectos que pasan por determinada parada o personalizar cuáles son las paradas favoritas del usuario. Esperamos incorporar el pago por móvil a través de la APP antes de que finalice el año o como muy tarde a principios de 2019. Nuestro objetivo es promover y facilitar que los usuarios utilicen el transporte público.

¿Cómo es su flota en cuanto a tipo de propulsión y accesibilidad?

La tecnología está avanzando mucho en este sentido hacia la utilización de sistemas de propulsión lo más sostenibles. En Galicia vamos a probar en breve un medio alternativo de transporte ecológico. Y en lo que se refiere a accesibilidad, contamos actualmente con casi el 65% de nuestros vehículos adaptados a personas con movilidad reducida y hemos incorporado 23 autobuses más con plataforma en 2018. Nuestra meta es llegar al 100% de autobuses accesibles.

¿Qué iniciativas solidarias y compromiso social tiene Arriva en su entorno?

Somos plenamente conscientes de que tenemos una responsabilidad con la sociedad y queremos materializar ese compromiso contribuyendo a mejorar nuestro entorno inmediato en la medida de lo posible. Por ejemplo, todos los años organizamos la "Semana Solidaria de Arriva Galicia", en la que un 5% de todo lo recaudado durante siete días se destina a los proyectos de una entidad social. En 2017 lo donamos a la Confederación Galega de Persoas con Discapacidade (COGAMI) para proyectos de

"ACABAMOS DE ESTRENAR NUEVA SEDE EN A CORUÑA (ANTES ESTABA EN FERROL), CON UNAS INSTALACIONES DE MÁS DE 7.000 M² DE SUPERFICIE"

apoyo a mujeres con discapacidad que sufren violencia de género. Y este año colaboraremos con los proyectos que desarrolla la Fundación Andrea para ayudar a niños con enfermedades de larga duración, crónicas o terminales. Realizan una extraordinaria labor con las familias y los pequeños que sufren estas complicadas situaciones, y por ello hemos querido apoyarles con esta iniciativa.

Arriva quiere entrar en el segmento ferroviario español y en concreto le interesa la ruta A Coruña-Oporto. ¿Estarán vinculados como Arriva Galicia a este proyecto?

Desde Arriva Galicia colaboraremos siempre en todo aquello que sea necesario en cualquier acción que desarrolle el Grupo Arriva en nuestra Comunidad. La idea es que esta iniciativa favorezca la intermodalidad y que mediante billetes combinados los usuarios puedan desplazarse en bus y tren, según sus necesidades, lo que, teniendo en cuenta la dispersión poblacional de Galicia, creemos que será muy beneficioso para los viajeros.





LA EXTINCIÓN AUTOMÁTICA DE FUEGO EN AUTOBUSES, OBLIGATORIA

DESDE JUNIO DE 2019 SERÁ OBLIGATORIO PARA LOS NUEVOS AUTOCARES MATRICULADOS

PARA EVITAR INCENDIOS EN AUTOBUSES Y AUTOCARES HAY QUE TENER EN CUENTA CUATRO PUNTOS BÁSICOS: LA PROPIA FABRICACIÓN DEL VEHÍCULO, EL MANTENIMIENTO, LA PREVENCIÓN Y LOS SISTEMAS DE DETECCIÓN Y EXTINCIÓN

En el momento de la construcción de un vehículo es necesario contar con materiales ignífugos para su fabricación y la de todos los elementos que lo componen así como la colocación en el lugar más adecuado y seguro de cada elemento y sistema. También es muy importante que se haga un correcto mantenimiento de los motores para que se detecte a tiempo cualquier posibilidad o riesgo de incendio. Para estar prevenidos, también entra en juego la for-

mación de los conductores y el cuerpo de bomberos, teniendo muy claros los procedimientos a seguir y cómo actuar en cada caso y ante cualquier tipo de material cuando se produce el incendio. Por último, contar con equipos de detección y extinción de incendios es fundamental para minimizar e incluso evitar pérdidas económicas y/o humanas.

LA LEGISLACIÓN MARCA EL CAMINO A SEGUIR

En el año 1976 los fabricantes y carroceros de autobús y autocar contaban solo con el Reglamento CEPE/ONU 36.00, cuya aplicación no era obligatoria, y que estaba relacionado con la construcción de los vehículos de transporte público de personas, que posteriormente sería publicado en España en el BOE del 9/09/1978 y se exigiría su aplicación obligatoria para todos los Autobuses de 1 solo piso de \geq de 16 plazas que se matricularan a partir del 03/07/1986 (quedaban fuera del campo de aplicación los Autobuses de 2 pisos y los de 9 hasta 15 plazas.



DAFO FORREX – SISTEMAS DE EXTINCION DE INCENDIOS PARA AUTOBUSES

DAFO Y FORREX: la mejor protección contra incendios para su vehículo.



Los incendios en autobuses son a menudo dramáticos y el tiempo de reacción muy limitado. Es posible evitar esta situación aumentando los estándares existentes de protección para vehículos a un nuevo nivel. El sistema de extinción Dafo Forrex, líder en el mercado, está diseñado para trabajar en las condiciones más exigentes, tanto en términos de extinción como de funcionamiento. Además, dispone de certificación según la nueva normativa ECE-R107, así como SPCR 183, SBF 128 entre otras.

El uso de un agente extintor desarrollado específicamente para este tipo de incendios y un método de detección eficaz y fiable son algunas de las características fundamentales que todo sistema debe cumplir. El sistema Dafo Forrex no solo las reúne, sino que las combina en un conjunto libre de presión, robusto, compacto y diseñado a medida según el vehículo y sus necesidades.



dafo
vehicle fire protection

En el año 1982 llegaba también el Reglamento CEPE/ONU 52.00 para autobuses no articulados de un solo piso de menor capacidad (entre 8 y 16 plazas sin incluir al conductor) que en España sería publicado en el BOE del 30/03/1994, pero que no sería obligatoria su aplicación hasta el 01/01/1999.

El 23/11/1995 salía la Directiva 95/28/CE sobre el comportamiento frente al fuego de los materiales utilizados en la fabricación del interior de determinadas categorías de vehículos a motor, que solamente aplicaba a los Autobuses de la clase III (más de 22 plazas sin viajeros de pie).

En el año 1998 aparece el reglamento CEPE/ONU R-107.00 que aplicaba a los autobuses de 2 pisos, y que no estaban recogidos en el R-36 y en el R-52, y que en España sería obligatorio para todos los autobuses de 2 pisos matriculados a partir del 01/03/2000.

En el año 2002, se publica la Directiva 2001/85 que empezaría a aplicarse en el año 2004 y recoge en su campo de aplicación a los Autobuses de 1 y 2 pisos, rígidos y articulados, desde 8 hasta 22 plazas además del conductor para los Clases A y B y para los de más de 22 plazas además del conductor (clases I, II y III).

En el año 2007, el Reglamento CEPE/ONU R-107.01 que es una recopilación de los anteriores R-36, R-52 y R-107.01 también recoge en su campo de aplicación a los autobuses de 1 y 2 pisos rígidos y Articulados de más de 8 plazas además del conductor.

Hasta aquí, todo relacionado con la fabricación del vehículo y sus elementos, y que todas ellas incorporaban apartados con prescripciones relativas a la prevención de los riesgos de incendio de forma general en los autobuses.

Es en 2003 cuando llegan los textos con referencias específicas a la lucha activa contra el incendio, con el R 34.02 sobre riesgo de incendio en los depósitos de combustible de material plástico o el actual R-

Fechas de entrada en Vigor:			
Fechas entrada en vigor R-36 / R-66 / R-52 / R-107			
Reglamento/Directiva	Fecha Para nuevos tipos	Fecha nuevas matriculas	Observaciones
Reglamento 36R00		03/07/86	>16 Plazas + Conductor
Reglamento 36R01		03/07/86	>16 Plazas + Conductor
Reglamento 36R02		07/09/88	>16 Plazas + Conductor
Reglamento 36R03		14/12/98	>22Plazas + Conductor
Reglamento 52 R00		01/01/99	> De 8 y ≤ 16Plazas + Conductor
Reglamento 52 R01		01/01/99	≤ 22 Plazas + Conductor
Reglamento 66R00		01/06/94	>16 Plazas de un piso aplicable a Clase II y III
Reglamento 66R01	09/11/2010	9/11/2017	> 22 plazas sentadas o de pie + conductor y tripulación (Clase II y III), un solo piso, rígido o articulados
Reglamento 66R02	19/08/2015	9/11/2017	> 16 plazas, M2 y M3, de las clases II, III y 8
Reglamento 107 R00		01/03/2000	M2 y M3 de 2 pisos
Reglamento 107 R01	12/08/2007	12/08/2010	M2 y M3 de 1 o 2 pisos
Reglamento 107 R02	01/04/2008	12/08/2010	M2 y M3 de 1 o 2 pisos
Reglamento 107 R03	31/12/2012	31/12/2013	M2 y M3 de 1 o 2 pisos
Reglamento 107 R04	28/10/2013	28/10/2014	M2 y M3 de 1 o 2 pisos
Reglamento 107 R05	14/03/2014	14/03/2015	M2 y M3 de 1 o 2 pisos
Reglamento 107 R06	10/06/2018	10/06/2019	M2 y M3 de 1 o 2 pisos
Reglamento 107 R07	01/09/2020	01/09/2021	M2 y M3 de 1 o 2 pisos
Reglamento 107 R08			M2 y M3 de 1 o 2 pisos
Directiva 2001/85/CE + 97/27/CE		13/02/2004	M2 y M3 de 1 o 2 pisos

Última Actualización: Octubre 2018

Fuente: Ascabus

107.05 que es obligatorio para todos los autobuses que se matriculan desde el 01/07/2016 que incorporan de forma obligatoria “detectores de fuego en zona motor y zona de calefactores auxiliares” con aviso al conductor, para los Autobuses que tengan el motor de combustión situado detrás del puesto del conductor.

LA NORMATIVA QUE AFECTA A LOS PRÓXIMOS AÑOS

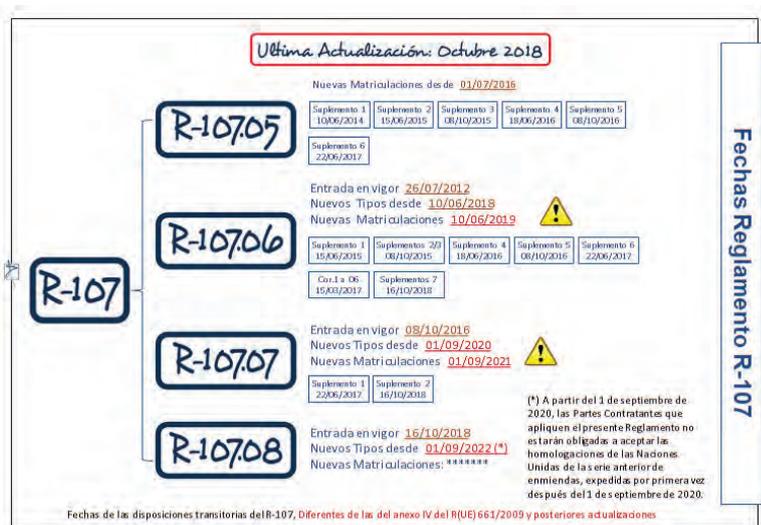
Desde entonces, las distintas enmiendas del reglamento R-107 han evolucionado y ahora nos encontramos que desde el pasado 10/06/2018 ya está en vigor para los “nuevos tipos de vehículo” y a partir del 10/06/2019 para todos los que se matriculen, el R-107.06, que obliga a equipar un sistema de extinción automática de incendios en la zona motor y zona de calefactores auxiliares a los vehículos de clase III.

Lo anterior será extensible a los vehículos de la clase I y II (con la aplicación obligatoria del R-107.07) para nuevos tipos el 01/09/2020 y todos los que se matriculen a partir del 01/09/2021

En 2005 también aparece el Reglamento 118 de resistencia al fuego de los materiales utilizados en el habitáculo de pasajeros, zona motor y zona de calefactores auxiliares que podía aplicarse de forma alternativa a la directiva 95/28.

Actualmente nos encontramos en la revisión tercera, con el 118.03, que será obligatoria para nuevos tipos de vehículo a partir del 01/09/2019 y nuevas matriculaciones a partir de 01/09/2021.

DAFO lleva muchos años trabajando de manera voluntaria en este sentido, instalando sistemas de detección y extinción automática de incendios en autobús y autocar, adelantándose a la ley.



Fuente: Ascabus



DAFO, PIONERA EN EXTINCIÓN AUTOMÁTICA DE INCENDIOS EN AUTOBÚS Y AUTOCAR

FUE LA PRIMERA MARCA EN ESPAÑA QUE INSTALÓ ESTE TIPO DE SISTEMAS EN COMPARTIMENTO MOTOR

LA FILIAL DE LA COMPAÑÍA SUECA DAFO, QUE CELEBRA SU CENTENARIO EL PRÓXIMO AÑO, HA IDO SIEMPRE POR DELANTE DE LA LEGISLACIÓN EN MATERIA DE EXTINCIÓN DE INCENDIOS EN AUTOBUSES. CUANDO SÓLO SE INSTALABAN DETECTORES, SUS EQUIPOS TAMBIÉN PODÍAN APAGAR EL FUEGO DE MANERA AUTOMÁTICA

Cada día son más los operadores que apuestan por DAFO Spain. Sus equipos son excepcionalmente fiables y el coste de mantenimiento muy reducido... Todo ello hace que sea un sistema sencillo y con excelente relación calidad-precio. Según nos indica el Gerente de DAFO Spain, Marino Coronas, sus resultados desde 2014 han sufrido un crecimiento constante y en 2018 se repite la tónica: "Este año estamos experimentando el crecimiento más grande de todos los tiempos, gracias a la incorporación de nuevos clientes, la inminente normativa, algunas operaciones especiales, así como el esfuerzo que llevamos realizando durante tantos años". En previsión a este crecimiento, Dafo Spain se ha trasladado a unas nuevas instalaciones cuatro veces más grandes que las anteriores.

EQUIPOS DE EXTINCIÓN APTOS PARA TODO TIPO DE VEHÍCULOS

Los sistemas DAFO se instalan en cualquier tipología de vehículo, independientemente de su antigüedad, siendo los más antiguos los que representa el mayor riesgo de incendio. Del mismo modo, el sistema es válido para vehículos diésel, GNC e híbridos. De cara al futuro, que cada vez apuesta más por las tecnologías de propulsión eléctrica, DAFO participa en un macro proyecto internacional de investigación para encontrar la mejor solución de extinción para este tipo de vehículos. El proyecto está dirigido por el Sweden's innovation agency Vinnova - Strategic vehicle research and innovation (FFI), y participan empresas y entidades muy importantes como RISE, Scania, the Swedish Association of Vehicle Workshops (SFVF), NEVS.

MÁS ALLÁ DEL REGLAMENTO ECE R-107

Los equipos DAFO ya estaban preparados para esta norma cuando fue anunciada. La normativa ECE R-107 es bastante menos restrictiva que el Reglamento sueco SBF128 y sus equipos, que siempre cumplen las exigencias suecas, estaban sobradamente preparados para este Reglamento de la UE. Por supuesto, dispone de la certificación del ECE R-107 en todos sus equipos.

NUEVO EQUIPO AUTOPRESURIZABLE



Su lanzamiento más importante tuvo lugar el año pasado en FIAA: el sistema Vulcan. A diferencia de otros sistemas, no requiere presión para funcionar. Se trata de un depósito de mantenimiento muy reducido y larga vida, que no se ve afectado por normativas de envases a presión ni requiere de los mismos para funcionar. Además, al ofrecer una presurización directa se ha conseguido un mayor aprovechamiento del agente extintor, lo que se traduce en poder reducir la cantidad de agente necesario. Para la extinción, DAFO cuenta con su propio agente líquido químico espumante FORREX, desarrollado específicamente para fuegos por hidrocarburos, no corrosivo, con efecto refrigerante e impregnante, respetuoso con el medio ambiente y de fácil limpieza.



“EN 2019 EMPEZARÁN A RODAR EN ESPAÑA LAS PRIMERAS UNIDADES DE LOS NUEVOS AUTOCARES VOLVO 9900 Y 9700”

JAIME VERDÚ, DIRECTOR COMERCIAL VOLVO BUSES EN VOLVO GROUP ESPAÑA

HABLAMOS CON EL RESPONSABLE DE VOLVO BUSES EN ESPAÑA SOBRE LA ELECTRIFICACIÓN DE LOS VEHÍCULOS URBANOS Y EL LANZAMIENTO DE TODA UNA NUEVA GAMA DE AUTOCARES

Volvo fue la marca europea pionera en electromovilidad. ¿Cuántos vehículos híbridos y eléctricos tienen en circulación en el mundo y en concreto en España?

Sí, efectivamente, fuimos pioneros en introducir la electromovilidad en Europa y actualmente ya conta-

mos con más de 6.665 unidades en todo el mundo, de las cuales en España ya se superan las 400. Un número que no para de crecer cada día, a medida que los operadores de transporte renuevan sus flotas con nuestra tecnología, para ofrecer una mejor calidad de transporte.

¿Cuál es su gama actual de producto electrificado, desde híbrido a eléctrico puro?

A día de hoy contamos con una gama muy completa de autobuses, que responden a las necesidades del mercado y que se dividen en Volvo 79000 Híbrido, Volvo 7900 Híbrido Eléctrico y Volvo 7900 Eléctrico. El Volvo 7900 Híbrido es el autobús híbrido más fiable y eficiente del mercado, con el que se pueden obtener ahorros de combustible de hasta el 39%. En definitiva, es un híbrido real. Así mismo, también es

número uno en lo que respecta a tiempo de actividad con función Start and Stop que aporta todas las ventajas para la ciudad en términos de emisiones reducidas, eficiencia en el consumo y contaminación acústica.

Por otro lado, el Volvo 7900 Híbrido Eléctrico logra reducir el consumo de combustible diésel en un 75% aproximadamente y el ahorro energético total alcanza el 60%. Es un modelo muy flexible que permite hasta un 70% de funcionamiento en modo eléctrico, lo que permite usarlo en áreas sensibles e incluso en terminales interiores.

Finalmente, el Volvo 7900 Eléctrico puede circular sin restricciones por cualquier lugar. Es un vehículo silencioso, limpio y sin emisiones de gases y cuenta con un rango de autonomía prolongado, para cumplir con las necesidades de operación a lo largo de toda la jornada.

Hablamos de una oferta que se adapta a los requisitos de las empresas, por lo que estos autobuses van desde los 10,6 metros hasta los 18,7. En la actualidad en España comercializamos el Híbrido y recientemente hemos aumentado también con el Híbrido Eléctrico que ya inicia su rodaje en las ciudades. Esperamos también poder ver pronto el puramente Eléctrico circulando en nuestro país.

¿Qué tipos recarga proponen como el más adecuado?

Para nosotros el sistema Oppcharge es el más adecuado. Se trata de una forma de carga ultra rápida en la que la corriente se conduce mediante un pantógrafo y la comunicación entre la estación de carga y el autobús se realiza a través de una conexión Wifi. La potencia de carga oscila entre los 150 y los 450 kW, por lo que una recarga de entre tres y seis minutos sería suficiente para que el autobús funcione en modo eléctrico en función de la tipología de vehículo que se disponga.

Además, en Eléctrico disponemos de un sistema de carga Oppcharge + CCS -para la carga en cochera-, el cual cuenta con rangos de autonomía prolongados y con la ayuda de pantógrafo facilitaría la circulación del autobús en modo Eléctrico durante todo el día.

Fueron los primeros en terminar con el suministro de vehículos diésel para el entorno urbano. ¿Cuál es su estrategia de cara a los vehículos de largo recorrido?

El diésel sigue siendo el combustible más indicado para largo recorrido y es nuestra apuesta, al menos en el corto-medio plazo. Para este tipo de transporte desarrollamos constantemente sistemas que hagan vehículos cada vez más eficientes y que mejoran el consumo de combustible, como el I-See, el Chasis Lowering, carrocerías aerodinámicas, etc.

No obstante, Volvo es una empresa innovadora, siempre a la vanguardia en procesos de desarrollo de producto y, por supuesto, continuaremos trabajando este tema para proporcionar las soluciones más adecuadas y óptimas.

“FUIMOS PIONEROS EN INTRODUCIR LA ELECTROMOVILIDAD EN EUROPA Y ACTUALMENTE YA CONTAMOS CON MÁS DE 6.665 UNIDADES EN TODO EL MUNDO, DE LAS CUALES EN ESPAÑA YA SE SUPERAN LAS 400”

Acaban de renovar su gama de autocares completos. ¿Qué mejoras aporta al día a día de los operadores este cambio?

Con la llegada de los nuevos autocares 9000 que completan la gama, compuesta por el modelo Volvo 9700 y modelo Volvo 9900, tenemos una oferta total de Volvo.

El modelo Volvo 9700 es el autocar más versátil de la compañía, aúna comodidad y seguridad, al tiempo que mejora la productividad. Además, viene con dos niveles básicos de equipamiento y especificaciones, que comparten un bajo nivel de consumo. Se trata de un autocar más orientado al servicio discrecional. Respecto al modelo Volvo 9900 podemos decir que es un autocar más exclusivo y lujoso, en el que los pasajeros disfrutarán del máximo confort. Así mismo, proporciona una sensación de seguridad y calidad inigualable que se debe principalmente a los materiales de primera calidad, los detalles del acabado, los confortables asientos y la perfecta climatización.

¿Qué previsiones hay para su introducción en el mercado español?

Somos muy optimistas porque estos vehículos vienen a complementar nuestra cartera de productos y confiamos en que resulten de gran interés para los operadores de transporte. De hecho, ya se les han presentado y han podido apreciar las grandes ventajas de estos vehículos.



Jaime Verdú charla con Luis Gómez-Llorente, Director de la revista Viajeros, durante la entrevista.



“VOLVO BUS CARE INTEGRA NOVEDOSOS PRODUCTOS, SERVICIOS Y FINANCIACIONES DE UNA MANERA MÁS INTELIGENTE”

Ya hemos comenzado a comercializar y en 2019 empezarán a rodar las primeras unidades en España, tenemos ya muchas ganas y mucha ilusión en este nuevo proyecto.

También han lanzado recientemente su servicio integral de asesoramiento Volvo Care. ¿En qué puntos puede ayudar al operador este servicio, que ahorro puede suponer su contratación?

Volvo Bus Care integra novedosos productos, servicios y financiaciones de una manera más inteligente. Volvo Bus Care permite diseñar la solución perfecta para cada empresa en cuatro sencillos pasos, sin necesidad de convertirse en propietario del autocar Volvo.

En primer lugar el operador de transporte debe elegir el modelo de autocar que se ajuste a su negocio, en segundo lugar la combinación de paquetes de servicios y equipamiento que encajen con sus operaciones, en tercer lugar se firma un contrato de ser-

vicio de Volvo, lo que junto con nuestro servicio de estado del vehículo en tiempo real, le permite maximizar la disponibilidad y conocer los costes por anticipado, y por último, el operador también puede elegir una de nuestras diferentes opciones de financiación para obtener la mejor solución empresarial.

Sus urbanos son autobuses integrales y su nueva gama de autocar también. ¿Seguirá apostando Volvo por el chasis carrozable en España?

Por supuesto, sigue siendo nuestra base, ya que constituyen nuestro mayor volumen de entregas y cuenta con un gran prestigio en el mercado. La nueva gama llega para complementar nuestra oferta y hacerla más variada, pero sin lugar a dudas los chasis carrozables sigue siendo una parte muy importante de nuestro negocio, nuestra estrategia y nuestra marca.

¿Qué resultados esperan para 2018 a estas alturas del año y qué previsiones hay para 2019, tanto en el segmento urbano, como suburbano y larga distancia?

Cerramos el año bastante bien, de manera estable, con un volumen de ventas similar al del año anterior. Por ello, estamos muy satisfechos con el resultado, ya que el segmento urbano y la oferta de Volvo se va consolidando, a pesar de tratarse de un sector algo complejo, que se presentaba exigente.

En cuanto a nuestras previsiones para el próximo año, debemos tener en cuenta que el segmento urbano está muy ligado al contexto político y siendo 2019 un año de elecciones, sinceramente, no esperamos muchas matriculaciones de este tipo de vehículos durante el próximo ejercicio. Sin embargo, en el segmento suburbano sí nos mantendremos en cifras similares a las recogidas durante este año e incluso nos atrevemos a pronosticar un incremento de las ventas. Y en larga distancia, lo cierto es que somos optimistas y prevemos un mayor crecimiento, ya que veremos los resultados de la incorporación de la nueva gama 9000 a Volvo Buses.





LA NUEVA MOVILIDAD EN SMART CITY

SMART CITY TUVO LUGAR DEL 13 AL 15 DE NOVIEMBRE EN BARCELONA

OPERADORES Y EMPRESAS TECNOLÓGICAS CON SOLUCIONES DE MOVILIDAD PARA LA NUEVA URBE DIGITAL ACUDIERON TAMBIÉN A LA FERIA

En el terreno de la movilidad pudimos ver los desarrollos tecnológicos de empresa como Alstom, Keolis, Moovit, Proconsi... La conducción autónoma también se mostró como una tendencia de la mano de EasyMile y NAVYA. Operadores de transporte como TMB y Vectalia estuvieron presentes, así como el organismo AMB (Área Metropolitana de Barcelona).

TMB PRESENTÓ CON INDCAR UN PROTOTIPO DE MINIBÚS ELÉCTRICO

Ha sido diseñado para un uso urbano intensivo en recorridos de alta exigencia como los del Bus del Barri de TMB, con autonomía para 16 horas, incluso con el aire acondicionado en marcha. Se desarrolló pensando en bajos costes de mantenimiento.

El modelo elegido de carrocería es Strada y el chasis Iveco. Tiene motor eléctrico de 140 kW de potencia y baterías de 135 kWh, inteligentes y modulares, con más de 4.000 ciclos de vida, equivalentes a 10 años de operación. Tiene una longitud de 7,21 metros, configuración de 8 asientos + 2

plegables y 1 plaza para silla de ruedas. Su capacidad máxima es de 22 pasajeros. Cuenta con plataforma baja central y rampa.

VECTALIA PRESENTA SU APP CHOUFER

Esta app permite a las administraciones reducir el coste que supone el mantenimiento de líneas de transporte regulares a zonas y poblaciones con baja frecuencia y ocupación. Muchas de esas líneas de transporte poseen un flujo de clientes muy pequeño, por lo que el servicio bajo demanda no sólo otorga al usuario la capacidad de solicitarlo cuando lo necesite, sino que resuelve problemas de infraestructura a nivel de coste y mantenimiento. Además de englobar la información bajo un único sistema y operador que permite unificar y agregar los modos disponibles en cualquier zona".

AMB Y LA GESTIÓN URBANA INTELIGENTE

El AMB contó con cinco áreas temáticas en su stand para resumir sus novedades en gestión supramunicipal. La movilidad es una de ellas: desarrollo de infraestructuras inteligentes en las Rondas de Barcelona, plataformas smart de gestión de servicios, y nuevas tecnologías y servicios aplicados a la movilidad sostenible...





GRUPO AEC ABRE NUEVA SEDE EN MADRID

CON SU SEDE EN GETAFE, EL PROVEEDOR DE SOLUCIONES TECNOLÓGICAS SIGUE CRECIENDO

LA RECONOCIDA EMPRESA HA AMPLIADO SU RED PARA CONTINUAR CON SU EXPANSIÓN POR EL MERCADO NACIONAL Y ESTAR MÁS CERCA DE SUS CLIENTES

El Grupo AEC, como la mayoría de las empresas familiares, nació como pequeño proyecto familiar y posteriormente creció y se desarrolló, pasando de una generación a otra, por la dedicación y entrega de sus miembros que desean transmitir sus valores y patrimonios a las siguientes generaciones. Es así que la última generación, representada por el **director de marketing, Josep María Coll junior**, dio el paso a un nuevo reto entendiendo que había llegado el momento de ampliarse y dirigirse hacia nuevos horizontes. En 2018 abrió, después de Arbucias (Gerona), otra sede en Getafe (Madrid) que es un nuevo punto estratégico necesario para la expansión del negocio en la zona centro de España.

PROFESIONALIZACIÓN

El alto grado de profesionalidad y la incorporación en la dirección de la ya tercera generación familiar permiten que el objetivo de ampliarse en el mercado sea ya un éxito rotundo. 'Sabemos que existe

competencia y que, al principio, entrar en un nuevo mercado es una misión complicada, pero desde el comienzo hemos trabajado para desarrollar nuestra filosofía y el concepto de identidad de marca para que el cliente vaya más allá de la compra y que se sienta involucrado con nuestros proyectos' afirma el director comercial de Grupo AEC.

CERCA DEL CLIENTE

La primera meta que se fijó Josep María Coll jr para el nuevo centro de Madrid fue 'definir lo que el cliente realmente necesita'. Un gran error que cometen muchas veces las empresas es salir a buscar soluciones tecnológicas cuando ni siquiera se sabe



Josep María Coll Jr, Director de Marketing de Grupo AEC.



JOSEP MARÍA COLL JR: “EN EL GRUPO AEC ESTAMOS CONVENCIDOS QUE ES FUNDAMENTAL OFRECER UNA ATENCIÓN PERSONALIZADA PARA NUESTROS CLIENTES Y COLABORADORES”

pra y se reconozcan como parte fundamental de dicho proceso. ‘Queremos clientes satisfechos, que reciban lo que necesitan y más’ afirma Josep María Coll jr cuando se refiere al servicio añadido ofrecido por la post venta. El horizonte marcado desde Grupo AEC es poder fidelizar a aquellos clientes que tengan una sensibilización especial por las nuevas tecnologías y quieran ofrecer un plus a sus pasajeros.

cuáles son las verdaderas necesidades del mercado. Y por eso ‘en el grupo AEC estamos convencidos que es fundamental ofrecer una atención personalizada para nuestros clientes y colaboradores’. Antes de ofrecer cualquier posible solución hacemos un análisis concienzudo de lo que necesita el cliente.

PRODUCTOS ADAPTADOS A LAS NECESIDADES DEL SECTOR

Actualmente el Grupo AEC se posiciona como el proveedor tecnológico de referencia tanto de los carroceros como de los operadores, para así poder dar un servicio integro a sus clientes. El excelente servicio y la alta calidad han sido claves para poder llegar a una situación donde el cliente se ve atraído por el producto y se fideliza por el servicio que le ofrece la empresa.

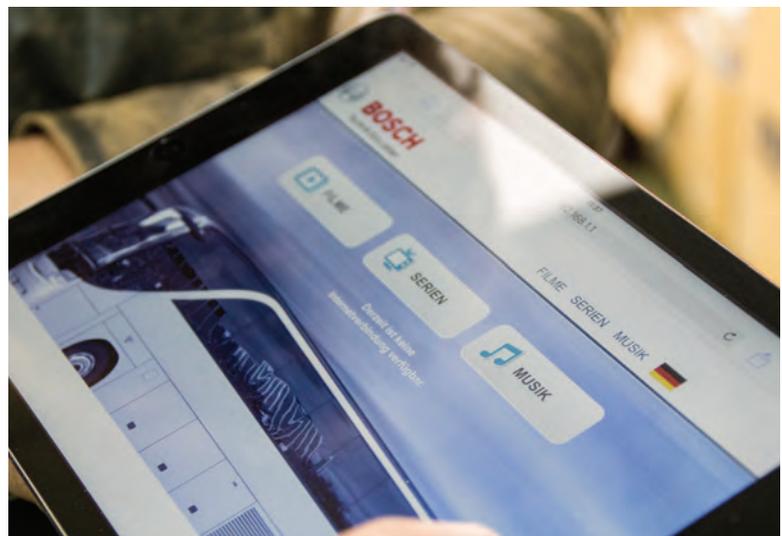
El Grupo AEC ha adaptado su cartera de productos para cubrir cualquier necesidad de sus clientes. Ámbitos como la seguridad, con sistemas CCTV o 360 grados, entretenimiento, ofreciendo soluciones de VOD, o de accesibilidad, con sistemas que ayudan a la inclusión social en el transporte.

POST VENTA COMO VALOR AÑADIDO

Para alcanzar tal objetivo, AEC constantemente innova en nuevos productos y para generar lealtad hacia estos ofrece un excelente servicio post venta para que los clientes se sientan involucrados en el proceso de com-

MÁS UNIDADES DE NEGOCIO

Para seguir siendo líderes en el sector de transporte de viajeros, Grupo AEC, distribuidor de Bosch Professional Systems para España, Italia, Portugal y Marruecos, ha ampliado la actividad creando tres unidades de negocio: AEC Audio-Video, AEC Solutions y AEC Displays. Éstas tienen como objetivo la satisfacción de cualquier necesidad del operador en materia de tecnología.



AEC Audio-Video **AEC** Displays **AEC** Solutions



“NUESTRO PRINCIPAL OBJETIVO ES OFRECER UN SERVICIO DE LA MÁXIMA CALIDAD”

JOSÉ LUIS RIVERA PARDO, JEFE DEL DPTO. DE PLATAFORMAS Y VEHÍCULOS TERRESTRES DEL INTA

HABLAMOS CON ÉL SOBRE EL FUTURO DE LA SEGURIDAD, LAS EMISIONES Y LA CONDUCCIÓN AUTÓNOMA, Y EN CONCRETO EN APLICACIONES INDUSTRIALES Y MILITARES

Cómo ha evolucionado su departamento y el vehículo industrial?

El departamento empezó a principio de los años 60. Cuando se decide que hay que controlar los vehículos industriales llegados a finales de los 50, se recurre al INTA, que ya tenía la infraestructura para su parte aeronáutica. Se comenzaron a hacer ensayos de consumo y de cinturones de seguridad, como en aviación. Eran ensayos parciales, de elementos individuales. La homologación de tipo, de vehículo completo, llegó en los años 80. Primero fue homologación nacional y después europea, unos años después de la entrada en el 86 de España en la CEE, ya a principios de los 90. Fue entonces cuando

se decidió construir las pistas de pruebas porque estaban usando hasta ese momento las pistas de aviones de la base de Torrejón. Coincidió que el INTA se estaba separando de la base aérea como organismo autónomo.

Desde entonces el vehículo ha evolucionado radicalmente. Pensando en concreto en los industriales, no sólo ha cambiado el propio vehículo, también lo ha hecho el tejido empresarial.

¿Qué tipo de equipamiento tienen para realizar las pruebas correspondientes?

Aquí hay que hacer una separación. Hay pruebas que se pueden hacer con equipos más genéricos, como GPS, frenado..., y donde se usan las pistas. Pero luego, hay un gran número de pruebas que requieren instalaciones específicas, como el banco de emisiones. Estamos actualizando los analizadores para adaptarlos a la nueva normativa. Donde antes te obligaban a medir el segundo decimal, ahora hay que medir el tercero.

También son singulares los bancos de ensayo destructivos que se usan para los sistemas de seguridad interior y exterior para ocupantes y peatones. Son bancos muy específicos para tirar de los cinturones,

golpear los asientos, anclajes, cerraduras, resistencia del asiento, protección del ocupante frente al salpicadero, golpeo del peatón... La normativa evoluciona tanto que a veces muchos ensayos se acaban haciendo en instalaciones del fabricante porque al final los servicios técnicos no podemos realizar una inversión tan alta para hacer un número de ensayos muy limitados. La amortización es difícil. Cada vez más ensayos se hacen en casa del cliente.

¿Pueden ser usadas las pistas por compañías externas al INTA para sus pruebas?

Las pistas para nosotros son una herramienta indispensable porque cada vez se piden más exigencias, por ejemplo para las pruebas de frenada. Ya se hacen a muchísima más velocidad y se requiere más distancia de frenado y más ancho de pista. En algún tipo de prueba no es tan importante la instrumentación como la propia pista. Para nosotros es fundamental.

Con idea de amortizar el coste se ha abierto su uso, no tanto para particulares, sino más bien para fabricantes y su red comercial, o la propia prensa especializada. Al final, su nivel de ocupación es bastante alto. Es una infraestructura muy bien amortizada.

¿Qué relación tienen con los departamentos de homologación de las marcas?

Como herencia de la época en la que éramos el único centro autorizado, todas las grandes marcas nos conocen y saben cómo trabajamos, con todas las ventajas e inconvenientes que implica ser un organismo público. Nosotros, ni queremos ni debemos entrar en competencia con otros centros. Nuestro fin es ofrecer siempre un buen servicio, de calidad. Sin buscarlo, tenemos más peticiones de las que podemos atender.

¿Qué normativas se aplicarán en los próximos años en camión y autobús?

El camino marcado hasta 2020 es la entrada sucesiva de restricciones en las emisiones cada vez mayores. La otra tendencia es la seguridad de ocupantes y los usuarios menos protegidos de la vía.



La tercera tendencia es la evolución de los sistemas electrónicos hasta llegar a los distintos niveles de conducción autónoma.

¿En qué punto estamos en el camino de la conducción autónoma total?

Tal y como se plantea la conducción autónoma 100%, nivel 5, sería a muy largo plazo. Actualmente estamos en un nivel intermedio entre 2 y 3, sistemas que actúan automáticamente anticipándose a la acción del conductor pero sin sustituirlo. En el nivel 3, el vehículo actuará sólo. El nivel 4 sería conducción autónoma pero en algunas vías o circunstancias, con supervisión del conductor. El platooning sería un nivel 4 y medio, conductor en el primer convoy únicamente.

Normalmente, la legislación va por detrás de la tecnología. Hasta que éstas no se consolidan no se desarrolla una reglamentación. Es curioso, es la DGT la única que ha dictado normas sobre las pruebas de conducción autónoma porque está en línea con el reglamento de circulación. Además de solicitar las autorizaciones pertinentes, como ocurre con el Transporte Especial, se pide que no pongan en peligro al resto de los usuarios. Al final, no tiene potestad para definir qué debe cumplir un vehículo, sino su comportamiento en circulación.

¿Están haciendo ensayos de conducción autónoma? ¿Hay algún proyecto militar español de vehículos 100% autónomos?

Sí estamos haciendo pruebas con vehículos de conducción autónoma. Lo que hemos hecho es un proyecto que ha financiado la DGAM, Dirección General de Armamento y Material, a través del programa Coincidente que tiene por objeto, transferir al mundo militar la tecnología desarrollada en el ámbito civil. Colaboramos para ello con el INSIA, que tenía un proyecto propio en un turismo. Nosotros lo hemos replicado en un vehículo de uso militar en uso, con 5.000 Kg más y con todas las exigencias para las necesidades del ejército, casi siempre en conducción fuera de pista y a veces extremas. Podemos dirigirlo desde fuera o desde dentro.

El sector que más pruebas sobre conducción autónoma está solicitando es precisamente el militar, Defensa.



“NUESTRO VEHÍCULO AUTÓNOMO MILITAR PUEDE DIRIGIRSE DE MODO REMOTO DESDE EL EXTERIOR DEL VEHÍCULO”



LA MUJER DA UN PASO ADELANTE EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE

ATUC MOVILIDAD SOSTENIBLE PROMUEVE LA IGUALDAD DE GÉNERO EN EL SECTOR

ATUC ORGANIZÓ LA JORNADA “LA PRESENCIA DE LA MUJER EN EL TRANSPORTE. UN PASO ADELANTE”. EL ENCUENTRO TUVO LUGAR EN GIJÓN, QUE ACOGERÁ EL PRÓXIMO AÑO SU CONGRESO

Mujeres del mundo del transporte urbano mostraron generosamente sus experiencias profesionales en el sector, tanto en gerencia y dirección, como cargos intermedios y al volante del autobús. Inés Nazaret González, Directora de Personas de TITSA, reclamaba que el sector diese un paso al frente, “para que entre todas y todos se consiga un mundo sin género”. Hacía énfasis en la necesidad de que ellos, que ocupan los puestos de decisión, se conciencien de la situación y propicien el cambio.

ESCASEZ DE MUJERES CONDUCTORAS Y EN TALLER

El sector del transporte tiene necesidad de conductores. Esta podría ser una gran oportunidad para la incorporación de las mujeres al volante de un autobús, como indicaba la alcaldesa de Gijón, Carmen Moyirón, durante la apertura de las jor-

nadas. Sin embargo, existe una barrera clara: la mayoría de ellas no tienen el carné necesario para conducir este tipo de vehículos. En el caso de los talleres, el problema se agudiza. Apenas hay mujeres en los cursos de esta Formación Profesional.

Esto es un gran lastre para que los planes de igualdad de género que están implantando muchas empresas del transporte tengan mejores resultados. Por ello, desde algunas compañías se solicita el apoyo de las Administraciones y Organismos de formación para que financien a mujeres en situación de desempleo la licencia de conducción necesaria como un curso más dentro de sus programas, como explicaba Cristina Güell, Directora del Centro de Soporte de Red de Bus de Transports de Barcelona.

BRECHA SALARIAL NO ES SOLO UN SUELDO DIFERENTE POR UN MISMO TRABAJO

Cuando una mujer se incorpora a una compañía difícilmente es capaz de realizar determinados turnos en los que puede sumar pluses de nocturnidad o festivos. Las cargas familiares siguen siendo un impedimento social para que sus carreras se desarrollen en igualdad real con sus compañeros hombres. Las mujeres tienen

menos tiempo para poder formarse de cara a la promoción interna. Nuevamente las cargas familiares influyen. Normalmente, los puestos en los que más mujeres hay dentro de las empresas de transporte suelen asociarse a la atención al público, administración, limpieza, comunicación... Casualmente, son categorías que tienen menos rango salarial. Esas cuestiones se deciden en una mesa de negociación compuesta por hombres.

UN GIRO EN LA EDUCACIÓN

Una idea que quedó clara en el foro es que la igualdad social no sólo llega forzando el acceso de más mujeres al mundo laboral y en concreto a la dirección o eliminando brecha salarial, sino transformando nuestra civilización a través de la educación desde la infancia. Sólo así se equilibran las cargas familiares y acaba con estereotipos que hacen que algunas profesiones sean consideradas de hombres o de mujeres. En ese sentido, tiene mucho que hacerse con los iconos que nos rodean. Mar Martín, Responsable del Área de Formación y Desarrollo de EMT Madrid, destacó que el lenguaje importa y los símbolos también, especialmente en las empresas públicas, "que tienen el deber de transmitir valores a las nuevas generaciones". De ahí que se haya desarrollado una cartelería no sexista para el autobús.

Juan José Pinilla, gerente de EMTUSA, se refería en la clausura a la falta de interés de las mujeres por el sector del transporte y la necesidad de hacérselo atractivo y que sientan que también pueden hacerlo ellas.

POLÍTICAS DE IGUALDAD DE GÉNERO DESDE EL PROCESO DE SELECCIÓN

La mesa de experiencias de los operadores en planes de igualdad fue moderada por la Secretaria General de Atuc, Rocío Frigolet. El director de operaciones de Grupo PESA, Alejandro Naya, afirmó que los procesos de selección son el origen para la igualdad. En su empresa se cambió el lenguaje usado en las ofertas para que las mujeres no se sintieran excluidas y se eliminó la mayor puntuación a mayor experiencia porque ellas no la tenían. Los exámenes son iguales para todos y todas. Ahora tienen 59 conductoras, un 20,6% del total. En 2017 ellas tardaban 20.000 Km más en dar un parte que sus compañeros. Del 31 re-



La Secretaria General de Atuc, Rocío Frigolet, moderó la mesa de planes de igualdad

clamaciones de los usuarios, 26 eran para ellos, el 83,87%. En absentismo, ellos registran el 83,5%. En valoración del usuario están casi igualados.

Rosario Gutiérrez, Letrada de la Asesoría Jurídica de la EMT de Málaga habló de medidas como dar prioridad de género ante igualdad de puntuación de distintas candidaturas o adaptar los turnos a la realidad de las conductoras para favorecerlas.

EXPERIENCIAS DE MUJERES DEL TRANSPORTE

Mónica Martino, una de las 26 conductoras de EMTUSA Gijón, se refirió a su propia experiencia como muy satisfactoria.

Yelko Fernández, jefe de Tráfico de TITSA, entró en la empresa como mujer pero hoy es un hombre. Su empresa y compañeros apoyaron su cambio sin obstáculos. Sin embargo, son los propios usuarios los que cuando era mujer no confiaban en ella y ahora, con su nueva identidad la ven con mejores ojos.

Miriam Más, técnica de Operaciones de Líneas Automáticas de metro de TMB Barcelona, reconoce que, aun sabiéndose preparada, sintió la barrera al leer la palabra "técnico" en la oferta de trabajo que hoy ocupa.

A Lidia León, gerente del Centro de Operaciones de Carabanchel de EMT Madrid, le costó "muchas cajas de tarjetas de visita" cambiar una simple letra para ser reconocida como "ingeniera" y no "ingeniero".

Verónica Marco, directora de Yield de ALSA, ha sentido claramente el apoyo de sus jefes, sin el que las mujeres difícilmente pueden lograr éxitos.

LEYES Y DISCRIMINACIÓN POSITIVA PARA ACELERAR EL CAMBIO

Mar Gaya, de la consultora Igualando, habló en profundidad de la desigualdad entre hombres y mujeres, poniendo especial atención en los estereotipos y los obstáculos sociales que propician que la mujer no pueda jugar con las mismas cartas que sus compañeros en el mundo laboral. Esas cargas familiares también deben ser, a su juicio, materia a legislar para que sean compartidas obligatoriamente por ambos sexos y crear un marco de igualdad real y no sólo sobre el papel.

Los estereotipos masculinos son héroes, personajes activos, los femeninos princesas pasivas y la mujer poderosa y activa es la malvada bruja. Esos simbolismos crean inseguridad. Así, al responder a una candidatura profesional, las mujeres sólo se presentan si reúnen el 95% de los requisitos del puesto, mientras los hombres se arriesgan cumpliendo tan sólo 62%. Esto es una gran fuga de talento para la empresa.



EN EUROPA SÓLO EL 22% DE LOS TRABAJADORES DEL TRANSPORTE SON MUJERES, INCLUYENDO CONDUCCIÓN Y EL RESTO DE PUESTOS DENTRO DEL SECTOR. EL DATO CAE AL 15% CUANDO NOS CENTRAMOS EN PUESTOS DE DIRECCIÓN



¿QUÉ SE NECESITA, UN MINISTERIO DE TRANSPORTES Ó UN MINISTRO DE TRANSPORTES?

“CREO QUE DEBERÍA HABER SEPARACIÓN COMPETENCIAL ENTRE LA GESTIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS Y LAS DE LOS SERVICIOS”

En los medios del sector de transporte, cual monstruo del lago Ness, periódicamente se vuelve sobre la necesidad de un Ministerio de Transporte como necesidad para resolver los problemas del sector, cosa nada diferente a otros sectores como el Turismo, por ejemplo, que parecen poner en lo de la existencia de un Ministerio “propio” el hito fundamental para la resolución de sus problemas y que aplicado a los diferentes sectores y colectivos, llevaría un gobierno con cuarenta, o incluso más, Ministerios todo ello con un consenso de sobran Ministerios, se entiende que los de los otros colectivos, y debemos reducir el gasto burocrático.

Hagamos un ejercicio de memoria.

Hasta 1977 no hubo ningún Ministerio de Transportes que se creó en ese año, tras las elecciones legislativas del 15 de junio, por el entonces Presidente del Gobierno, Adolfo Suárez. En el gobierno formado tras las elecciones, el primer gobierno democrático desde los de la Segunda República, se creó el Ministerio de Transportes, de Transportes y Comunicaciones como

denominación oficial, y, a los efectos que nos interesan, reuniendo elementos de diversos Departamentos, la Subsecretaría de Aviación Civil del hasta ese momento Ministerio del Aire y la de Marina Mercante del Ministerio de Marina, dos de los tres llamados ministerios militares, así como las competencias de transporte terrestre, la Dirección General del Transporte Terrestre, RENFE y FEVE y la de Infraestructura del Transporte, procedentes del Ministerio de Obras Públicas.

Desde entonces, el Ministerio ha continuado con diversas denominaciones, reuniendo, además de las de transportes, otras competencias y no sólo las enunciadas en su nombre, fue de Transportes y Comunicaciones (MTC) de 1977-1981, de Transportes, Turismo y Comunicaciones (MTTC) de 1981 a 1991, de Obras Públicas y Transportes (MPOT) de 1991 a 1993, de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente (MPOTMA) de 1993 a 1996 y pasó a denominarse de Fomento con el primer gobierno de José María Aznar y desde entonces, ha continuado hasta ahora con esa denominación.

Desde 1977 en que se creó el Ministerio reuniendo las competencias básicas de transportes (Puertos se incorporó en 1991 con el MOPT), han pasado por ese Ministerio **15 ministros**, 16 contando al ministro de otro Departamento encargado del Ministerio entre julio de 2016, cuando, la entonces responsable del

Departamento, pasó a ocupar la presidencia de las Cortes Generales, y noviembre de ese año con el nombramiento de un nuevo ministro.

Intencionadamente no he citado ningún nombre de ministro y la pregunta es, de los 15 ministros de estos más de 40 años, 14, excluyendo al actual que, como dicen que decía Rafael del Pino, el creador de Ferrovial, es el mejor de todos hasta el siguiente y que, además, con poco más de cuatro meses de mandato, no creo que quepa emitir juicio fundado sobre su gestión en estos momentos, ¿a quiénes recuerda el sector por su gestión?

Y la pregunta no es nimia, porque si de 14 ministros que ocupan más de 40 años de gestión a una media de casi tres años de mandato, no existe recuerdo de un número amplio de ellos, el problema no es que haya o no un Ministerio de Transportes, sino de que haya MINISTRO, es decir que el encargado de esas competencias sea MINISTRO y no que esté de Ministro y de esos catorce, ¿cuántos piensa el sector que han estado de ministros y cuántos cree que lo han sido? Y esa es la cuestión desde mi punto de vista, **se necesita que haya un ministro de Transportes y no que esté de ministro** y, en su caso, de otras cosas, y no de si hay un Ministerio sólo de Transportes y, en ese sentido, yo apostaría por un **Ministerio para la Movilidad** con al menos también Infraestructuras y Tráfico, sí, Tráfico, como en cualquier país "normal" porque que Tráfico, la Dirección General, no la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, esté en ese tipo de Ministerio es lo corriente y su situación en Interior, antiguo de Gobernación, es una herencia de que en la disputa de asignación en su momento, el ministro de Gobernación, Camilo Alonso Vega, era más general que Jorge Vigón, el ministro de Obras Públicas, y somos probablemente el único país que conserva esa peculiar dependencia administrativa de Tráfico. Los precedentes del antiguo bloque soviético ya lo cambiaron acabando con ello, como dijo el ministro de uno de esos países informando del cambio administrativo, con ello hemos acabado con uno de los residuos del stalinismo en mi país.

Y para trasladar mis opiniones lo mejor posible, creo que en ese Ministerio debería haber una separación competencial entre la gestión de las infraestructuras y las de los servicios y en estos entran aeropuertos y puertos.



Por el bien del sector y de todos, deseo que el sector tenga en esta etapa en el actual ministro a alguien que lo sea y no que lo esté y que el tiempo así lo confirme y, con ese deseo, también queda el reto de memoria sobre la gestión de los 14 ministros precedentes y mis reflexiones, por si le son de utilidad a alguien, sobre lo que se precisa para una adecuada gestión político - administrativa.



MANUEL PANADERO LÓPEZ
INGENIERO Y ECONOMISTA
ESPECIALIZADO EN TRANSPORTES



Hidral Gobel
www.hidralgobel.com
Productos para la **Accesibilidad**





DESISTIMIENTO DE LICITACIÓN POR LA ADMINISTRACIÓN

COLABORACIÓN DEDICADA A LAS EMPRESARIAS DEL SECTOR DEL TRANSPORTE EN AUTOBÚS, AMAYA ARNÁIZ (RIOJACAR), DORA POMBO (A.PEDRO POMBO), ANA M^ª. VALLADOLID (RUBIOCAR), CRISTINA LUQUE (AGREDA AUTOMÓVIL), BLANCA MARTIN PARADELA (SEPULVEDANA) Y PAULA CAMINO (A.FRADE), EJEMPLO DE EMPRENDIMIENTO Y SACRIFICIO

EL DESISTIMIENTO POR LA ADMINISTRACIÓN DE LA LICITACIÓN PÚBLICA EN TRAMITACIÓN CUYOS PLIEGO DE BASES REGULADOR DEL CONCURSO (PARA LA ADJUDICACIÓN DE CONTRATO DE CONCESIÓN DE SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA REGULAR PERMANENTE DE USO GENERAL) ESTÉ INCURSO EN DEFECTOS NO SUBSANABLES

A tenor de lo prevenido en el artículo 152 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público (en igual sentido el artículo 155 del derogado Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público), dos son los supuestos en los que la Administración puede no adjudicar un contrato público: a) por razones de interés público debidamente justificadas en el expediente. b)

por desistimiento fundado en una infracción no subsanable de las normas de preparación del contrato o de las reguladoras del procedimiento de adjudicación.

El enunciado precepto (artículo 152 de la Ley 9/2017), dispone:

“1. En el caso en que el órgano de contratación desista del procedimiento de adjudicación o decida no adjudicar o celebrar un contrato para el que se haya efectuado la correspondiente convocatoria, lo notificará a los candidatos o licitadores, informando también a la Comisión Europea de esta decisión cuando el contrato haya sido anunciado en el «Diario Oficial de la Unión Europea».

2. La decisión de no adjudicar o celebrar el contrato o el desistimiento del procedimiento podrán acordarse por el órgano de contratación antes de la formalización. En estos casos se compensará a los candidatos aptos para participar en la licitación o licitadores por los gastos en que hubiesen incu-



rrido en la forma prevista en el anuncio o en el pliego o, en su defecto, de acuerdo con los criterios de valoración empleados para el cálculo de la responsabilidad patrimonial de la Administración, a través de los trámites del procedimiento administrativo común.

3. Solo podrá adoptarse la decisión de no adjudicar o celebrar el contrato por razones de interés público debidamente justificadas en el expediente. En este caso, no podrá promoverse una nueva licitación de su objeto en tanto subsistan las razones alegadas para fundamentar la decisión.

4. El desistimiento del procedimiento deberá estar fundado en una infracción no subsanable de las normas de preparación del contrato o de las reguladoras del procedimiento de adjudicación, debiendo justificarse en el expediente la concurrencia de la causa. El desistimiento no impedirá la iniciación inmediata de un procedimiento de licitación”.

Concretándonos en la presente colaboración al desistimiento, vemos que solamente puede acordarse por el órgano de contratación por razón de la existencia de una “infracción no subsanable de las normas de preparación del contrato o de las reguladoras del procedimiento de adjudicación”, y ello siempre que tal acuerdo se produzca antes de la formalización del contrato (después, solamente cabe la revisión de oficio por la Administración, o la declaración de lesividad de actos anulables, mediante el procedimiento regulado en los artículos 106 y siguientes de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas).

Respecto de los concursos para la adjudicación de los servicios públicos regulares permanentes de uso general de transporte de viajeros por carretera licitados por el Ministerio de Fomento, por razón de las numerosas anulaciones de los pliegos de bases reguladoras de los concursos (ya por el TACRC, ya por el Orden jurisdiccional), son ya muchos los casos de desistimiento habidos, puesto que en definitiva no puede seguirse la tramitación de un concurso cuyo pliego contiene las mismas infracciones del Ordenamiento jurídico que otro que haya sido anulado (en definitiva, no desistir en estos casos constituiría una clara prevaricación, al dictarse una Resolución injusta a sabiendas de su nulidad).

Hasta el momento, se han decretado por la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento, los siguientes acuerdos de desistimiento:

- Procedimiento AC-CON-07/2014, del servicio público de transporte regular de uso general de viajeros por carretera entre Murcia y Almería; 20 de abril de 2015.
- Procedimiento AC-CON-04/2014, para la adjudicación del contrato de gestión de servicio público de transporte regular de uso general de viajeros por carretera entre Badajoz y Sevilla; 30 de noviembre de 2015.
- Procedimiento AC-CON-08/2014, para la adjudicación del contrato de gestión de servicio público de transporte regular de uso general de viajeros por carretera entre Jaén y Benidorm (Alicante); 30 de noviembre de 2015.
- Procedimiento AC-CON-04/2018, para la adjudicación del contrato de gestión de servicio público de transporte regular de uso general de viajeros por carretera entre Madrid, Granada y Nerja (Málaga); 21 de agosto de 2018.
- Procedimiento AC-CON-05/2018, para la adjudicación del contrato de gestión de servicio público de transporte regular de uso general de viajeros



por carretera entre Santander, Bilbao y La Manga (Murcia); 21 de agosto de 2018.

- Procedimiento AC-CON-01/2018, para la adjudicación del contrato de gestión de servicio público de transporte regular de uso general de viajeros por carretera entre Madrid, Toledo y Piedrabuena; 2 de octubre de 2018.
- Procedimiento AC-CON-03/2018, para la adjudicación del contrato de gestión de servicio público de transporte regular de uso general de viajeros por carretera entre Valladolid, Soria y Zaragoza; 2 de octubre de 2018.

Distinto fue el supuesto del concurso (AC-CON-05/2014) para la adjudicación del contrato de gestión de servicio público de transporte regular de uso general de viajeros por carretera entre Madrid, Málaga y Algeciras (Cádiz), cuya convocatoria fue anulada por el TACRC (nº 587 de 2014), que admitió que los trámites no anulados conservaran su validez, lo que originó una nueva convocatoria (26 de junio de 2015).

Algunos de estos desistimientos, independientemente que la competencia corresponde "de oficio" al órgano de contratación, fueron instados por empresas y asociaciones empresariales, como los referidos a los procedimientos de licitación para la adjudicación de los contratos de gestión de servicio público de transporte regular de uso general de viajeros por carretera entre Valladolid, Soria y Zaragoza, y entre Madrid, Toledo y Piedrabuena.

Es dentro de este orden de cuestiones que es esencial determinar el régimen indemnizatorio tanto en los supuestos de renuncia por razón de interés público y desistimiento, como de anulación del procedimiento de licitación. Sobre este

particular, el pliego de bases de los concursos de que se trata previene la siguiente cláusula:

"Corresponde al órgano de contratación, por razones de interés público debidamente justificadas, la decisión de no adjudicar o celebrar un contrato antes de la adjudicación.

También podrá desistir de la adjudicación cuando se aprecie una infracción no subsanable de las normas de preparación del contrato o de las reguladoras del procedimiento de adjudicación.

El órgano de contratación compensará a los candidatos o licitadores por los gastos en que hubiesen incurrido, hasta un máximo de 5.000 euros".

Por lo tanto, y habiéndose sometido las empresas licitantes al pliego de bases regulador del concurso, en los supuestos de renuncia por razones de interés público debidamente justificadas y de desistimiento por razón de la existencia de una infracción no subsanable de las normas de preparación del contrato o de las reguladoras del procedimiento de adjudicación, la indemnización está limitada a la cuantía de 5.000 €, que claramente es muy inferior al coste de preparar la oferta.

La aplicación de esta cuantía no es automática, sino que junto con la solicitud de indemnización ha de acompañarse documentación acreditativa del coste que ha tenido la empresa para preparar y presentar su oferta. El hecho de que se trate de un oferta que habiendo sido dada como presentada, fuera excluida, no es motivo de denegación de la reparación económica, ya que tal exclusión, de haberse seguido el procedimiento hasta su finalización (adjudicación del contrato), podría haber sido impugnada y revocada. No obstante, es lo cierto que las empresas perjudicadas no formulan esta reclamación, lo que no deja de ser sorprendente.



Radicalmente distinto es el supuesto de que se anule la licitación, que no se encuentra dentro de los casos enunciados en esta cláusula del pliego de bases regulador del concurso. En estos supuestos, en materia indemnizatoria regulan el artículo 67 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, así como los artículos 32.3, 33 y 34 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, que otorgan a las empresas licitantes perjudicadas el derecho a ser indemnizadas por el coste real de la elaboración de sus ofertas (con la consiguiente documentación acreditativa). En este sentido, además, el apartado 3 de esta Ley 40/2015, dispone: "Asimismo, los particulares tendrán derecho a ser indemnizados por las Administraciones Públicas de toda lesión que sufran en sus bienes y derechos como consecuencia de la aplicación de actos legislativos de naturaleza no expropiatoria de derechos que no tengan el deber jurídico de soportar cuando así se establezca en los propios actos legislativos y en los términos que en ellos se especifiquen. La responsabilidad del Estado legislador podrá surgir también en los siguientes supuestos, siempre que concurran los requisitos previstos en los apartados anteriores: a) Cuando los daños deriven de la aplicación de una norma con rango de ley declarada inconstitucional, siempre que concurran los requisitos del apartado 4. b) Cuando los

daños deriven de la aplicación de una norma contraria al Derecho de la Unión Europea, de acuerdo con lo dispuesto en el apartado 5".

Como en el caso referido al desistimiento, tampoco las empresas licitantes han exigido la reparación económica en los ya más que numerosos supuestos de anulación de los concursos, pese al grave daño económico que ello supone.



FERNANDO JOSÉ CASCALES MORENO
ASESORÍA JURÍDICA Y EMPRESARIAL DEL TRANSPORTE. ABOGADO
EX DIRECTOR GENERAL DE FERROCARRILES Y TRANSPORTES POR
CARRETERA (1.996-1.999), Y DEL INTA
EX PRESIDENTE DEL CONSEJO SUPERIOR DE OBRAS PÚBLICAS Y DE INSA
DEL CUERPO TÉCNICO DE INSPECCIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE
fcajyet@telefonica.net



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





**SECCIÓN OFICIAL
Y EXCLUSIVA DE
COMUNICACIÓN DE**



SALVAR VIDAS CON VEHÍCULOS Y CARRETERAS MÁS SEGURAS

EN 2017, 25.300 PERSONAS PERDIERON LA VIDA EN ACCIDENTES DE TRÁFICO EN LA UE

**NO PARECE PROBABLE QUE LA UE ALCANCE SU OBJETIVO
DE REDUCIR EN UN 50% LAS MUERTES POR ACCIDENTES
ENTRE 2010 Y 2020**

POR QUÉ TENEMOS QUE ACTUAR

Según el informe de la Comisión Europea, por segundo año consecutivo, en 2017 se consiguió rebajar en un 2% el número de muertes por accidentes en las carreteras de la Unión Europea. El pasado año 25.300 personas perdieron la vida en accidentes de tráfico, lo que supone 300 personas menos que en 2016 y 6.200 menos que en 2010, una reducción del 20%, pero no se mejora significativamente desde 2013. Entre las principales causas de los accidentes, están las relacionadas con el factor humano, en los informes presentados, se señala el exceso de velocidad, la distracción y la conducción bajo los efectos del alcohol como algunas de las causas más importantes, estimándose que el 90% de los accidentes están motivados por errores humanos. Los datos son positivos respecto a los países de fuera de la Unión Europea (49 Muertes por millón de habitantes en la Unión Europea, frente a los 174 de pro-

medio mundial), pero todavía son alarmantes y requieren nuevas estrategias de mejora. A falta de tres años para concluir la década, parece improbable que se alcancen las expectativas que planteó la Unión Europea hace diez años de reducir en un 50% las muertes por accidentes entre 2010 y 2020. Para conseguirlo sería necesario que se redujeran las víctimas en un 14% en cada uno de los dos próximos años. Además de los fallecidos en accidentes de tráfico, el número de heridos graves, que rondaron los 135.000 en 2017, y la estimación de los costes socioeconómicos que acarrearán los accidentes, unos 120 mil millones de euros al año, requieren que se lleve a cabo un importante esfuerzo para reducir los accidentes de tráfico.

QUE SE HACE DESDE LA COMISIÓN EUROPEA

La Comisión trabaja sobre la base de las "normas de seguridad" reconocidas internacionalmente, con un enfoque de "sistema", centrándose en los vehículos y las infraestructuras; basándose en la experiencia positiva de la seguridad obligatoria existente en la



actualidad y en la aparición de nuevas tecnologías, aceptando que la gente comete errores y estableciendo los objetivos para asegurarse de que no se produzcan víctimas mortales o lesiones graves.

Es por eso que la comisión Europea realizó una consulta pública acerca de la revisión del Reglamento de la seguridad general de los vehículos y el Reglamento sobre la seguridad de los peatones, que tuvo lugar entre los días 31 de julio y 22 de octubre de 2017.

La consulta pública se realizó en línea, y consistió en tres cuestionarios específicos dirigidos a las administraciones públicas, empresas u organizaciones y usuarios de la vía pública, y se ofreció en seis lenguas: alemán, español, francés, inglés, italiano y polaco.

Al analizar las conclusiones de la consulta, el método preferido para abordar los accidentes de tráfico a escala de la UE es la introducción de nuevas funciones de seguridad en los vehículos (29 % de los encuestados). También se registró un amplio consenso a propósito de la necesidad de abordar el problema de las infraestructuras viarias, el marcado, las señales y la señalización para reducir los accidentes de tráfico. El 27 % de los encuestados identificó esta medida como la segunda más importante. Otras medidas, como la mejora de la formación y la sensibilización de los conductores y la mejora de la formación general, se identificaron también como importantes, aunque en menor medida (27 % de los encuestados).

En el gráfico siguiente se ofrece un resumen general del número de respuestas recibidas que clasifican cada uno de los 19 requisitos de seguridad sugeridos como las tres principales medidas prioritarias de la nueva legislación:

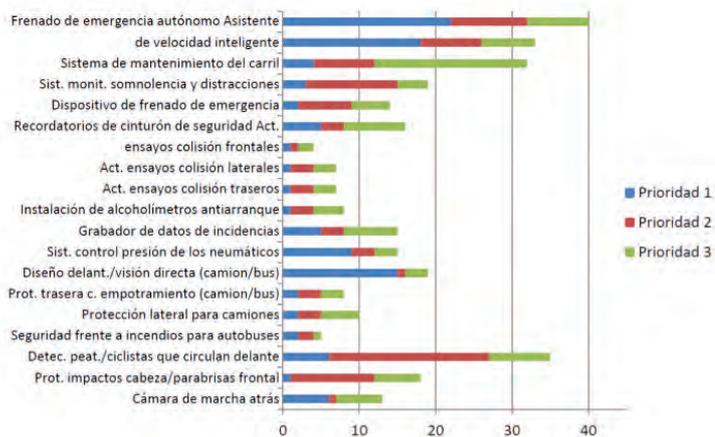
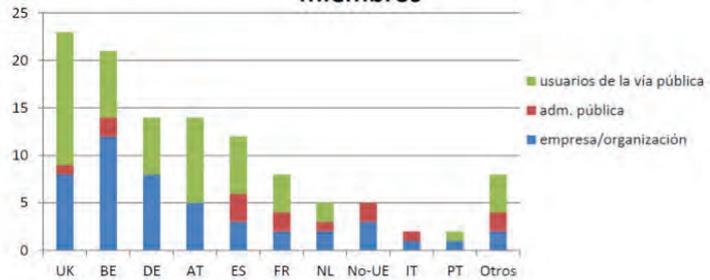
Los encuestados convienen en considerar el frenado de emergencia autónomo (21 %) y el asistente de velocidad inteligente (17 %) como los requisitos de seguridad preferidos que mayor potencial de reducción tienen de las víctimas mortales. La detección de peatones y ciclistas que circulan por delante (20 %) también se ha considerado una medida de seguridad con un alto potencial, y una gran parte de los encuestados la considera su segunda prioridad. La asistencia de mantenimiento del carril obtuvo un amplio consenso entre los encuestados (19 %) como tercera medida prioritaria que debe incorporarse a la legislación.

Presentaron documentos de posición a la consulta 21 organizaciones o empresas, entre las que estaban las asociaciones europeas que representan los intereses de la industria de la automoción, ACEA (Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles), CLEPA (Asociación Europea de Proveedores de la Industria Automovilística) y ETRMA (Asociación de fabricantes de neumáticos y productos de caucho europeos), las cuales expresaron su apoyo a la introducción de nuevas las medidas, que ya figuran en la propuesta del nuevo reglamento general de seguridad.

FUENTES:

- 1) Informe sinóptico de la consulta pública sobre la revisión del Reglamento sobre la seguridad gene-

Distribución de respuestas entre los Estados miembros



ral de los vehículos y el Reglamento sobre la seguridad de los peatones de la Comisión Europea. <http://goo.gl/SWR1kT>

- 2) Informe sobre el 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. <http://goo.gl/uuXqFr>
- 3) Informe sobre el 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. <http://goo.gl/Tf2j8X>

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





CONFEBUS Y LA DGT JUNTOS EN LA TOLERANCIA CERO AL ALCOHOL

La Confederación Española de Transporte en Autobús (CONFEBUS) se ha reunido con el director general de Tráfico (DGT), Pere Navarro, para abordar diferentes temas prioritarios en materia de seguridad vial. Rafael Barbadillo, presidente de CONFEBUS, ha destacado que este encuentro ha sido “muy fructífero” y que ambas entidades continuarán colaborando estrechamente para “reducir los accidentes de tráfico en el transporte en autobús a la mínima expresión”. En este sentido, ha señalado que el autobús participa en menos del 1% de los accidentes con víctimas, siendo entre 15 y 20 veces más seguro que el vehículo particular.

Por su parte, Pere Navarro ha mostrado su apoyo a la propuesta de CONFEBUS de reducir el límite de alcohol en sangre de los conductores profesionales de 0,3 a 0,0, aunque permitiendo que no haya sanciones si se da una tasa de 0,1 gramos por litro. Asimismo, también ha estado de acuerdo con la instalación de alcolocks obligatorios en los vehículos matriculados a partir de una determinada fecha. Además, se comprometió a estudiar la posibilidad de realizar controles aleatorios de alcohol y drogas a los conductores y se mostró a favor de exigirles un reconocimiento médico anual, para lo cual se estudiarán

vías de colaboración con asociaciones de centros médicos. Respecto a la petición de CONFEBUS de que las empresas puedan conocer el saldo de puntos de los conductores, Pere Navarro señaló que se prevé que las empresas puedan consultar los puntos de forma genérica, pero no en detalle, mediante un mecanismo tipo semáforo (verde apto, rojo no apto). Durante el encuentro, Pere Navarro también informó de que, con el último cambio de normativa de la Unión Europea, se está trabajando para que en un plazo de 6 meses se tramite que se reduzca la edad mínima para ser conductor de autobús de 24 a 18 años, bajo ciertas condiciones. Esta es una petición histórica de CONFEBUS con el objetivo de que más personas puedan optar a esta salida profesional una vez terminan sus estudios, sin tener que esperar hasta los 24 años. Respecto a la velocidad máxima en las carreteras convencionales, Navarro señaló que, en el Reglamento General de Circulación, el autobús mantendrá una velocidad máxima de 90km/h. Por último, desde CONFEBUS también se hizo hincapié en la necesidad de implantar un mayor número de carriles Bus-VAO en los ejes de penetración de las principales ciudades españolas.

ESTE OTOÑO SE CUMPLIÓ EL PRIMER ANIVERSARIO DE LA NUEVA EJECUTIVA DE FECAV

Durante el primer año del nuevo equipo, FECAV ha impulsado una serie de actuaciones con el objetivo de seguir defendiendo los intereses de las empresas del sector del transporte de viajeros por carretera en Cataluña en todas sus modalidades: regular urbano e interurbano, y discrecional. En este periodo se ha modificado la organización interna del Comité Ejecutivo de manera que cada miembro se encarga de unas áreas específicas en las que tiene una mayor experiencia. Estos ámbitos son, por citar algunos: formación, transporte regular urbano e interurbano, transporte discrecional, transporte escolar, transporte a la demanda, transporte adaptado, transporte turístico, web y TIC o imagen y comunicación.





BLABLACAR QUIERE ENTRAR EN EL SECTOR DEL AUTOBÚS EN ESPAÑA

Para ello pretende hacer una oferta de adquisición a Ouibus, empresa subsidiaria de SNCF que cuenta actualmente con un acuerdo con Alsa para operar algunas de sus rutas transfronterizas. Según la compañía, con esto se busca dar un paso más en la movilidad compartida en todos sus ejes, optimizando la tasa de ocupación de los vehículos, ya sean coches o autobuses, y ofreciendo opciones de puerta a puerta para sus usuarios. Además, BlaBlaCar ha anunciado una nueva ronda de inversión de 101 millones de euros en la que han participado la propia SNCF, compañía de ferrocarril francesa, e inversores previos de la compañía. Esta inversión respalda el propósito de BlaBlaCar de convertirse en la plataforma líder de viajes por carretera. Juntos, SNCF y BlaBlaCar trabajarán en dar un paso más en la intermodalidad, que conecte viajes compartidos y autobuses de BlaBlaCar con trenes de la SNCF.



FLIXBUS SIGUE CRECIENDO EN ESPAÑA

El pasado 25 de octubre celebraba su primer aniversario de la apertura de oficina en nuestro país. Ahora ha ampliado su sede de Madrid y cuenta ya con un equipo de 25 personas en lugar de las 4 con las que inició el proyecto. También ha nombrado un Director General específico para España y Portugal, Pablo Pastega. FlixBus ofrece en la Península Ibérica un total de 35 líneas internacionales que conectan España con Portugal, Francia, Italia, Bélgica o Alemania, entre otros destinos. Se han incorporado a su red 30 ciudades como puntos de origen o destino. En nuestro país trabajan con 4 empresas colaboradoras (IberoCoach (Socitransa), Cartour, Grand Class y Autocares Casal) y 1 más en Portugal (Ovnitur).



LOS AUTOBUSES DE ELCHE PRESENTAN SU NUEVA IMAGEN COMERCIAL

Los autobuses urbanos de Elche mostrarán su nueva imagen en la que convivirán Avanza y AUESA (Autobuses Urbanos de Elche), algo que será rápidamente apreciable por los más de 12 millones de usuarios del servicio. De ésta manera, AUESA se integra por completo en Avanza, tras haber transcurrido un año desde su adquisición, fijándose como objetivo mejorar y garantizar la sostenibilidad de los servicios de transporte urbano de la ciudad, adaptándolos a las necesidades de los ciudadanos de Elche.



VITRASA CELEBRÓ SU 50 ANIVERSARIO RESTAURANDO EL AUTOBÚS "COMETA"

En 2018 se cumple medio siglo desde que el Concello de Vigo otorgara la concesión a Vitrasa para la implantación y explotación el servicio de transporte público de viajeros de la ciudad. El primer autobús de VITRASA, de 1968, volvió a recorrer las calles de Vigo en un viaje conmemorativo. El vehículo restaurado, llamado el "Cometa", pertenece a la primera flota de 33 autobuses que fue presentada en 1968. "Estos 50 años suponen un nuevo hito en la historia de VITRASA. Para nosotros es un orgullo ver como una compañía del Grupo Avanza ha logrado convertirse en una parte inherente de la vida de una de las ciudades más grandes de Galicia", afirmaba Valentín Alonso, director general del Grupo Avanza.



NUEVO SISTEMA TODO EN UNO DE AUDIO Y VIDEO DE AUDIOBUS

RADIO CD/DVD/USB DUAL ZONE no necesita accesorios externos. Tiene alimentación directa a 12 ó 24V (según modelo). Cuenta con control automático de encendido/apagado de los monitores. Al detectar o no señal de video del DVD, USB, AUX IN o CAMARA IN, el equipo automáticamente enciende o apaga los monitores. Dispone de tecla DISP en el frontal para el encendido/apagado manual de los monitores. También cuenta con MUTE independiente en zona delantera y zona trasera. El atractivo Radio DVD AudioBus es capaz de procesar todos los formatos actuales (radio AM/FM, DVD, VCD, MPG4, MP3, CD) y transformarlos en un potente sonido y una excelente imagen (con un monitor adicional). Con el añadido del lector USB el Radio DVD AudioBus es el centro de control ideal en su

sistema audio video para vehículo. Tiene control independiente conductor/pasaje para poder escuchar diferentes fuentes de audio en ambas zonas y con diferentes niveles de volumen (por ejemplo el conductor puede escuchar la radio mientras el pasaje escucha el CD) y con diferentes niveles de volumen. Se suman dos entradas de micrófonos (con corte automático del resto de fuentes de audio), BLUETOOTH para manos libres y A2DP para transmitir audio en streaming, dos entradas de video, por ejemplo para cámaras (cámara de carretera) o mapas del navegador, entrada USB para reproducir archivos de audio y de video y también entrada auxiliar de audio/video. Como opcional, se ofrece mando a distancia para volante (control únicamente de zona conductor).



FERQUI PRESENTE EN VARIAS FERIAS DE EUROPA

Las ferias sectoriales del autobús y autocar de Birmingham, Dublín y Lyon han contado con la presencia del carrocer español Ferqui. Estuvo de nuevo en Euro Bus Expo celebrada en Birmingham, donde acudió con Connaugh PSV. Presentó sus modelos Soroco sobre chasis Mercedes y Sunrise UK, sobre chasis IVECO. Hubo un gran interés por parte de sus clientes en el Sunrise de 33 plazas, que está siendo objeto de gran demanda por su versatilidad. Tampoco quiso perderse la feria Autocar Expo de Lyon del 17 al 20 de octubre. Ha participado con su distribuidor Negobus. Allí presentó un Sunrise vip de 24 plazas. También estuvo en la feria Coach and Bus SHOW 2018 de Dublín, que se celebró los días 17 y 18 de noviembre, muy representativa del transporte irlandés. En esta ocasión se trataba de su primera presencia en esta feria como parte de su estrategia de abrir nuevos mercados. Mostró su modelo Sunrise con 28 y 33 plazas, que despertó gran interés y que, según el carrocer, está llamado a cubrir un segmento bastante demandado por el operador irlandés.

GRUPO AEC SIGUE CRECIENDO CON SUS NUEVOS PARTNERS

Por un lado es partner comercial para España de TOMTOM Bridge, empresa líder en prestación de servicios de navegación y aplicaciones para optimizar la conducción. Por otro lado, aumenta su cuota en Italia con su partner ASC. Italia siempre ha sido, y es, uno de los mercados más activos para Grupo AEC. De hecho, y hace más de 15 años, es el distribuidor oficial en Italia de la prestigiosa marca Bosch, siendo esta la más importante en sistemas de audio y vídeo en el país, con una cuota de mercado cercana al 80%. En orden de poder ofrecer el mejor servicio posible, Grupo AEC confía en su partner ASC para que realice funciones relacionadas con asistencia técnica a los clientes y servicio postventa, así como de venta de productos de las líneas nuevas de la empresa, AEC Solutions y AEC Displays.





EL CANAL DE TELEVISIÓN ONLINE DE DIESEL TECHNIC CUMPLE DIEZ AÑOS

Durante 10 años, en www.dt-web.tv se han compartido más de 350 vídeos para proporcionar al espectador información sobre los productos de las marcas DT Spare Parts y SIEGEL Automotive, junto a trucos y consejos útiles para taller. A través de este medio, unos 4.000 suscriptores siguen actualmente las noticias relacionadas con este proveedor de recambios y accesorios. Desde mayo de 2017, los "Parts Specialists" Björn y Lars comparten sus conocimientos obtenidos a través de su experiencia profesional como maestros mecánicos con la comunidad de tv online de DT.



CAMBIOS EN EL ORGANIGRAMA DE AUTOSUR DE LEVANTE S.A

Desde el pasado mes de septiembre, Carles Perera Vernetta sustituye a Marcelino Hontana Hontana como Director Comercial. Los nuevos responsables de los distintos departamentos en su sede de Valencia son: Víctor Manuel Madrigal Tendero - Director de Postventa; Donaciano García Donate - Jefe de Taller; Luis Montañes Fuentes - Jefe de Recambios.



WEB APP DE MAN PARA UNA POST-VENTA PERSONALIZADA

Los propietarios de cualquier vehículo MAN, sea camión, furgoneta o autobús, tienen a su disposición la Web App, en la que están recogidos y accesibles desde cualquier dispositivo móvil todos los servicios de Post-Venta de la marca, con la posibilidad de personalizarlos de manera individual. Su funcionamiento es muy sencillo. Lo único que hay que hacer es visitar un servicio oficial MAN, donde será colocada en el vehículo una etiqueta con un código QR único asignado al chasis. A continuación, con el móvil o la tablet, se procede a su lec-

tura y se genera un acceso exclusivo a la Web App, operación que ya no será necesario repetir en el futuro. Desde ese momento, se encuentran a disposición del cliente todos los servicios de Post-Venta, a lo que se añade el acceso a MAN ServiceCare (el sistema proactivo de gestión del mantenimiento del vehículo de la marca) y la información sobre los dos años de garantía que MAN ofrece en sus recambios originales. Todos estos servicios, además, se irán incrementando y actualizando paulatinamente.

MONEDERO ESTUVO EN AUTOMECHANIKA FRANKFURT 2018

Monedero presentó en Automechanika Frankfurt 2018 como novedad los productos aftermarket: Bloque aplicación SCANIA DSC12/DT12/DC11/DC12 y la culata aplicación MAN D2066, acompañados por los últimos lanzamientos como el Longblock VOLVO D7E, el Shortblock MAN D2066 o el Bloque MB OM906 entre otros, así como su catálogo "Engine Components 2018" con una amplia gama de recambios para motor de vehículo industrial y bus.





ACTUALIDAD

→ UN DÍA FELIZ

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 NIETO APOSTÓ POR VDL

VDL Bus & Coach España entregó el primer Futura de Málaga a la empresa Autocares Nieto, siendo el primer operador de la provincia que apuesta por este modelo de autocar de VDL. El Futura es uno de los modelos con más éxito de este fabricante.



EUROTRANS VACACIONES, S.L. INCORPORA 2 UNIDADES SCANIA Y BEULAS

Son 2 chasis Scania con motor de 13 litros, K490EB de 3 ejes, y con carrocería BEULAS Glory. Eurotrans Vacaciones, S.L., cuenta con muchos años de experiencia en el sector turístico, siendo el líder en Hispanoamérica de circuitos por Europa.

ENTREGADOS 2 INDCAR NEXT CON CHASIS MERCEDES-BENZ A AUTOBUSES MAHÓN

Autobuses Mahón, una de los líderes del transporte discrecional en Menorca, recibió dos Next L8 MB de 33 plazas sobre Atego 1024L. Su tamaño es ideal para la orografía de la isla y transfer entre aeropuerto y ciudades, su gran maletero y su fiabilidad.



AUTOCARES MONTIJANO ADQUIERE UN AUTOCAR DE MAN Y SUNSUNDEGUI

El operador de transporte por carretera Autocares Montijano retiró de las instalaciones de Sunsundegui un SC7 carrozado sobre chasis MAN RR2, con suspensión delantera independiente, de 13 metros de longitud y capacidad para 57 pasajeros.

JEREZ VUELVE A CONFIAR EN SOMAUTO PARA RENOVAR SU FLOTA DE AUTOBUSES

Primero, se incorporó a los urbanos del municipio gaditano de Jerez de la Frontera, 9 autobuses Otokar de 12 metros para su renovación de 24 unidades. Después sumó otras 8 unidades para la flota que une el casco urbano con las pedanías. El operador Autos La Valenciana es el concesionario.



AUTOCARES VALLE-NIZA ESTRENÓ UN SC5 DE SUNSUNDEGUI Y VOLVO

La empresa de autocares Axaquia Bus, creada en el año 2015 con sede en Torre del Mar y perteneciente al grupo Valle-Niza, incorporó un SC5 que Sunsundegui ha carrozado sobre chasis Volvo 311R 380 de la Serie Euro VI, de 13 metros para 59 pasajeros.



ACTUALIDAD
→ UN DÍA FELIZ

CERQUEIRO ADQUIERE UNA UNIDAD UNVI E IVECO

En esta ocasión ha confiado en UNVI para carrozar un bastidor IVECO 70C18 adquirido a través de INTURASA. El origen de Autobuses Cerqueiro se remonta al año 1926, fundada por D. Jose Cerqueiro Freire. Ofrecen servicio regular y discrecional.



TRANSUNIÓN APOSTÓ FUERTE POR INDCAR, IVECO, MAN Y MERCEDES-BENZ

Este año ha adquirido 15 unidades al carroceros del modelo Strada sobre chasis Iveco. El vehículo tiene 16 plazas y cuenta con gran maletero y un espacioso interior con configuración de 2+1. Además también le solicitó al carroceros otras 8 unidades del modelo Next L7. En dos años, el operador ha incorporado a su flota un total de veintiséis Next L7, carrozados sobre chasis MAN y Mercedes.

TEMSA ENTREGA UN VEHÍCULO A AUTOCARES TRUJILLO

La empresa manchega Autocares Trujillo, con sede en Calzada de Calatrava (Ciudad Real), adquiere una unidad TEMSA MD7. Este vehículo incorpora algunos opcionales pensando en la calidad de servicio como el equipo de sonido e imagen Bosch.



AUTOBUSES



AJUNTAMENT DE REUS

EN VENTA



Foto: 29 de noviembre de 2018
Los vehículos están actualmente en funcionamiento

3 autobuses urbanos
Mercedes Benz Citaro 530 Euro III

Matrículas:
3310DLS - 3316DLS - 3327DLS

Piso bajo, 3 puertas, 12 metros
Año 2005
Aproximadamente 780.000Km

Precio mínimo:
35.000+IVA / unidad



Foto: 29 de noviembre de 2018
Los vehículos están actualmente en funcionamiento

4 autobuses urbanos
Mercedes Benz Citaro 530 Euro V

Matrículas:
3833GDN - 3873GDN - 3902GDN - 3943GDN

Piso bajo, 3 puertas, 12 metros
Año 2008
Aproximadamente 690.000Km

Precio mínimo:
65.000+IVA / unidad

MANTENIMIENTO CASA OFICIAL ACREDITADO

Consultar documentación en:
www.reustransport.cat/enventa

Para los interesados, previa cita, los vehículos estarán a disposición para hacer pruebas de circulación.

PROCEDIMIENTO DE VENTA

SUBASTA PÚBLICA.
Adjudicación al mejor precio ofertado.
Se ponderará el mayor número de vehículos a adquirir.

Fecha límite presentación de ofertas:
15 febrero 2019

Por correo electrónico a:
francescjust@reusmobilitat.cat

MÁS INFORMACIÓN:

Entidad: Reus Transport Públic SA
Teléfono: +34 977 300 006
Email: francescjust@reusmobilitat.cat
Web: www.reustransport.cat/enventa



AUTOCARES BERZOSA APUESTA POR SUNSUNDEGUI Y VOLVO

Autocares Berzosa ha confiado en el SC7 que Sunsundegui le ha carrozado sobre chasis Volvo B11R RFS 4x2 450 hp. El vehículo mide 13, 10 metros y está preparado para transportar a 59 pasajeros cómodamente.



AUTOCARES MORCILLO S.L. INCORPORÓ UN AUTOCAR DE SCANIA E IRIZAR

Fue el primer vehículo Scania que se incorporó a su flota, con un chasis K450EB 6x2*4, carrocería IRIZAR I6S y motor de 13 litros. Autocares Morcillo S.L., cuenta con más de 20 años de experiencia en el sector del transporte de viajeros.

VDL ENTREGA UN AUTOCAR FUTURA A LA EMPRESA DE GRANADA JUAN MARTÍN TOUR S.L.

El vehículo elegido por el operador granadino es un Futura FHD2-129.440 cv Euro 6 con ZF AS Tronic. La unidad de 13 metros y 2 ejes, tiene un motor de 440 CV y capacidad para 61 plazas. Se ha equipado con todos los sistemas de última generación para garantizar el confort y la seguridad de los pasajeros.



NORBUS VUELVE A CONFIAR EN BEULAS, MAN Y MERCEDES-BENZ

Autocares Norte renovó su flota con 3 unidades Beulas. Dos de ellas son modelo Spica' C (uno de 12.20 m sobre bastidor Mercedes-Benz y el otro de 12.90 m sobre bastidor MAN) y una unidad del modelo Gianino 7.5 m sobre bastidor MAN.



NIEVABUS AMPLÍA SU FLOTA CON SUNSUNDEGUI Y SCANIA

La empresa almeriense Nievabus recogió el autocar SC7 que Sunsundegui le ha carrozado sobre chasis Scania. Tiene 13 metros de longitud y está preparado para transportar hasta 59 personas.

AUTOS VIVES CONFÍA EN SUNSUNDEGUI Y VOLVO

AUTOS VIVES ha depositado su confianza en el SC7 que Sunsundegui le ha carrozado sobre chasis Volvo B11R con suspensión delantera independiente. Tiene una longitud de 14 metros y está preparado para transportar a 63 personas con comodidad.



AUTOCUBY ENTREGA UNA UNIDAD IVECO A AUTOCARES ALZA

Se trata de un vehículo carrozado por AutoCuby sobre chasis Iveco. El vehículo adquirido por Autocares Alza tiene una capacidad de 29+1+1 plazas.

SOMAUTO ENTREGA UN VEHÍCULO A AUTOCARES RODRIGUEZ COLLAR, S.L.

Se trata del modelo Otokar NavigoT de 7,721 m de longitud con capacidad para 31 pasajeros sentados. El vehículo, que se usará en servicios discretos, ofrece gran comodidad por sus butacas reclinables y desplazables al pasillo con mesa de servicio.





AUTOCARES VILLARRUBIA APUESTA POR SUNSUNDEGUI Y VOLVO

Autocares Villarrubia apuesta por el SC7 que Sunsundegui le ha carrozado sobre chasis Volvo B11R 430HP de la serie Euro 6. El vehículo, de 13, 10 metros está preparado para transportar a 59 pasajeros.

BUS VILLARRUBIA RECIBE UN FURGÓN SPRINTER DE INTEGRALIA

Es un furgón Mercedes-Benz Sprinter 519 con 22 plazas + C que incorpora gancho de remolque y las comodidades habituales de Integralia con lunas panorámicas y espacios interiores únicos. Se ha incorporado a sus servicios de pasajeros en Ciudad Real.



AUTOCARES PERRINO ADQUIRIÓ UN AUTOCAR DE SCANIA Y SUNSUNDEGUI

Sunsundegui le ha carrozado el vehículo con un modelo SC7 sobre chasis SCANIA modelo K410 EB 4x2 NI. Este autocar de 13,10 metros de longitud está acondicionado para transportar a 55 personas. Está preparado para el transporte escolar.



SOMAUTO ENTREGÓ UN AUTOBÚS A TSST

La Compañía del Tranvía Eléctrico de San Sebastián a Tolosa (TSST) ha apostado por el modelo Otokar Vectio C de 9,26m y capacidad para 25 plazas sentadas. Cuenta con rampa eléctrica para PMR y piso bajo para transporte urbano.

VDL ENTREGÓ OTRAS 2 UNIDADES A CARTOUR

Cartour S.A. ha adquirido ambas unidades Futura, las primeras unidades de este modelo con el nuevo motor DAF, que incorporan también la caja de cambios Traxon de ZF. Ambas operan en las líneas de FlixBus Madrid Porto y Porto Salamanca.



GUAGUAS MUNICIPALES PRESENTÓ 14 AUTOBUSES DE MAN Y CASTROSUA

Las unidades son City Versus articuladas carrozadas sobre bastidor MAN A24 y tienen 18 metros. Su capacidad es de 36 pasajeros sentados (con cuatro asientos para PMR) y 104 pasajeros de pie. Son parte de una compra total para este año de 36 unidades.

AUTOCARES FAJARDO ESTRENA DOS AUTOCARES DE SUNSUNDEGUI Y MERCEDES-BENZ

La empresa granadina Autocares Fajardo compró dos SC7 carrozados por Sunsundegui sobre chasis Mercedes OC500 con suspensión independiente. El vehículo tiene 15 metros de longitud y tres ejes.



AUTOCARES MARTÍNEZ ADQUIERE UN NEXT DE INDCAR SOBRE IVECO

Autocares Martínez ha recibido un Next L9 carrozado sobre chasis Iveco CC150. El vehículo cuenta con capacidad para 37 pasajeros, transformable a 35 y 33 plazas. Da servicio de transporte y discrecional en Benidorm.



SECCIÓN OFICIAL Y EXCLUSIVA DE COMUNICACIÓN DE

aetram

ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS
DE TRANSPORTE EN AUTOCAR
DE MADRID



AETRAM AFIRMA QUE EL DISCRECIONAL SERÁ LA MOVILIDAD DEL FUTURO

AETRAM ha presentado a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, un estudio que detalla las múltiples barreras que impiden al transporte discrecional de viajeros desarrollarse en un marco de libre competencia con el fin de conseguir su desregulación en la LOTT.

El Presidente de AETRAM, Jesus Gonzalo Tomey, ha manifestado en su ponencia "Discrecional: La movilidad del futuro" durante el III Congreso de Carril Bus celebrado en Aranjuez los pasados 22 y 23 de octubre: "Nadie sabe más, ni mejor, sobre cómo afrontar, diseñar y servir las necesidades de movilidad de los ciudadanos que los transportistas discrecionales de viajeros. Sin embargo, seguimos encorsetados por unas normas ya caducas, a pesar de la nueva LOTT. Con ayuda de la corriente liberalizadora que viene de

la UE, de las nuevas tecnologías y de nuestro empuje, deberíamos conseguir en los próximos años nuevas formas de contratar el transporte, sin intermediarios, diseñando, ofertando y cubriendo por cuenta propia todos aquellos trayectos y demandas de movilidad de los ciudadanos que no estén servidos por otros medios autorizados. Ahora es el momento de intentar conseguir aportar ideas nuevas teniendo en cuenta todos los factores que vienen a sumarse a las nuevas formas y modos sobre los que va a sustentarse la movilidad sostenible próxima. El transporte discrecional de viajeros, no solo debe, sino que quiere quedarse, pues de sobra sabemos afrontar y solventar idóneamente las situaciones más difíciles para ofrecer transporte de viajeros en tiempo real, en beneficio de los ciudadanos".

AETRAM COLABORA CON IFEMA PARA MEJORAR LOS ACCESOS, ESTACIONAMIENTOS Y PARADAS EN GRANDES CONGRESOS Y FERIAS

AETRAM e IFEMA han mantenido recientemente una reunión con motivo de los hechos acaecidos durante el desarrollo del pasado Congreso CPHI en IFEMA y que supuso, una serie de problemas originados por la gran dimensión y afluencia del Congreso, a las empresas del sector discrecional que trataban de acceder a los diferentes accesos de IFEMA.

Los responsables de IFEMA trasladaron a AETRAM la disposición en el interior de IFEMA de más de 150 plazas para autocares discrecionales que cubrían aquellos eventos normales y no extraordinarios en cuanto a sus dimensiones. En el caso de eventos de mayores o extraordinarias dimensiones, se establecerán otras medidas puntuales, como puedan ser la habilitación de otras zonas exclusivas de parada de los vehículos en el interior de IFEMA, para la carga y descarga de usuarios, con un control en cuanto tiempo máximo de estancia en el lugar para evitar aglomeraciones y ocupaciones indeseadas de los espacios habilitados.

Por parte de IFEMA se invitó a AETRAM a participar, como agente interesado, en próximas reuniones que previamente a la prepara-

ción de los operativos de los grandes eventos se celebran en IFEMA con las diferentes partes que intervienen en los mismos, como son Policía Municipal, Ayuntamiento de Madrid, Seguridad de IFEMA, etc.

AETRAM al respecto, manifestó su ofrecimiento a colaborar con IFEMA tanto en el presente como en el futuro para solucionar estos problemas comprometiéndose a remitir un escrito con aquellos puntos que sirvan para mejorar los accesos, estacionamiento y parada de vehículos autocares discrecionales que accedan a IFEMA.



www.cocentro.com
 a un click en internet



COORDENADAS GPS

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

COCENTRO



MERCEDES SPRINTER 616
 24 BR + G + C
 F.MATRICULACION: 21/09/2006



IVECO ANDECAR VII 37 B + C + G
 F.MATRICULACION: 22/07/2010



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



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



FIAT DUCATO 15 BF + G + C
 F.MATRICULACION: 03/09/2009



MAN LION COACH 55 B + G + C
 F.MATRICULACION: 03/10/2008

COCENTRO, S.A.

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

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



CÓMO ANUNCIAR SU VEHÍCULO:

EMPRESARIOS DE VIAJEROS

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

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

CONCESIONARIOS Y COMPRA-VENTAS

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

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

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 convector, 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 Vía 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 Peligros (Granada)



**SOLUCIONAMOS
CUALQUIER NECESIDAD
DE COMUNICACION.**

PLAN

SI **NO**

EDITEC

SOLUCIONES COMPLETAS

REDACCION

DISEÑO MAQUETACION

REVISTAS PARA EMPRESAS O ASOCIACIONES

DISTRIBUCION

GANAR

NADA

Hand-drawn diagrams include: a flowchart with 'SI' and 'NO' boxes; a diagram with 'EDITEC' and 'SOLUCIONES COMPLETAS'; a diagram with 'REDACCION' and 'DISEÑO MAQUETACION'; a diagram with 'DISTRIBUCION' and 'GANAR'; and a diagram with 'NADA'. Mathematical formulas include: $2 \times 2 = 4 + 10000 = ?$, $\sqrt{2^2 + (3+x)^2}$, $2 + (3 \times 4)^2 \neq$, $\sqrt{4+100}$, $000 = 00$, $100000 - 350 + 458 + 600$, $200000/2 + 400$, $200000 + 10558$, 100000 , $25 + 40$, $25 + 40$, 1000000 (IMPRESION), $TOTAL \$4 000 000 ? + 200 000$.



GRUPO EDITORIAL

Editor de Revistas Técnicas / 30 años de experiencia

Ofrecemos especialistas con gran experiencia en revistas corporativas para asociaciones, empresas y organismos oficiales.

Grupo Editorial Editec
Tel: 91.401.69.21
Fax: 91.401.03.15
Email: editec@editec.es
Web: www.editec.es

Soluciones completas
Redacción
Gestión de publicidad
Diseño y maquetación
Impresión
Distribución

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

