

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

Año 25. #256.
Mayo 2019

www.revistaviajeros.com

VIAJEROS

de transporte público en España y Portugal

EL TRANSPORTE TRAS LAS ELECCIONES



MAN CONSOLIDA SUS POSITIVOS RESULTADOS EN URBANOS

- Reportaje: El perfil del turista online •
- Reportajes: Patronales del transporte y sindicatos hablan sobre el ROTT •
- Especial: Industria carrocera • Prueba: VDL Futura FHD2-129 •



VIP CLASS

El mejor de su clase.

EL NUEVO TOURLINER. UN AUTOCAR PARA SORPRENDER.

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

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

NEOPLAN



EL JUEGO DE LA SILLA



Luis Gómez-Llorente
Director de Viajeros

Al cierre de esta revista, todavía no sabemos cómo será la composición definitiva del nuevo Gobierno de España. Una vez más, las votaciones han dejado claro que nuestro país es muy diverso y necesita de mucho trabajo y diálogo para poder llegar a buen puerto.

Mientras se suceden las entrevistas, los pactos, las estrategias de gobernabilidad, están en marcha otros dos procesos masivos en nuestro país: las elecciones locales y las autonómicas, para decidir quién estará al frente de los ayuntamientos y parlamentos regionales. Y comienza un nuevo baile, porque se prevé que las alianzas vuelvan a ser de vital importancia también en gran parte del ámbito local. La tormenta puede ser perfecta. En momentos de toma de decisión muy importantes para el transporte desde la UE, todo queda en el aire porque toca volver a elegir parlamentarios.

Los transportistas necesitan estabilizar sus inversiones y poder planificar mejor a medio plazo. Para ello, llevan años solicitando una Ley de Financiación del Transporte Público, que parecía unir a todas las fuerzas políticas. Ahora, tras ver los programas electorales, sólo parece recogerse literalmente en uno de ellos.

Con las concesiones por renovar y con el anuncio de un rediseño más moderno y eficiente y coordinado de la red de autobús, seguimos a la espera de qué pasará finalmente, en función de la alianza resultante.

Lo mismo ocurre con Europa, en momentos en los que hay dos líneas claras de pensamiento, la liberalizadora del transporte en autobús y la que defendía nuestro sistema concesional.

En el caso del ejecutivo español, la incertidumbre vuelve a dejarnos parados, como ya ocurrió la vez anterior. Vemos muchos movimientos de sillas dentro de los propios partidos y entre partidos, sorpresas de última hora, amigos que antes no lo eran y amiguísimos que ahora dejan de serlo. Todo por la silla, parece ser.

Toc, toc... Señores, estamos aquí. Esperándonos y moviendo el país, cada uno desde la silla que nos tocó pero con ganas de avanzar.



03



06



14



20



22



44



30



36



38

03 EDITORIAL

El juego de la silla

20 PRODUCTO

Mercedes-Benz Vito Tourer

30 ESPECIAL

Industria Carrocera

06 EN PORTADA

La movilidad tras las elecciones

22 PRODUCTO

King Long trae a España su gama de autobús eléctrico

36 OPERADORES

Guaguas Municipales compra 17 autobuses Solaris

14 REPORTAJE

El perfil del turista online

44 PRUEBA

VDL FUTURA FHD2 129

44 OPERADORES

Vectalia incorpora 21 híbridos a sus empresas

VIAJEROS

de transporte público en España y Portugal



40 OPERADORES

Empresa Casal en el V Centenario de la Primera Vuelta al Mundo

42 OPERADORES

ALSA incorpora 23 nuevos autobuses en Asturias

42 OPERADORES

Ramos Bus inaugura instalaciones y amplía su flota con autobuses Irizar

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 Sánchez-Gamborino (Abogado. Doctor en Derecho), 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:

infocomunicación, S. L.

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

PREMIOS





LA MOVILIDAD TRAS LAS ELECCIONES

LAS ASOCIACIONES DE TRANSPORTE LANZAN PROPUESTAS A LOS POLÍTICOS DE TODA EUROPA

ANTE LA AVALANCHA DE PROCESOS ELECTORALES DE LOS ÚLTIMOS DOS MESES, NOS HACEMOS LA SIGUIENTE PREGUNTA: ¿TENDRÁN EN CUENTA LOS NUEVOS RESPONSABLES POLÍTICOS LA IMPORTANCIA DE LA MOVILIDAD?

Estamos a la espera de saber cómo será el Gobierno de España tras las pasadas elecciones nacionales y ahora también elegimos muchos de los equipos que dirigirán Ayuntamientos y Comunidades Autónomas, así como nuestros representantes en el Parlamento Europeo.

Al cierre de este número desconocemos aún la composición del ejecutivo de nuestro país tras la ronda de contactos entre los diferentes partidos para lograr alianzas. Dependiendo del resultado, se llevarán a cabo diferentes iniciativas para el mundo del transporte. Veremos lo más destacado sobre movilidad de cada programa electoral de los 5 partidos más votados.

Por otro lado, las asociaciones de transporte público tanto nacionales como europeas han dado un paso al frente y han lanzado ya sus propuestas a los candidatos de la UE.

LA UITP LANZA UN MANIFIESTO DE MOVILIDAD DE CARA A LAS ELECCIONES EUROPEAS

La UITP ha lanzado un manifiesto denominado "Put Mobility on Top" cuyo objetivo es que los próximos responsables en las tomas de decisión en la UE tengan en cuenta en sus agendas la Movilidad. La UITP, que representa a más de 450 operadores y autoridades de transporte público en todos los estados miembros de la UE, quiere alentar a los nuevos responsables de la toma de decisiones de la UE a garantizar que la movilidad esté por encima de todas las nuevas políticas relevantes. Según Thomas Avanzata, Director Senior de la UITP Europa: "Es hora de que los responsables de la toma de decisiones hagan de la movilidad urbana una prioridad clave para lograr las ambiciones de la UE en términos de: inclusión, innovación, empleo, aire limpio y lucha contra el cambio climático."

CONFEBUS LANZA 23 PROPUESTAS DE MOVILIDAD A LOS POLÍTICOS EUROPEOS

La confederación hizo públicas las propuestas empresariales en materia de movilidad de personas de

cara a las Elecciones Europeas del 26 de mayo. Se centró en cinco ámbitos de actuación: la sostenibilidad, la seguridad, la cohesión social y territorial, la digitalización y la regulación del transporte público por carretera.

Todas las propuestas de CONFEBUS están orientadas al mismo fin: posicionar al autobús como un medio de transporte llamado a liderar la transición hacia la movilidad sostenible, capilar y segura, fomentando la digitalización, apostando por la seguridad vial en materia de prevención de riesgos, destacando el papel de este modo de transporte como cohesionador social-territorial y revisando el marco regulatorio de cara al futuro del sector.

¿CÓMO SERÁ LA MOVILIDAD SEGÚN CADA PARTIDO?

Resumimos lo más destacado en materia de movilidad dentro de cada uno de los programas electorales que fueron votados el pasado mes de abril en nuestro país.

En el caso de la quinta fuerza política nacional, VOX, no se hace apenas referencia a la movilidad salvo por el punto 72 de su programa electoral: "Apoyo decidido a las familias numerosas y a la natalidad en general. Creación de cheques servicio que subvencionen parte de las necesidades familiares como los libros escolares, transporte público, etc."

EL PROGRAMA DEL PSOE

 El programa de la candidatura más votada habla de la "creciente electrificación del sector del transporte, estableciendo obligaciones de instalación de recarga eléctrica en las estaciones de servicio. El PSOE se compromete a seguir impulsando la transición hacia una economía descarbonizada y digital en el sector de la automoción, mediante un acuerdo del Gobierno con los agentes sociales, que respalda el Plan Estratégico de Apoyo Integral del Sector de la Automoción 2019-2025, que facilitará la creación de empleos de alta cualificación, la innovación y la consolidación de un nuevo tejido industrial, altamente competitivo a nivel internacional, promoviendo el avance del sector en el contexto de un nuevo modelo de movilidad sostenible, conectada e inteligente.

- En la próxima legislatura el Ministerio de Fomento pasará a denominarse Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana y se seguirá avanzando en la senda ya iniciada, priorizando además las inversiones de trenes de cercanías, y promoviendo tarifas competitivas en el transporte de ferrocarril de media y larga distancia, con el objetivo de aumentar en un 30% el número de pasajeros en este medio de transporte en 2025.
- Se incentivará un transporte menos contaminante que permita una movilidad más sostenible en nuestros municipios y contribuya a alcanzar los objetivos establecidos en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030, apro-

bando una estrategia de movilidad sostenible, intermodal y conectada.

- Se aprobará una Ley de Movilidad Sostenible, para garantizar el derecho a la movilidad de toda la ciudadanía, teniendo en cuenta el reto del cambio climático y las posibilidades que ofrece la digitalización. Para ello aumentaremos la inversión pública en seguridad y mantenimiento de las infraestructuras, favoreciendo la paulatina preparación para una movilidad sostenible, incluidas las necesidades derivadas de la electrificación y digitalización de la movilidad, con especial atención al transporte, carreteras, ferrocarriles y aeropuertos.
- El PSOE propone liderar un Pacto de Estado en materia de infraestructuras, que, entre otras cosas, garantice el cumplimiento de los planes ferroviarios de alta velocidad actualmente en ejecución, así como la inversión en trenes de cercanías y otras actuaciones relevantes, como el Corredor Mediterráneo o el Corredor Atlántico."

EL PROGRAMA DEL PP



El PP fue el segundo partido más votado.

Estas son las principales propuestas sobre movilidad terrestre en su programa:

- "Derogaremos el Decreto Ábalos en los sectores del taxi y de VTC, garantizando la libertad de elección del usuario.

CAMBIO CLIMÁTICO Y FOMENTO DEL USO DEL TREN SON LAS PRIORIDADES PARA PSOE



- Impulsaremos una fiscalidad que promueva la renovación del parque móvil. Eliminaremos las restricciones indiscriminadas a los vehículos diésel. Aprobaremos planes autonómicos y locales para la renovación de los vehículos más contaminantes. En los municipios, promoveremos la sustitución de los vehículos de transporte público contaminantes por otros de cero emisiones. Aprobaremos una normativa que incentive el despliegue de una red de puntos de recarga de electricidad y gas para vehículos por todo el territorio nacional.
- Aprobaremos un Plan Nacional de Infraestructuras y Transportes Prioritarios 2020-2030 con el fin de alcanzar los objetivos de cohesión territorial, digitalización, competitividad y movilidad ciudadana de una manera eficiente y equilibrada, impulsando la multimodalidad y la sincromodalidad.
- Coordinaremos a todas las Administraciones responsables para que los ciudadanos, con un único título de transporte urbano, de carácter digital, puedan utilizar los medios públicos en cualquier ciudad española.
- Desarrollaremos una Estrategia Integral para hacer de Cercanías la forma principal de acceso a las grandes ciudades. Para ello, invertiremos en la mejora y en la extensión de las infraestructuras, en su vinculación con el resto de medios de transporte, en su puntualidad y en calidad.
- Auditaremos los núcleos de transporte público nacional de las grandes ciudades para mejorar, con el conjunto de administraciones responsables, la movilidad sostenible; con nuevas prestaciones y creando movilidad punto a punto (impulso del coche autónomo y vehículos sostenibles, aparcamiento gratuitos disuasorios, estacionamiento de bicicletas...). Apostaremos por los servicios de proximidad para el ciudadano.
- Impulsaremos de forma progresiva la creación de una red pública de vías exclusivas de uso para ciclistas (VEUC). Impulsaremos el desarrollo de los 27 proyectos contemplados en el Plan Extraordinario de Inversiones en Carreteras (PIC).
- Mantendremos el impulso a la Red de Alta Velocidad y de altas prestaciones, finalizando todos los tramos y ejes ferroviarios en construcción: los corredores Mediterráneo, Noroeste, Norte, de Extremadura y Atlántico/ Mediterráneo. Pondremos en marcha los corredores a Granada y Murcia y abriremos el de Galicia, la Y Vasca y el de Extremadura. Culminaremos el completo desarrollo de los corredores de la red transeuropea de transporte (TEN-T) en España y participaremos en los proyectos de financiación europea a través de los fondos CEF.
- Transformaremos aquellas estaciones de AVE que permitan conectar las localidades más pequeñas con los grandes corredores de transporte en hubs de la forma más eficiente en cada caso. Garantizaremos que todas las capitales de provincias estén a menos de dos horas de un punto de conexión internacional”.

PP PROPONE CREAR UN ÚNICO TÍTULO DE TRANSPORTE URBANO PARA TODA ESPAÑA




EXPERTOS EN ECOMOVILIDAD

Nuestro compromiso con el futuro





EL PROGRAMA DE CIUDADANOS


 Para la tercera fuerza política, los puntos más importantes de la movilidad terrestre son los siguientes: “Propondremos un Pacto de Estado por los Transportes y la Movilidad Sostenible. Potenciaremos la Oficina Nacional de Evaluación para que todas las inversiones estén justificadas por criterios de rentabilidad socioeconómica y no electoralistas. Aumentaremos la inversión en conservación en toda la Red de Carreteras del Estado.

- Invertiremos decididamente en la mejora de las redes de Cercanías y los ejes y corredores de la Red Transeuropea de Transportes, en especial los grandes ejes terrestres (Corredor Mediterráneo y Atlántico) y las Autopistas del Mar, favoreciendo la intermodalidad y la complementariedad.
- Incentivaremos la renovación del parque automovilístico privado por modelos menos contaminantes, e impulsaremos la instalación de infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos. Renovaremos el parque móvil y el transporte público para que sea 100% sostenible.
- Elaboraremos una Ley de Financiación del Transporte Público Urbano Colectivo para establecer un marco más justo y estable de financiación.
- Derogaremos de forma inmediata el decretazo de PSOE y Podemos contra las VTC. Habilitaremos nuevos servicios como el viaje compartido (car-pooling) e impulsaremos medidas para fomentar la competitividad del taxi. Protegeremos a nuestros ciclistas reforzando y revisando las medidas de seguridad para la convivencia en la carretera.”

CIUDADANOS RECUERDA LA IMPORTANCIA DE UNA LEY DE FINANCIACIÓN DE TRANSPORTE URBANO COLECTIVO

PODEMOS PROPONE MEJORAR LA FRECUENCIA Y LAS RUTAS DE LOS SERVICIOS DE MOVILIDAD PÚBLICA

EL PROGRAMA DE UNIDAS PODEMOS

 Finalmente, el cuarto partido, habla cuestiones como las siguientes: “Se potenciará el uso de vehículos eléctricos, bicicletas o soluciones públicas de transporte colectivo. Aumento de hasta el 25 % de coches eléctricos o que funcionen con otras tecnologías alternativas a los combustibles fósiles en los turismos vendidos en España en 2025 y hasta el 70 % en 2030, para aproximarnos al objetivo del 100 % en 2040. Crear una red inteligente de infraestructuras de recarga. Se priorizará su carácter público, bajo la acción de la empresa pública de energía.

- Impulsar un plan de inversiones en nuestras infraestructuras ferroviarias con parámetros de calidad, sostenibilidad y justicia territorial. Es necesario incrementar la frecuencia de los servicios existentes de corta y media distancia (metro, cercanías/rodalies, regionales) y crear el servicio allí donde no exista con el objetivo de atender la demanda de transporte de tren de todos los municipios de más de 20 000 habitantes en 2030.
- Se mejorarán la frecuencia y las rutas de los servicios de movilidad pública, como el autobús, el tranvía o el metro, y se implementarán medidas para ajustar el precio de los diferentes servicios al nivel de renta de las personas usuarias. Acceso gratuito a transportes colectivos de ámbitos urbano y metropolitano, comarcal, insular y provincial para menores de 26 años.
- Declarar el taxi servicio público de interés general y establecer un requisito de 2 horas de precontratación para las VTC. Extender el modelo de éxito de Madrid Central a otras ciudades con problemas de contaminación.



TOURER

Too small? too big? or simply what you need?



LAS 23 PROPUESTAS DE CONFEBUS

- 1 Conferir al autobús el papel y peso que demandan las políticas europeas como medio de transporte llamado a liderar la transición hacia la movilidad sostenible, segura y accesible.
- 2 Impulsar el uso de autobús como medio clave para alcanzar los objetivos de reducción de emisiones fijados por la UE, destacando el apoyo que brinda para minimizar el consumo energético en el transporte, mejorar la calidad de vida y contribuir a la cohesión social.
- 3 Firme apuesta por el cambio modal hacia transportes con menores externalidades negativas como el autobús, alentando a las autoridades competentes a integrar al transporte escolar en los Planes de Movilidad Urbana Sostenible, a establecer carriles reservados a vehículos de alta ocupación en los principales ejes de entrada a las ciudades y a fomentar el desarrollo de Planes de Transporte al Trabajo (PTT) como medidas estratégicas para mejorar la fluidez del tráfico.
- 4 En el marco de la implantación de la Directiva sobre vehículos limpios, establecer nuevos planes de ayudas o aprovechar los mecanismos existentes para facilitar la incorporación de flotas sostenibles; fomentar un marco que permita acceder a financiación, otorgar subvenciones y establecer incentivos fiscales para la adquisición de vehículos limpios y para la energía limpia a los operadores de transporte público.
- 5 Eximir al autobús de la sujeción a tasas de congestión y tarificación por uso de infraestructuras en el marco de la modificación de la Directiva "Euroviñeta" por ser un agente clave contra la contaminación y el cambio climático, así como en las políticas que fomentan trasvase modal desde el vehículo privado. Establecer un marco armonizado europeo para la introducción de Zonas de Bajas Emisiones.

UNA MOVILIDAD SEGURA

- 6 Ser ambiciosos en los objetivos de seguridad vial de la Unión Europea para la próxima década, apostando por los máximos estándares y las mejores prácticas en materia de prevención de riesgos laborales para alcanzar la deseada visión cero. Entre otros, brindar orientación sobre el uso de alcolocks e introducir un sistema de tolerancia cero para conductores profesionales en la UE, así como instaurar controles de reconocimientos médicos obligatorios como los existentes en otros modos de transporte.
- 7 En este mismo sentido, asegurar el despliegue de sistemas activos de seguridad en el vehículo acompañado de medidas de apoyo financiero.
- 8 Elaborar un código de conducta que facilite una transición segura hacia la movilidad conectada y automatizada, garantizando que los requisitos y procedimientos tengan en cuenta la seguridad vial y se establezcan normas técnicas armonizadas e interoperables tras abordar cuestiones en relación al tratamiento de datos, la ciberseguridad así como otras de carácter ético.
- 9 Garantizar que las iniciativas de la Comisión Europea para mejorar la accesibilidad a autobuses para personas con movilidad reducida son conformes a la legislación existente a nivel de las Naciones Unidas, evitando así duplicidades.
- 10 Medidas para el intercambio de experiencias y buenas prácticas entre Estados miembros, operadores y otros stakeholders a nivel europeo en materia de seguridad y prevención de riesgos en el transporte por carretera.



UNA MOVILIDAD COHESIONADORA, VERTEBRADORA Y QUE LUCHE CONTRA LA DESPOBLACIÓN

- 11 Racionalizar y fortalecer el apoyo financiero para las acciones relativas al transporte público, la movilidad sostenible, la seguridad vial y la cohesión territorial en el próximo Marco Financiero Plurianual, teniendo en cuenta la complementariedad de los diferentes instrumentos de financiación y alentando su uso para tales fines.
- 12 Aumentar la financiación existente para la movilidad del futuro y también para contribuir a focalizar las poblaciones rurales a través de fondos de financiación de la UE, tales como los Fondos Estructurales, el Mecanismo Conectar Europa (MEC) y el Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas (FEIE). Poner particular énfasis en la inversión en carriles BUS VAO y estaciones que potencien un transporte sostenible y que mejoren las comunicaciones de poblaciones medianas y pequeñas.
- 13 Defender y promover la colaboración público privada en la gestión de los servicios de transporte público de viajeros por carretera, liderando el debate sobre el papel del autobús en el fortalecimiento de la cohesión social, el desarrollo sostenible y la lucha contra la despoblación rural. Seguir el ejemplo de liderazgo español en la tramitación del Reglamento 1073/2009 sobre acceso al mercado de autobuses.
- 14 Potenciar el turismo y el transporte en autobús como pieza fundamental del mismo a través de la puesta en marcha de iniciativas a nivel europeo y local, tales como campañas que promuevan el etiquetado de calidad y sostenibilidad.
- 15 Incluir al transporte en autobús en el ámbito de aplicación de iniciativas de la UE que ofrecen la oportunidad de viajar por Europa a jóvenes (en particular el programa DiscoverEU).

UNA MOVILIDAD MÁS INTELIGENTE Y DE FUTURO

- 16 Fomento del despliegue de sistemas de transporte inteligentes y soluciones interoperables para desarrollar el transporte multimodal. Incentivos y soluciones digitales para toda la red de transporte de la UE, incluyendo el fomento de sistemas integrados de venta de billetes únicos en la Unión Europea.
- 17 Firme apuesta por la digitalización e integración de los sistemas inteligentes y nuevas tecnologías en la red de transporte público, logrando así una mayor eficiencia reduciendo el tráfico y haciendo las ciudades más habitables, entre otros beneficios.
- 18 Desarrollar políticas que contribuyan a atraer a trabajar en el sector del transporte por carretera, especialmente a los jóvenes.



PARA CONFEBUS, EL AUTOBÚS DEBE ADQUIRIR EL PESO QUE DEMANDAN LAS POLÍTICAS EUROPEAS COMO MEDIO DE TRANSPORTE LLAMADO A LIDERAR LA TRANSICIÓN HACIA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE, SEGURA Y ACCESIBLE

UNA MOVILIDAD CON MEJORES DATOS Y MEJOR REGULACIÓN

- 19 Desagregar los datos sobre el autobús en las estadísticas europeas del transporte por carretera para destacar el papel diferenciado en ámbitos como la movilidad sostenible, la seguridad vial y el turismo. Elaborar estadísticas desagregadas por modo de transporte que permitan poner de manifiesto y destacar las pocas externalidades negativas asociadas al transporte en autobús.
- 20 Apoyar medidas encaminadas a que las empresas de la economía colaborativa sean objeto de una regulación adecuada, evitando así escenarios de competencia desleal respecto a otros modos de transporte regulados (mismos servicios, mismas reglas).
- 21 Adopción de reglas más adecuadas para la organización del transporte discrecional y turístico (por ejemplo, la flexibilización de los tiempos de conducción y descanso, así como la aplicación de la regla de los 12 días para el descanso semanal de servicios internacionales a servicios nacionales entre otras).
- 22 Firme apuesta por el máximo respeto a la evaluación de la mejor ratio calidad-precio como criterio de la oferta económica más ventajosa para la adjudicación de concesiones y contratos de servicio público.
- 23 Seguir apostando por la Agenda Legislar Mejor para conseguir mejores políticas y regulación europea, que se reduzcan las cargas administrativas y la burocracia y se mejore la competitividad de las empresas de transporte en autobús.



EL USUARIO DIGITAL SOLO RESERVA EL 6% DE VIAJES EN AGENCIA FÍSICA

EL USUARIO ONLINE RESERVA ASÍ EL 97% DEL ALOJAMIENTO Y EL 81% DEL TRANSPORTE

ASÍ SE DESPRENDE DE LOS RESULTADOS DE LA PRIMERA EDICIÓN DEL ESTUDIO TRAVELSDIGITAL REALIZADO POR ESCUELA DE EDUCACIÓN DIGITAL ISDI

El estudio analiza la forma en que los españoles reservan los viajes de ocio -no están incluidos los viajes de trabajo-, comparando el uso que se da a los canales on y offline. Estos son los resultados:

PERFIL DEL USUARIO DIGITAL

El 56% de los españoles realizó una reserva turística online en el último año. Un 90% viaja acompañado, especialmente en pareja o con la familia.

El perfil del usuario de viajes digital es el de una persona de 43/ 44 años, de clase media, con una ligera

predominancia de hombres (53%), casada (54%) y cuya prioridad vital es viajar en un 41% de los casos, por encima del ahorro. Es un avezado internauta que también compra online ropa (73% de los casos) y reserva restaurantes (40%).

LAS BÚSQUEDAS Y PREPARACIÓN DEL VIAJE

La planificación media de cada viaje le ocupa poco más de dos meses, tiempo en el que la búsqueda online es un imperativo: el 92% del pre searching en el caso de las personas que compran online y el 56% en el de las personas -especialmente mayores de 55- que, tras buscar la información online, realizan la reserva por canales físicos.

También hay hueco para la compra espontánea: un 37% de las reservas online se realizan con menos de un mes de antelación.

¿Dónde se realizan las búsquedas? Destacan los operadores online, consultados por un 45% de usuarios online; los comparadores, por el 41%; y los buscadores, el 38%. En este caso, las webs propias de alojamientos o compañías de transporte quedan en un

segundo plano, consultadas por el 28% y 16% respectivamente.

LA RESERVA

El número de reservas que realizó el usuario digital aumentó un 34% el año pasado frente a 2017, un 40% en el caso de las que se realizaron online, que pasaron de una media de 4,2 operaciones anuales por usuario a 5,9.

¿Qué es lo que reservan? Mayoritariamente, viajes culturales: el 59% de las reservas online y 62% offline; en segundo lugar, las reservas para viajes de playa (41 y 31% respectivamente). El crucero, minoritario, se reserva offline (un 17% frente al 4% online).

El 97% de las reservas de alojamiento se realizan online. Con respecto al transporte, presente en el 81% de las reservas digitales, el avión (63%) es el rey, seguido del tren (36%).

ESPAÑA DOMINA COMO DESTINO: CUATRO VIAJES AL AÑO FRENTE A DOS AL EXTRANJERO.

Dentro de los usuarios digitales hay un perfil minoritario de ciudadanos que sigue recurriendo a la agencia offline para la reserva; son un 17% (un 44% menos que el año anterior) y recurre a este canal especialmente cuando quiere contratar paquetes vacacionales (14%) o viajes fuera de Europa (11%).

La reserva offline domina también en la contratación de servicios extra, como excursiones y traslados, acciones que se suelen realizar en destino. El 42% de los usuarios asegura no haber reservado este tipo de servicios a través del canal online.

Aun así, los usuarios digitales disminuyeron durante el último año el uso de la agencia de viajes física un 20% con respecto al año anterior. Solo recurren a ella un 17% de los compradores digitales, con un volumen total del 6% de las transacciones.

PROCESO DE COMPRA/RESERVA

Entrando de lleno en la compra, las razones que mayor peso tienen en la elección final son el destino (77%) y el precio. La decisión última se toma de forma conjunta en el 78% de los casos y como datos curiosos resalta que:

EL 56% DE LOS ESPAÑOLES REALIZÓ UNA RESERVA TURÍSTICA ONLINE EN EL ÚLTIMO AÑO

- Un 13% de los usuarios cambian a un destino que encuentran más barato, aún después de haber elegido, y un 10% busca y elige en función del precio; de manera que una cuarta parte de los usuarios se mueven básicamente en función de los precios. Los usuarios de mayor clase social y edad son los que se muestran menos influidos por esta variable.
- La posibilidad de cancelación gratuita es la tercera variable en peso a la hora de reservar, especialmente en el canal online.
- Con respecto al servicio postventa, más de la mitad de los usuarios escriben después de su viaje comentarios o reseñas y un 27% manifiesta algún tipo de insatisfacción con los servicios, en especial con el alojamiento (20% de los que han reservado online y 15% de los offline). Las reseñas influyen más que la publicidad en la elección.
- El 34% de los usuarios cuenta con, al menos, una tarjeta de fidelización.

DISPOSITIVOS Y PLATAFORMAS

El ordenador es el dispositivo dominante en las reservas online (85%). Un 36% de los usuarios también utilizan apps. Google Maps es la app más utilizada por el 75% de los usuarios una vez en destino, seguido de las aplicaciones sobre el tiempo (43%).

La forma de pago mayoritaria es la tarjeta: un 83% de los usuarios la utiliza. Paypal se destaca en un segundo puesto: un 34% de los ciudadanos lo utilizan en sus reservas de viaje.

El 50% comparte su experiencia en las redes sociales, especialmente las mujeres y los jóvenes, sobre todo en Facebook (40%), Instagram (29%) y Whatsapp (26%).





¿HACIA DÓNDE AVANZA EL TRANSPORTE?

CÓMO SE ESPERA QUE EVOLUCIONE LA TECNOLOGÍA DEL TRANSPORTE EN LAS PRÓXIMAS DÉCADAS

DESDE LA PRIMERA REVOLUCIÓN INDUSTRIAL, LOS HUMANOS HAN INTENTADO REDUCIR EL TIEMPO QUE SE TARDA EN TRANSPORTAR PERSONAS Y MERCANCÍAS POR EL MUNDO. A MEDIDA QUE AUMENTA LA POBLACIÓN, VAMOS NECESITANDO MEDIOS DE TRANSPORTE QUE ADÉMÁS DE RÁPIDOS SEAN EFICIENTES ENERGÉTICAMENTE

A lo largo de la historia los inventores han intentado reducir los tiempos de traslado. Se han producido éxitos, como el cohete de Stephenson, y fracasos, como el Railplane de Bennie. Actualmente muchas compañías invierten en proyectos para reducir el tráfico y las emisiones a la vez que innovan en el sector del transporte.

Todos conocemos las historias de los coches y camiones automáticos que van a empezar a circular por las carreteras. Esta tecnología pretende reducir la congestión y aumentar la seguridad de las carreteras, pero hay otras innovaciones que van a cambiar el panorama de los medios transporte.

COMERCIALIZACIÓN DEL ESPACIO

Las zonas urbanas y las ciudades están cada vez más congestionadas, y producen cada vez más tráfico y más emisiones de carbono. Los Gobiernos europeos están intentando resolver este problema reduciendo poco a poco el número de coches de gasolina que circulan por las carreteras. Esto reducirá la huella de carbono de cada país, pero es poco probable que resuelva el problema del tráfico creciente.

En lugar de confiar en las inversiones de los Gobiernos para encontrar una solución, algunos multimillonarios han decidido invertir en proyectos que podrían ser la respuesta. En el pasado los viajes espaciales se han desarrollado exclusivamente por un interés de descubrimiento científico. Ahora los propietarios de empresas como Elon Musk, Richard Branson y Jeff Bezos han decidido que el espacio es la siguiente frontera para el transporte empresarial y de ocio.

Casi 50 años después de que el hombre pusiese el pie en la Luna, estos gigantes empresariales están compitiendo por comercializar los viajes espaciales. La gente empieza a vislumbrar la posibilidad de viajar por el espacio. Más de 600 personas se han inscrito para el primer vuelo de la nave Virgin Galactic SpaceShipTwo, que se estima que viajará de Londres a Sídney en menos de dos horas y que se ha construido con la intención de llevar a personas al espacio.

ACELERAR EL FERROCARRIL

Existe una demanda creciente de transporte por ferrocarril tanto para mercancías como para personas. Algunos países están invirtiendo en ferrocarriles de alta velocidad para reducir la congestión de las carreteras y reducir los tiempos de desplazamiento.

La levitación magnética (Maglev) es la principal tecnología que está innovando los ferrocarriles de todo el mundo. Japón es muy conocido por el Shunkansen, o tren bala, su célebre red de ferrocarriles de alta velocidad que utiliza la tecnología maglev y que alcanza velocidades de hasta 375 millas por hora.

Estas redes utilizan dos conjuntos de imanes: uno para repeler y empujar el tren de manera que levite sobre la plataforma, y el otro para mover el tren a gran velocidad sin las restricciones de la fricción. La red tuvo alrededor de 10.000 millones de pasajeros en 2017, y sigue extendiéndose para ayudar a los trabajadores y a los turistas a desplazarse por todo el país.

Hace cinco años Elon Musk llevó esta tecnología un paso más allá al anunciar sus planes de crear Hyperloop. La red funcionará utilizando la levitación electromagnética y un motor de inducción lineal que no requiere contacto físico entre el vehículo y la guía. Los trenes transportarán mercancías y personas a velocidades de hasta 800 millas por hora (Musk estima que completará el viaje de 400 millas desde San Francisco a Los Ángeles en menos de 30 minutos). Los trenes Hyperloop y los viajes espaciales serán di-



fíciles de construir y de acercar tanto al público como a la industria. Las ventajas de los futuros medios de transporte son innegables y mucha gente está invirtiendo en estos proyectos para lograr que tengan éxito. Cuantas más personas inviertan y utilicen estos dos tipos de transporte, más baratos resultarán. Pronto podremos irnos de vacaciones en una nave espacial y entregar productos a velocidades récord.

EU Automation provee y vende repuestos de automatización industrial nuevos, usados, reacondicionados y obsoletos.



DARREN HALFORD
DIRECTOR DE VENTAS
DE EU AUTOMATION

dim
DISEÑOS Y MONTAJES MECÁNICOS, S.L.

FOGMAKER

¡El primer sistema de supresión de incendios que obtiene la aprobación R107!



Distribución, instalación y servicio post-venta de sistemas de supresión de incendios con agua nebulizada a alta presión.

www.montajemecanicos.com | dim@montajemecanicos.com | 976 478 883

Polígono Malpica, Calle F/Oeste, Nave 23 · Grupo Gregorio Quejido, 50016, Zaragoza



MAN GANA TODO EL CONCURSO DE TMB

EL CONCURSO PARA TODO EL EJERCICIO CONSTA DE 105 UNIDADES PARA BARCELONA

EN ESTAS UNIDADES SE INCLUIRÁN LAS PRIMERAS ENTREGAS EN ESPAÑA DEL LION'S CITY HÍBRIDO DE NUEVA GENERACIÓN

MAN Truck & Bus Iberia acaba de resultar adjudicataria del último concurso público licitado por TMB, la empresa de transporte público urbano de la ciudad de Barcelona. Y lo ha hecho en su totalidad, recibiendo el encargo de entregar antes de que finalice el año las 105 unidades que conformaban el mencionado concurso.

TMB dividió su licitación en tres lotes: uno de 49 vehículos de 12 metros, propulsados por GNC; otro de 26 articulados de 18 metros, también de gas natural comprimido; y un tercero de 30 híbridos de 12 metros. El resultado es que la oferta de MAN ha sido la mejor considerada, resultando vencedor del 100% de las unidades en cada uno de los tres lotes. Los 12 metros de GNC serán del modelo Lion's City A21, los articulados corresponden al Lion's City A23 y los híbridos serán los primeros de la nueva generación del New Lion's City Efficient Hybrid que circulen por nuestro país.

EL 50% DE LA FLOTA DE TMB SERÁ MAN

De esta manera, y una vez completada la entrega de estas 105 unidades, la flota de TMB estará compuesta en más de la mitad de su totalidad por vehículos de MAN, "algo que es motivo de enorme satisfacción para nosotros, porque refuerza nuestra línea de trabajo y confirma nuestra gran re-

lación con TMB, un cliente de referencia a nivel europeo para la marca", según apunta Manuel Fraile, director de Buses de MAN Truck & Bus Iberia.

"Estamos más que satisfechos porque se consolida nuestra presencia en TMB, que ya contaba con unidades MAN GNC de 12m y 18m con la misma cadena cinemática de las que ahora adquiere, lo que es buena muestra del rendimiento que les han ofrecido en los últimos años. Además, serán los primeros en estrenar nuestra nueva generación de híbridos, siendo uno de los principales clientes de nuestro Lion's City Hybrid, continúa Fraile, añadiendo que "en el caso de los articulados de gas, contarán con 85 unidades MAN, una cifra muy importante".

El servicio Post-Venta también ha jugado un papel esencial en el proceso. Fraile quiere destacar "el gran esfuerzo inversor que hemos realizado durante los últimos años para dar el mejor servicio a los autobuses de TMB y el área metropolitana de Barcelona. Hemos incrementado el equipo humano especializado en autobuses y mejorado nuestras dos instalaciones oficiales en la zona, en El Prat y en Parets del Vallès, porque creemos en la calidad de nuestro producto y el nivel de nuestro servicio. Este éxito refrenda que vamos por el buen camino, y es una gran satisfacción seguir trabajando de la mano de una gran empresa, como es TMB".





**EL COLABORADOR PRIVILEGIADO
DE LAS GRANDES REDES
URBANAS E INTERURBANAS**

Piezas de recambio para AUTOCARES Y AUTOBUSES



ejes y dirección



lunas y parabrisas



calefacción



**cajas de cambio
y embragues**



electricidad



carrocería



retrovisores



suspensión



filtración



motor



asientos



frenos

C/Osca, 20 nave 4, parc. ALI 2.1 • Plataforma Logística PLAZA
50197 Zaragoza ESPAÑA

+34 876 26 95 50 +34 876 76 89 94

info@cbmiberica.eu

www.cbmcompany.com



VITO TOURER: MÁS VERSÁTIL QUE NUNCA

LA VITO TOURER DE MERCEDES-BENZ ES UN REFERENTE EN EFICIENCIA PARA LOS OPERADORES DE TRANSPORTE

LA VITO TOURER SE DESMARCA DEL RESTO DE VEHÍCULOS DEL SEGMENTO Y SE CONVIERTE EN UN VEHÍCULO PARA TRANSPORTE DE VIAJEROS QUE OFRECE LA MÁXIMA RENTABILIDAD

La nueva Vito de Mercedes-Benz dispone una amplia cartera de productos, formada por la Vito Furgón, la Vito Mixta y la familia de modelos Vito Tourer, con las que igual se puede trabajar en el sector de la construcción y comercio que realizar servicios transfer o taxi.

La Vito Tourer de Mercedes-Benz cuenta con varias versiones: BASE, PRO y la tope de gama SELECT. Dotada de serie con un equipamiento funcional o generoso, según la ejecución elegida, puede personalizarse con un sinnúmero de equipos opcionales.

La funcional Vito Tourer BASE. Su equipamiento es práctico, con acristalamiento fijo detrás, piso con impresión serigráfica robusto y antideslizante y revestimiento de las paredes laterales y el techo con placas de fibra prensada fáciles de limpiar. El equipamiento de serie incluye también un seguro para niños en la puerta corredera y una luneta con equipo limpia- y lavalunetas en el portón trasero.

La versátil Vito Tourer PRO. Está concebido a medida para agencias de alquiler, asociaciones, transporte escolar y aplicaciones similares. El equipamiento de serie se amplía con asientos traseros en dos filas sobre un piso de plástico con espuma fácil de limpiar y con buenas propiedades aislantes, revestimiento de las paredes laterales de fibra plástica con apoyabrazos acolchados, compartimentos portaobjetos, portabotellas y

portavasos, un revestimiento textil del techo en la zona del conductor y el acompañante, un preequipo para radio y una columna de la dirección ajustable. Los retrovisores exteriores están calefactados de serie y cuentan con ajuste eléctrico; los cristales son calorífugos y tintados en todas las ventanillas.

La comfortable Vito Tourer SELECT. Es idónea como lanzadera de hotel o como taxi, entre otras aplicaciones. Los paragolpes y las piezas adosadas pintados y las llantas de aleación con neumáticos de dimensiones 205/65 R 16 permiten identificarla como modelo tope de gama de la serie. En el interior, la Tourer SELECT convence asimismo con un equipamiento de alta calidad. Enmoquetado en negro y asientos de confort desplazables en dos filas de asientos traseros permiten a los pasajeros viajar con comodidad. El conductor y el acompañante se benefician del aire acondicionado TEMPMATIC, un volante multifunción, el cuadro de instrumentos con display matricial de puntos con indicadores adicionales, sensor de lluvia y sensor de luminosidad, unidad de mandos de confort en el techo con elementos de fibra óptica, luces de lectura LED, alumbrado cenital del puesto de conducción y compartimento para gafas y asientos de confort para conductor y acompañante.

UNA CONDUCCIÓN MÁS CÓMODA ES MÁS SEGURIDAD

El puesto de conducción de la nueva Vito ha sido desarrollado partiendo de cero y es un ejemplo de funcionalidad y ergonomía ejemplar. Además se mejora la conducción con una suspensión más suave una mejor visibilidad. Como alternativa a los faros

halógenos de serie se ofrece como opción el Intelligent Light System ILS, que usa LED para los intermitentes, las luces diurnas, la luz de cruce, la luz de carretera y la luz de giro. En función de la velocidad, los faros adaptan la distribución de la luz a las necesidades de la conducción. Todo ello mejora también la seguridad.

ALTA SEGURIDAD

La nueva Vito de Mercedes-Benz define nuevos baremos en el campo de la seguridad. Una dirección precisa, frenos de disco potentes y resistentes en todas las ruedas, su equipamiento de serie con ADAPTIVE ESP, hasta 8 airbags y los nuevos sistemas de asistencia a la conducción son la prueba. La Vito Tourer se ofrece por primera vez con windowbags en las plazas traseras. La versión SELECT cuenta con windowbag y airbags laterales de tórax y cadera delante. El equipamiento de serie de la nueva Vito incluye el sistema de alerta por cansancio ATTENTION ASSIST. Un atributo exclusivo en esta categoría es el equipamiento de serie con el asistente para viento lateral. También se incorpora de serie la supervisión de la presión de inflado de los neumáticos.

Es posible equipar la nueva Vito individualmente con otros sistemas de asistencia a la conducción como el control de ángulo muerto y el detector de cambio de carril. Una novedad, exclusiva en el mundo de las furgonetas, es la ayuda activa para aparcar. No menos singular en el segmento es el sistema de advertencia por distancia.

DISEÑADO PARA AHORRAR COMBUSTIBLE

Desde el cambio y el eje trasero de baja fricción hasta la dirección electromecánica o los grupos auxiliares, todos los componentes de la nueva Vito se han optimizado para mejorar la eficiencia en el uso del com-

LA NUEVA GENERACIÓN DE LA VITO SE FABRICA EN LA PLANTA DE VITORIA DE MERCEDES-BENZ

bustible. Su coeficiente de resistencia aerodinámica es 0,32. En promedio, el consumo de diésel disminuye en un 20% aproximadamente en comparación con la anterior familia de furgonetas. Este ahorro resulta especialmente notable en la Vito BlueEfficiency. El paquete está disponible para la nueva Vito con tracción trasera, y forma parte del equipamiento de serie en todas las Vito Tourer con cambio automático y matriculación como turismo, así como en todos los modelos en combinación con el motor más potente. La nueva Vito es el primer vehículo de su categoría que disponible a elección con tracción trasera, tracción integral y tracción delantera., que reduce el consumo y mejora las prestaciones.

NUEVOS MOTORES MÁS EFICIENTES Y RENTABLES

La Vito Tourer cuenta con dos posibles motorizaciones y cinco niveles de potencia. El **motor compacto de cuatro cilindros y 1,6 l de cilindrada** de tracción delantera está disponible en dos versiones de potencia: Vito 110 CDI con 75 kW (102 CV) y Vito 114 CDI con 100 kW (136 CV). El **motor de cuatro cilindros con 2,0 l de cilindrada** está disponible para propulsión trasera en tres niveles de potencia: Vito 114 CDI, 100 kW (136 CV), Vito 116 CDI, 120 kW (163 CV) y Vito 119 CDI, 140 kW (190 CV) todos disponibles con el nuevo cambio automático 9G-TRONIC.





LLEGA A ESPAÑA LA GAMA DE AUTOBUSES 100% ELÉCTRICOS DE KING LONG

SU GAMA ELÉCTRICA CUENTA CON DOS MODELOS: PE10 LOW ENTRY Y PE12 LOW FLOOR

LOS AUTOBUSES URBANOS 100% ELÉCTRICOS DE KING LONG SE POSICIONAN COMO REFERENTES EN MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE GRACIAS A LA FIABILIDAD DE SUS BATERÍAS Y SU DILATADA EXPERIENCIA EN ESTE TIPO DE VEHÍCULOS

King Long, uno de los mayores fabricantes de autobuses del mundo, en su apuesta por las nuevas energías, refuerza su posición en España y Europa con la introducción de sus dos modelos urbanos 100% eléctricos denominados PE10 Low Entry y PE12 Low Floor, de 10,50 y 11,98 metros de longitud respectivamente.

TECNOLOGÍA CONTRASTADA

En efecto, King Long introduce en España su tecnología más avanzada y avalada por más de 15 años de experiencia con el vehículo eléctrico, habiendo entregado hasta el momento más de 15.000 unidades.

Dicha experiencia se ve reflejada en la fiabilidad del tren de tracción y en su amplio conocimiento de la infraestructura de recarga, probada con éxito en ciudades de todo el mundo.

Los modelos introducidos equipan componentes de primeras marcas, baterías de CATL, ejes y suspensión ZF, frenos EBS y control de la suspensión ECAS de WABCO.

AHORRO ENERGÉTICO

Los autobuses King Long cuentan con un motor eléctrico DM280 de 280 kW de potencia y de 2800 Nm de par máximo, alimentado por dos baterías CATL de ión litio fosfato férrico de última generación con 345 kWh de capacidad.

Su control inteligente de gestión de energía de propio desarrollo le permite elaborar una estrategia óptima de salida de par motor, así como de la actuación de accesorios eléctricos, mejorando la eficiencia energética y reduciendo el consumo. Esto, ligado a la capacidad de sus baterías y a la recarga de las mismas mediante la frenada y retención del motor, hace a los autobuses eléctricos King Long referentes en autonomía dentro de su segmento.

FIABILIDAD

El control inteligente de energía gestiona a su vez el estado de carga de las baterías, lo cual, unido al sistema de recarga a baja temperatura mediante refrigeración líquida y a la protección de las baterías, alarga la vida útil de las mismas permitiendo así amortizar holgadamente el coste del vehículo.

CARGA RÁPIDA Y LENTA

Ambos modelos pueden ser cargados tanto a 75 kW como a 150 kW a 750V. De este modo, además de realizar la recarga del vehículo en garaje también se pueden efectuar cargas parciales del mismo en las cabeceras de línea, aumentando la autonomía del vehículo en caso necesario.

CONFORT Y COMODIDAD CUIDADOS AL DETALLE

Ambos modelos equipan primeras marcas en materia de confort, como el modelo Metropoli de butacas Fainsa, aire acondicionado y calefacción Spheros con 33 kW de potencia, puertos USB para recarga de dispositivos electrónicos y sistema antibacteriano en cabina de serie. Además, el nuevo diseño interior de los vehículos propicia que el área efectiva para pasajeros sea mayor, aumentando la comodidad de los mismos.

GRAN ABANICO DE CONFIGURACIONES

El modelo de 12 metros de longitud que se introduce ahora dispone de 24 a 30 plazas sentadas y hasta 64 de pie, pudiendo incorporar hasta 2 PMRSR.

Pueden ser configurados con dos o tres puertas de doble hoja, con rampa eléctrica o manual en caso necesario para las PSMR disponibles.

FÁCIL MANTENIMIENTO

Otro punto a tener en cuenta en este tipo de vehículos es que la mayor simplicidad del motor eléctrico respecto al motor de combustión hace que su mantenimiento sea más fácil y, por tanto, menos costoso.

ESTRUCTURA AUTOPORTANTE

A diferencia de un vehículo carrozado convencional, el centro de gravedad de los modelos King Long PE10 y PE12 se sitúa más bajo, lo que le proporciona una mayor seguridad gracias al incremento de la estabilidad y el agarre en el asfalto. En caso de accidente, su estructura autoportante distribuye la energía de la colisión de manera uniforme por todo el vehículo, evitando que esta se concentre en un solo punto como en los vehículos carrozados. De este modo se atenúa la energía del impacto protegiendo la vida de los pasajeros.

RESPETUOSOS CON EL MEDIO AMBIENTE

Los vehículos eléctricos mejoran la calidad del aire en los entornos urbanos al no requerir combustibles fósiles para propulsarse.

KING LONG TIENE MÁS DE 15 AÑOS DE EXPERIENCIA CON EL VEHÍCULO ELÉCTRICO, HABIENDO ENTREGADO HASTA EL MOMENTO MÁS DE 15.000 UNIDADES

También producen menos ruido que los autobuses convencionales, por lo que la contaminación acústica también se ve reducida.

PRÓXIMAMENTE EN ESPAÑA

El primer autobús eléctrico King Long comenzará a operar en los próximos meses en España. No obstante, los interesados ya pueden solicitar información y hacer pedidos a través de King Long Buses España.





EL NUEVO ROTT NACE CADUCADO

PATRONALES DEL TRANSPORTE Y SINDICATOS, DESCENTENTOS CON EL NUEVO ROTT

LA FUNDACIÓN CORELL ORGANIZÓ LA JORNADA “NORMATIVA SOCIAL EUROPEA. MODELO DE RELACIONES LABORALES Y PLATAFORMAS PARA EL TRANSPORTE Y LA MOVILIDAD”, CELEBRADA EN LA SEDE DE LA CEOE EN MADRID. ALLÍ SE DIERON CITA ASTIC, CONFEBÚS, UGT Y CCOO

José Manuel Pardo, Director Técnico de ASTIC, indicaba que la demora del nuevo Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres hace que prácticamente deba volver a cambiarse en breve. “El proceso de adaptación del ROTT, ha durado demasiado. Desde 2013 a 2019 han ocurrido muchas cosas; ha habido dos sentencias del TSJUE y además la normativa comunitaria también ha cambiado. Ahora ya está preparada la siguiente modificación de la normativa, a la que el ROTT tendrá que volver a adaptarse”.

Rafael Barbadillo, Presidente de CONFEBUS, criticaba la misma cuestión. “Ha sido una oportunidad perdida para modernizar el sector. Se habla de algunos aspectos sobre documentos electrónicos y menos trabas administrativas, pero la modernización es mucho más que eso: abordar la gestión de concesiones de transporte, ofrecer más transparencia, etc. son factores que no se han tenido en cuenta. El ROTT simplemente transpone normativas comunitarias que ya estaban en vigor”.

EXCLUSIÓN SINDICAL Y FALTA DE CRITERIO COMÚN

Desde los sindicatos se ha criticado la exclusión por parte de Fomento que en sus organizaciones han sentido de cara a la elaboración del nuevo ROTT. “Es una falta de respeto. No ha habido interlocución, ni petición de valoración a los sindicatos por parte de Fomento, independientemente de los colores políticos”, señalaba Mario Martín, Secretario General de Sector Carretera de CCOO.

Por otro lado, también manifestaban su malestar por la falta de criterio común, tanto de los sindicatos como de los propios empresarios. “Cuando se presentó el borrador del ROTT, los únicos que no habíamos tenido ninguna reunión previa éramos los de carretera. Cuando preguntamos si se podían hacer alegaciones, nos dijeron que únicamente nos presentaban lo que se iba a aprobar; ya contaban con que el criterio de la carretera no iba a ser unánime”, afirma Emilio Cardero, Secretario Sectorial de Transportes de UGT.

LAS CUESTIONES MÁS PUNTIAGUDAS DEL NUEVO ROTT

José Manuel Pardo analizó algunos de los puntos más importantes y novedosos del nuevo ROTT, como la ampliación de flotas con vehículos más nuevos que la media de antigüedad de la flota, los descansos en cabina, la figura del gestor de transporte y la pérdida de honorabilidad de las empresas.

EL PAQUETE DE MOVILIDAD EUROPEO TENDRÁ QUE ESPERAR

Acerca del posicionamiento del Parlamento Europeo sobre el paquete de la carretera habló Ramón Valdivia, Director General de ASTIC. Valdivia explicaba que la actual posición, a espera de elecciones europeas, queda muy en el aire pues habrá disolución del Parlamento y el nuevo, tendrá que ponerse de acuerdo con el Consejo y la Asamblea "por lo que la aprobación de todo el paquete no ocurrirá hasta finales de año".

La reglamentación del transporte por carretera en Europa pretendía simplificar, vigilar y disminuir la burocracia, pero según Valdivia, sólo se ha avanzado en el último punto. Afirmaba que el ambiente de enfrentamiento entre las empresas de diferentes países miembros tiene mucho que ver con la propia evolución del sector en la UE. Recordaba que en cada país miembro hay diferentes costes salariales y que cuando España entró, tan sólo hubo que amortiguar la llegada de tres países, mientras que ahora son muchos más y esto crea desajustes importantes y difíciles de absorber.

Habló sobre el requisito de tener actividad real como empresa en el país que se indica como lugar de establecimiento, el cabotaje y los tiempos de conducción y descanso, así como la directiva de trabajadores desplazados, que es uno de los temas más relevantes.



LOS SINDICATOS PROPONEN UN SALARIO MÍNIMO EUROPEO

Víctor García Biel, Director de RRHH de Vía Augusta, ha considerado favorable la definición de la figura del gestor de transporte. "Organizativamente tenemos que cambiar las formas de proceder, sobre todo con los cambios en los descansos. Necesitaremos ampliar medios productivos en las empresas, pero el problema lo encontraremos con los conductores, ya que el mercado está en una mala situación. Además, los trámites por desplazamiento van a generar mucho trabajo".

Sin embargo, para Mario Martín Moreno, Secretario General Sector de Carretera de CCOO, no existe falta de conductores: "Faltan condiciones salariales dignas. La salud laboral, la inseguridad, la falta de arraigo, etc. están echando a los conductores del sector. La profesión debe hacerse atractiva y aplicar coeficientes reductores". Mario Martín propone la creación de un salario mínimo europeo.

LA RENTABILIDAD
TIENE UN NUEVO NOMBRE.
TU PRÓXIMO FUTURA.



Your next Futura.

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





EL “NUEVO ROTT”, EXPLICADO POR EL PROPIO MINISTERIO

EL 9 DE ABRIL SE CELEBRÓ UNA JORNADA INFORMATIVA SOBRE EL ROTT EN MADRID

SE PRETENDE CONCURSAR PRONTO TODAS LAS CONCESIONES PENDIENTES, Y, PARA ELLO, ANTES TENER TERMINADOS LOS NUEVOS PLIEGOS DE BASES (DIRECTORA GENERAL GÓMEZ)

Se supone que quien mejor puede explicar la finalidad de una ley es su propio autor. Así ocurre en el Preámbulo o Exposición de Motivos con que comienzan la mayor parte de disposiciones jurídicas, que dan cuenta de sus antecedentes, su propósito, los cambios que se introducen, etc.

Dada la complejidad en muchos aspectos del Real Decreto 70/2019 –que coloquialmente solemos llamar el “nuevo ROTT”–, el Ministerio de Fomento, su redactor, organizó una jornada en la que, con intervención de la Directora General y sus tres Subdirectores, dedicó especial atención a los aspectos de dicho Reglamento concernientes al transporte de viajeros.

1. PRESENTACIÓN POR LA DIRECTORA GENERAL

Tras la bienvenida por D. MIGUEL GONZÁLEZ PORTAL, Director del REYAC, donde tendría lugar la Jornada,

enseguida hizo uso de la palabra la Sra. Directora General de Transporte Terrestre.

D^a MERCEDES GÓMEZ explicó las principales finalidades del Real Decreto 70/2019, de 15 Febrero, destacando su apuesta por la **modernización de la Administración de transporte por carretera y del propio sector**.

En concreto, en cuanto al transporte de viajeros regular de uso general, manifestó la **intención** de su Dirección General **de sacar a concurso todas las concesiones pendientes**, y en este sentido anunció que **pronto estarían terminados los nuevos pliegos de bases**, que, superando las recientes turbulencias en vía jurisdiccional, servirán de marco a las respectivas convocatorias. Terminó asegurando que las nuevas tecnologías harán posible un mejor seguimiento de la vida de las concesiones.

2. PONENCIA DE LA SUBDIRECTORA DE ORDENACIÓN – PANORAMA JURÍDICO GENERAL

La nueva Subdirectora General de Ordenación y Normativa, **D^a MARTA SANTAMARÍA**, que sucede en el cargo a D. Emilio Sidera, y a quien desde estas páginas deseamos mucho éxito en el mismo, trazó un amplio panorama jurídico sobre el habitualmente llamado “nuevo ROTT”, que como dijimos en el número 254 de nuestra revista VIAJEROS (página 10), no solo reforma –y profundamente– el ROTT, o sea, el Reglamento de Ordenación de los Transportes



Terrestres, sino que **además modifica** -arts. 3 a 10 del Real Decreto 70/2019 - **o deroga numerosas otras disposiciones** sobre la materia. -amplia Disposición derogatoria- La Subdirectora empezó recordando como finalidades de dicho Real Decreto 70/2019 adaptar el desarrollo reglamentario a la “nueva LOTT” -versión más reciente: por Ley 9/2013-, incorporar las previsiones del Reglamento (UE) 2016/403 sobre infracciones que pueden conllevar pérdida de la honorabilidad -Anexo I.A-, y cumplir la Sentencia del Tribunal UE de 8 Febrero 2018 sobre **supresión de flota mínima** para acceso a la actividad transportista -art. 44.1-.

Como objetivos más directos, apuntó: **reducir las cargas administrativas** de la empresa transportista consolidando las relaciones por vía electrónica con la Administración, aumentar la profesionalización de empresas transportistas e intermediarios, modificar parcialmente para actualizar ciertas normas y derogar otras obsoletas, y simplificar el régimen jurídico de las autorizaciones. En este sentido, subrayó que **desaparece la tarjeta de transporte** (y sus copias) **como documento físico**, en que consta la autorización de transporte, sustituyéndose por una anotación en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte -en adelante, solo “REAT”, para abreviar), igual que los vehículos a que respectivamente van referidas y muchos otros datos, la previsión de que **todos los trámites** entre la Administración y las empresas se cursarán solo **por medios electrónicos** -arts. 39 y 51- y que el visado de esta autorización de hará de oficio -art. 42.1-, igual que la comprobación a tal efecto del cumplimiento de todos los requisitos exigibles, también consultado con los registros de otros Ministerios. También se simplifica mucho la transmisión de dichas autorizaciones.

También dedicó bastante atención a la **figura del “gestor de transporte”**, ya en la LOTT pero cuyas

LA ADMINISTRACIÓN HARÁ DE OFICIO VISADO Y COMPROBACIONES; LOS TRÁMITES ENTRE ADMINISTRACIÓN Y EMPRESAS SE CURSARÁN SOLO POR MEDIOS ELECTRÓNICOS (SUBDIRECTORA SANTAMARÍA)

funciones el nuevo ROTT detalla en gran medida -art. 111-. Otra novedad es que en las personas físicas la capacidad financiera se presume deduciéndola de la antigüedad de sus vehículos. En cuanto a la **pérdida de la honorabilidad**, ya no es una sanción accesoria a la comisión de ciertas infracciones muy graves, sino que **exige un procedimiento específico**, siendo su punto de conexión el art. 210.2 ROTT (la notificación a la empresa y además al gestor significa que puede perder la honorabilidad una empresa y ningún gestor, o no uno concreto). Después la Subdirectora Alicia Rubio incidiría en esa materia. Otra novedad se refiere a los **transportes de uso especial**, en que se prevé una autorización provisional en 15 días, **con silencio administrativo positivo** en el plazo de tres meses -art. 106-, y su posible prestación con taxis y vehículos VTC -art. 107-.

Terminó refiriéndose al retraso en promulgar este “nuevo ROTT” como motivo de la inclusión de sus muchas (ocho) disposiciones transitorias, especialmente de la primera, sobre vehículos adscritos a las autorizaciones de transporte en autobús. Y a las principales novedades respecto al certificado de competencia profesional (CAP), a que el Real Decreto dedica su Anexo II.

3. PONENCIA DE LA SUBDIRECTORA DE INSPECCIÓN - CONTROL, INFRACCIONES Y SANCIONES

La Subdirectora General de Inspección **D^a ALICIA RUBIO** empezó aludiendo a las **infracciones** que recoge el nuevo LOTT, **algunas** de las cuales -como las que pueden hacer perder la honorabilidad, como requisito para acceder a la autorización de transporte y se-



Marta Santamaría. Subdir. de Ordenación

SE HA TENIDO QUE INCORPORAR LAS INFRACCIONES MUY GRAVES QUE LLEVAN A PERDER LA HONORABILIDAD, POR IMPERATIVO DEL REGLAMENTO EUROPEO 2016/403 (SUBDIRECTORA RUBIO)

guir ejerciéndola- no estaban en la LOTT, ni siquiera en la vigente versión por Ley 9/2013, sino que han sido impuestas por una norma más moderna, como es el Reglamento europeo 2016/403. -Anexo I del "nuevo ROTT"- Esta disposición comunitaria habla de infracciones muy graves (letra B) y otras aún más graves, o muy-muy graves (letra A), todas las cuales en realidad pertenecen al mismo grupo de gravedad máxima. Estas infracciones que pueden dar lugar a pérdida de honorabilidad pueden venir, no solo de la Administración de transportes -Estado y Comunidades Autónomas-, sino también de otras Administraciones: competentes en materia de tráfico (p. ej. Ministerio del Interior), laboral y de Seguridad Social (p. ej. Ministerio de Trabajo), etc.

Más que añadir nuevos tipos o concreta descripción de nuevas conductas, lo que hace es agravar varias de éstas - p. ej. en materia de tiempos de conducción- para con su severidad impedir que nadie pueda incumplirlos.

Una previsión específica sobre la figura del gestor es que la Administración controlará anualmente el 25 % de las empresas que por no estar obligadas a visar ese año no lo hayan hecho, a fin de comprobar si cuentan con un gestor -art. 43.2-, por supuesto, con su honorabilidad vigente. Ante el "aviso" al gestor de su posible pérdida de honorabilidad, este puede presentar alegaciones -art. 119-, en que argumente cuestiones como que no desempeñaba funciones de gestor cuando se cometieron las infracciones, o que la infracción versa sobre funciones que no le correspondían. La empresa puede argumentar una posible desproporción, conforme a los criterios que el propio texto reglamentario establece -art. 117.1, 119.3, Anexo I,B y C-.



Alicia Rubio, Subdirectora de Inspección.

Otra cuestión a que se refirió fue a los documentos de control: en transporte de viajeros, se sustituye el libro de ruta por la hoja de ruta, añadiendo a ésta algunas exigencias, y a la posibilidad de emitir las hojas por medios electrónicos -art. 222.2-, para cuyo caso, se ha previsto un procedimiento de prueba que explica. También hay un nuevo procedimiento para las reclamaciones por los usuarios en los transportes de uso general, a través de una aplicación informática que el transportista debe procurarles y a la que tendrá acceso la Administración -art. 89 y Disp. Transitoria Séptima-.

4. PONENCIA DEL SUBDIRECTOR DE GESTIÓN - CAMBIOS EN EL RÉGIMEN CONCESIONAL

El Subdirector General de Gestión, Análisis e Innovación D. BENITO BERMEJO, tercer y último de los ponentes, centro su intervención en los servicios de transporte de uso general -que se seguirán gestionando en régimen de concesión otorgada mediante concurso -arts. 66.1 y 70.1- (solo excepcionalmente mediante adjudicación directa - art. 66.2-), para los cuales el "nuevo ROTT" introduce importantes cambios, que el Subdirector se encargó de destacar.

El primer paso para establecer un nuevo servicio sigue siendo un acuerdo por la Administración: sea a iniciativa propia, sea a solicitud de un particular, respecto a la cual se produce una reacción -positiva o negativa- por parte de la Administración. De ser favorable (si aprecia razones de interés general), la Administración redactará un "anteproyecto" -art. 63-, cuyo contenido aparece en el Reglamento muy detallado, especialmente uno de sus elementos más importantes, cual es el estudio económico -art. 64-, remitiendo en lo demás a la legislación general sobre Contratos de Servicios Públicos, igual que el del pliego de bases que servirá de marco al correspondiente concurso. Como novedades en los trámites previos a la aprobación, concretó que para la "información pública" de dicho anteproyecto ya no habrá un anuncio en el BOE -se consultará en la página web del Ministerio -art. 67-, recabando el informe del Consejo NTT y de las Comunidades Autónomas afectadas (ya no es preceptivo el del Comité NTC), que las Alegaciones al mismo ya no se harán en sede física sino por vía telemática -ídem-, y que el pliego será aprobado por el Consejo de Ministros (no por el Ministerio de Fomento) -ídem, y art. 68-. La duración de cada contrato, conforme al art. 72.4 de la LOTT es como máximo de diez años -art. 66.1-.

Igual que hace dicha Ley de Contratos, se distingue entre dos pliegos: uno, de condiciones administrativas particulares -PCAP- y otro, de prescripciones técnicas -PPT-, como hemos dicho, ambos sumamente pormenorizados -art. 68 y sgtes.-. Se fijan unos elementos a valorar en todo caso (tarifas y número de expediciones) -art. 77- y otros de posible valoración (antigüedad de los vehículos, comodidad, certificaciones de calidad, control de equipajes, venta informática de plazas, etc.) -arts. 78 y 79-; así como condiciones

mínimas de solvencia técnica, profesional y económica –art. 80-. Conforme a la Legislación General de Servicios Públicos, ya no hay una desestimación automática de las ofertas temerarias, sino que se da al ofertante de esas condiciones la posibilidad de explicarse.

Otras novedades se refieren a empresas que pueden concursar: varias de ellas pueden presentar una proposición conjunta, **sin necesidad de constituir una UTE** –art. 80.2-. Una vez determinada la empresa cuya oferta ha sido la mejor valorada, el ROTT establece unos trámites a cumplir por ésta –ya no hay, como antes, una adjudicación provisional y otra definitiva-, solo hay una: la definitiva –art. 85-, previa acreditación y documentación de su oferta –art. 82-, para lo cual excepcionalmente se le puede dar una **prórroga única de dos meses** –art. 82.2- (antes era de 3 + 3 meses). El Reglamento determina también cómo se adjudica y formaliza el contrato administrativo. Se inscribirá en el Registro EAT –art. 85.5-. En el caso de servicios que ya venían prestándose, existe la posibilidad de introducir modificaciones, cuyo límite ahora se detalla: aumento o disminución de la atención a 20 % de la población; para cambios de mayor amplitud sería necesario establecer un nuevo servicio –art. 88.2-. También se prevén los casos en que se permite la adjudicación directa y en cuanto al procedimiento para ello se remite a dicha Ley de Servicios Públicos –art. 87-.

Entre las obligaciones del contratista está la de **iniciar el servicio en 7 días** (ya no en un mes + prórroga) –art. 86-, disponer de **aplicaciones informáticas** en que los usuarios puedan formular sus **reclamaciones** –art. 89.4 a 8-, paradas “a la demanda” –art. 90.2-. Entre los nuevos derechos del contratista aparece la **posibilidad de usar otros vehículos de la misma empresa, como “de apoyo”**, siempre que estén adscritos a la autorización de transporte y cumplan los requisitos del contrato administrativo –art. 96-; también VT y VTC –art. 96.2-. Asimismo es nueva la regulación de los **“solapes”**, se trata de expediciones con parada común, y sus respectivos horarios de llegada y salida no pueden distar más de 15 minutos entre sí –art. 98.2-. En cuanto a los contratos de colaboración estable o de **“código compartido”** (o sea, la renuncia voluntaria por un concesionario a ejercer su derecho de exclusividad, respecto a otro coincidente), se establece como nuevo el límite del número de expediciones del ya contratista y separación de horarios con un mínimo de 30 minutos, además de ciertas cautelas, como el análisis, seis meses después, de su impacto económico a efectos de introducir en su caso las modificaciones que resulten precisas para restablecer su equilibrio financiero; ya no son necesarios los informes del Consejo NTT y del Comité NTC –anterior art. 90bis, actual art. 99-.

Se establece una **nueva clasificación de las modificaciones posibles** en la concesión, de manera que, introduciendo flexibilidad para mejorar la atención al público usuario, no tendrán consideración de modificación contractual un conjunto de variaciones previs-



Benito Bermejo. Subdirector de Gestión.

ANTEPROYECTO, ESTUDIO ECONÓMICO Y PLIEGOS SERÁN MUY DETALLADOS; LA DOCUMENTACIÓN SE PODRÁ PRESENTAR DESPUÉS, POR LA EMPRESA GANADORA (SUBDIRECTOR BERMEJO)

tas en el art. 104.4, y así el **silencio administrativo positivo** a la iniciativa del transportista será la regla a aplicar a la variación de expediciones, respetado el mínimo señalado en el contrato –art. 93- e igual criterio de aplica a otros cambios considerador menores, como el calendario y el horario –art. 94- así como la ubicación de paradas –art. 95-, todo ello previo anuncio al público con antelación mínima de 7 días –art. 93.1-. Para el resto de cambios mayores –tráficos, tarifas, etc.- se establecen unos **límites temporales**, a partir de tres años desde la formalización inicial del contrato, o dos desde su última modificación, y antes de que falten dos años para la terminación de su vigencia, salvo excepciones –art. 104.2-. En consecuencia, p. ej. una concesión de diez años puede modificarse del año cuarto al año octavo; una concesión de cinco años no puede modificarse.

A las tres ponencias siguió un debate, en que los Representantes del Ministerio añadieron detalles de esta nueva reglamentación, que en todo caso pueden consultarse en el BOE.



TEXTO Y FOTOS DE:
FRANCISCO SÁNCHEZ-GAMBORINO
DOCTOR EN DERECHO. ABOGADO ESPECIALISTA EN TRANSPORTES
VICEPRESIDENTE DE LA COMISIÓN
DE ASUNTOS JURÍDICOS DE IRU
abogados@sanchez-gamborino.com



LA INDUSTRIA CARROCERA SE RENUEVA

EL MERCADO INTERNACIONAL GANA FUERZA PARA LA INDUSTRIA CARROCERA ESPAÑOLA

ESPAÑA ES UN GRAN EXPORTADOR DE CARROCERÍAS PERO TAMBIÉN ATRAE A EMPRESAS INTERNACIONALES DEL SECTOR QUE YA SE HAN CONSOLIDADO EN NUESTRO MERCADO

La industria carrocera española facturó en 2018 un 5,2% más que en 2017, alcanzando los 586.200.000 euros, incrementó un 2,09% la producción, llegando a 3.757 unidades y empleó a un 3,17% más de personal, con un total de 2.791 empleados. En cuanto a las ventas nacionales e internacionales, las primeras bajaron un 11,5% (un total de 1.811 unidades), mientras las exteriores crecieron un 19,02% (un total de 1.946 unidades).

RESULTADOS ECONÓMICOS DE ASCABÚS EN 2018



El Secretario General de ASCABUS, Agustín Gómez Pereira, indicaba sobre los datos del año pasado: “una vez finalizado el año 2018, desde Ascabús consideramos que los resultados económicos obtenidos son satisfactorios, si bien el número de matriculaciones en el mercado nacional se redujo un 3,9 %, en comparación con el año 2017, esta reducción fue compensada por las empresas de Ascabús con un incremento del 19 % en las ventas realizadas en el mercado internacional, destacando la importancia de

esos mercados para el sector carrocerero español. Al hacer un análisis con el resto de los indicadores económicos de Ascabús correspondientes al año 2018, y compararlos con los del 2017, observamos que son todos positivos, salvo el mencionado anteriormente de ventas en el mercado nacional.

PREVISIONES DE LA INDUSTRIA CARROCERA PARA 2019

Agustín Gómez señalaba: “Para este año 2019, las previsiones que manejamos, son que se mantendrá un nivel de producción y matriculaciones similar al de los dos últimos años, situación que debemos considerar positiva para el sector carrocerero, también creemos que nos ayudará a cumplir estas previsiones, la necesidad de renovación de las flotas de transporte, que no han podido realizarse durante los años de la crisis, siendo necesario para esta renovación el apoyo de las administraciones públicas, estableciendo ayudas e incentivos para la adquisición de Autobuses seguros, accesibles y respetuosos con el medio ambiente. Pensamos que el crecimiento de nuestras ciudades, la mejora de las normas medioambientales y la aparición de tecnologías y servicios innovadores en el ámbito de la movilidad urbana, van exigir una renovación sostenible de la flota de autobuses y autocares para los próximos años en España, que debería garantizar un incremento en la demanda para los próximos 5-10 años.”



AUTO CUBY ENTRA EN EL SECTOR DE LA ELECTROMOVILIDAD

El carrocerero AutoCuby ha presentado este año un vehículo 100% eléctrico sobre chasis Mercedes-Benz Sprinter 411. Este vehículo cuenta con una autonomía máxima de 300 Km. Tan sólo requiere un tiempo de carga de batería 2 horas.

En su gama 100% Eléctrica, Auto Cuby ofrece también el Sprinter en versión urbana. En este caso cuenta con un total de 28 plazas y piso rebajado trasero.

Entre sus modelos más recientes encontramos también el nuevo IVECO de 37 plazas. Su motor bi turbo tiene una potencia 210 CV. Su alto nivel de equipamiento ha sorprendido a todos y también la capacidad de sus maleteros.

También es muy novedoso su modelo City Cuby-Urbano MB 519 con una configuración de 28+1+1. Cuenta con piso rebajado delantero.



BEULAS CYGNUS, MIDIBÚS DEL AÑO 2019

Beulas comenzaba el año con el reconocimiento del sector a la nueva generación del modelo Cygnus, que consiguió llevarse el premio Midibús del Año 2019.

El carrocerero ha dotado al vehículo de una ágil y depurada línea que constituyen una personalidad única para este vehículo, Cygnus. Beulas ha trabajado además en las distintas versiones de vehículos preparados para personas con movilidad reducida. Ha logrado tener disponibles 6 opciones entre los 10,8 metros y los 15 metros, tres de ellas en dos ejes y otras 3 en tres ejes. Permite capacidades de entre 41 +1+1 hasta 71 +1+1 y un volumen de bodega de entre 8 m3 y 15 m3.

CAR-BUS.NET LANZA UN MIDIBUS Y RECIBE EL MICROBÚS DEL AÑO 2019

El nuevo diseño de su modelo Spica le hizo ganar el premio Microbús del Año 2019. También ha renovado los materiales usados, los espacios y aislamiento acústico, entre otras muchas cosas. Disponible en versión de 19 plazas + G+ C y 22 pla-

LA INDUSTRIA CARROCERA NACIONAL AUMENTÓ UN 2,09% SU PRODUCCIÓN



zas + G+ C, en el Spica se ha montado de serie todo el equipo básico para poder realizar un servicio discrecional de lujo, por lo que como opcionales se limitan al freno eléctrico, el depósito de mayor capacidad, el enganche de remolque y un equipo de sonido de altas prestaciones.

Su nueva gran apuesta es midibús Tourer, un pequeño autocar de lujo, sobre chasis Mercedes-Benz Atego 1324 y el 1224, que ofrece mucho espacio en el interior y una gran capacidad de maletero.

CASTROSUA PIONERA EN VEHÍCULOS HÍBRIDOS CLASE II

El carrocerero gallego ha colaborado estrechamente con el fabricante Scania para desarrollar un producto único, el Scania Magnus.Hybrid, un autobús híbrido Clase II carrozado. Castrosua ha apostado para este proyecto por una nueva versión de su modelo Magnus, que no es en absoluto una evolución del Magnus.E, sino un diseño que parte de cero y se denomina Magnus.H (Magnus.Hybrid).

Es un vehículo que se adelanta a muchas de las normativas europeas que todavía no se exigen obligatoriamente además de cumplir con solicitudes aún en fase de trámite en la Administración como la petición del CERMI (Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad) de ampliar el espacio para las sillas de ruedas a 1400mm. El Magnus.H ya se fabrica así. El vehículo podría adaptarse a petición del cliente para que una silla de ruedas pudiera entrar por la puerta delantera y no por la central.





FERQUI LANZARÁ EL SUNSET S4 TRAS EL ÉXITO DEL S3

Las dos últimas unidades de Sunset S3 se fueron para tierras inglesas. Ferqui se despedía de este vehículo que fue Microbús del Año 2018 para dar la bienvenida al próximo S4. Precisamente con este modelo se estrena el departamento de diseño del recientemente inaugurado Centro Técnico de Ferqui. Será un vehículo sobre chasis Mercedes-Benz. "Estamos seguros de que la nueva versión hará las delicias de conductor y pasajeros, alrededor de quienes giran las nuevas mejoras realizadas", afirman desde Ferqui.



INDCAR COMIENZA A DISTRIBUIR SU NEXT INTEGRAL

Las primeras unidades del Next Indcar comenzaron a salir de fábrica a principios de año. Una de las primeras compañías en sumar un Next Indcar a su flota ha sido la asturiana Autocares Cabranes.

Se trata de un vehículo diseñado íntegramente en Indcar, lo que significa que tanto la carrocería como la zona de conducción se han diseñado para ofrecer un vehículo de concepción integral, que facilita su mantenimiento y servicio.

INTEGRALIA ESTRENA EL T-ONE

El nuevo microbús de Integralia se ha desarrollado contando con la experiencia de uso de más de 2.000 clientes y el conocimiento de 20 años como carrocerero. El equipo de Integralia ha aprovechado el desarrollo de la nueva Sprinter VS30 de Mercedes-Benz para introducir y mejorar los avances realizados para



el vehículo ONE también en el nuevo T-ONE. Uno de los avances más significativos en el nuevo T-ONE es el sistema eléctrico multiplexado para todos los furgones y el nuevo sistema de control IBBC (Integralia Bus Board Control). Gracias a este desarrollo, controlar todo el microbús desde una pantalla ya es posible e Integralia lo incluye de serie en todos sus nuevos modelos.

Óscar Lana, director general de Integralia apunta que "T-ONE es el mejor microbús sobre furgón que ha fabricado Integralia hasta el momento. No hemos querido privar a nuestros clientes de los avances tecnológicos que hemos realizado en la construcción de nuestro vehículo ONE y hemos introducido y mejorado todos los avances a nivel electrónico y de comodidad que ya disfrutaban quienes tienen un ONE."

IRIZAR, DE CARROCERO A FABRICANTE

Ya son varios los carroceros que han seguido la línea marcada por Irizar. Si bien sigue siendo el principal suministrador de carrocerías para autocar de nuestro mercado, también está entrando de lleno en el mercado de fabricantes con sus productos integrales tanto para carretera como para el segmento urbano para el cual ha creado una empresa concreta, Irizar e-mobility, en la que se desarrollan solo vehículos de propulsión eléctrica, tanto para el segmento de viajeros como para las mercancías, con su modelo ie-truck.

De este modo, el grupo se ha convertido en una empresa capaz de ofrecer soluciones de movilidad, independientemente del segmento, el tipo de propulsión elegido o si se elige vehículo completo o carrozado. Con la llegada del buque insignia, el autocar Irizar i8, marcó ya el antes y el después en su trayectoria.



LOS CARROCEROS ESPAÑOLES EMPLEAN A 2.791 PERSONAS



SUNSUNDEGUI CELEBRA SU 75 ANIVERSARIO

La carrocería, que este año celebra su 75 Aniversario, se encuentra inmersa en un proceso de transformaciones derivado del aumento que va a experimentar su producción dado el creciente éxito en el mercado internacional de la marca navarra.

Además de afianzarse en el mercado nacional con sus modelos SC7, SC5 y SB3, Sunsundegui está consiguiendo un importante reconocimiento a sus vehículos en el mercado internacional. Prueba de ello son los diferentes concursos que se está adjudicando fundamentalmente en la zona de Oriente Medio. En la actualidad Sunsundegui se encuentra suministrando un pedido de 143 vehículos modelo SC5 carrozados sobre chasis Volvo B11R de la serie Euro 6 a la principal autoridad de carreteras y transportes de Dubai, la Roads and Transport Authority. Así mismo, la empresa suministrará 150 unidades de SB3 LE a la National Transport Authority (NTA) de Irlanda y 120 SC5 a Translink (Northern Ireland Transport Holding Company), también sobre Volvo.

Para hacer frente a este incremento de producción que prácticamente supone doblar el número de vehículos realizados al año, la empresa alsasuarra está llevando a cabo una importante reforma de sus instalaciones con una inversión cercana a los 7 millones de euros. La plantilla crecerá con 112 nuevos trabajadores.

UNVI ES TODO TERRENO

El carrocería gallego Unvi ofrece la que quizá pueda considerarse más amplia gama de carrocerías de nuestro mercado, con modelos de micros, midis, buses y autocares y doble piso. Entre las gamas de microbús de Unvi encontramos el modelo Vendal, el Vega y Vega GT o el Kerala. Cuenta con 4 gamas de midis: Compa, Cimo, Voyager GT y Touring GT. Si nos centramos en autobuses urbanos y cercanías, dispone de los modelos URBIS 2.5 CT y URBIS 2.4. Para doble piso, cuenta con el autocar UNVI SIL INTERCITY DOBLE PISO y el turístico URBIS 2.5 DD OPEN TOP y la gama vintage Route Master. También fabrica micros y midis open air, 4x4 y adaptados para servicios especiales. En cuanto a propulsiones alternativas UNVI confía mucho en la propulsión de gas y por ello ofrecen una amplia gama de vehículos con esta tecnología.




Ferqui

Innovación en marcha

ferqui.com

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



VECTIA ELECTRIFICA LA MOVILIDAD URBANA

EN SEIS AÑOS, HA LOGRADO ESTAR PRESENTE EN GRAN PARTE DE LA GEOGRAFÍA ESPAÑOLA

ACTUALMENTE RECORREN NUESTRAS CIUDADES, CASI 100 AUTOBUSES ELECTRIFICADOS DE LA MARCA VECTIA, LOGRANDO UN HUECO IMPORTANTE EN LA MOVILIDAD URBANA DE NUESTRO PAÍS

Desde su aparición como marca en 2013, fruto de la alianza entonces entre Castrosua y CAF, Vectia ha ido creciendo y ha transformado la movilidad de muchas ciudades Españolas. Poco después pasaba a ser una compañía de Grupo CAF, que también adquirió el año pasado la firma Solaris. Muchos operadores nacionales han apostado por el producto Vectia y otros muchos lo han probado también de cara a posibles incorporaciones futuras, para estudiar su comportamiento. Nos encontramos con ejemplos como DBUS, INTERBUS, TITSA o TMB.

LOS INICIOS

En 2015, Autobuses Prisej, con sede en Madrid, compraba la primera unidad de la serie Teris.10 de Vectia, un autobús híbrido diésel EuroVI-eléctrico. Un par de años después, el operador catalán Transportes Urbanos de Sabadell (TUS) se hacía con un autobús también híbrido Veris.12, al igual que Autobusos de Lleida, que adquiría 3 unidades de ese modelo. Después llegó Autobusos Urbanos de Burgos, que también apostó por el híbrido Veris.12. Otro operador que ha contado con la marca es TUSSAM en Sevilla.

LA GRAN APUESTA DE VALLADOLID

En la primavera de 2017, Vectia introdujo su nuevo concepto de plataforma de movilidad eléctrica escalable en la flota de AUVASA en Valladolid, una ciudad que sin duda ha apostado por su proyecto. Los primeros 5 vehículos no necesitaban carga externa, pues se aprovechaba la energía generada por el propio autobús. En la siguiente fase del proyecto, en verano de ese mismo año, los cinco vehículos cargarían sus baterías mediante los puntos de carga rápida habilitados en los extremos del recorrido. Y a final de 2017, Vectia ponía en marcha en Valladolid la primera línea de autobús española totalmente electrificada.

EL DESPEGUE

Ya en 2018, Guaguas Municipales apostaba por la marca y comunicaba la decisión de adquirir tres unidades Veris.12, al igual que TUVISA en Vitoria, que compraría 10 unidades de ese mismo modelo, y AUIF, responsable del urbano de Irún (IrúnBus), que adjudicó 4 unidades del modelo Veris.12 de carga rápida para tener la primera línea electrificada del País Vasco. También conseguía el contrato para desarrollar la primera línea electrificada de Navarra con 6 autobuses para el operador TCC. Luego llegó salto a Canarias, con 3 Veris.12 hybrid para Guaguas Municipales.

2019. EL AÑO DE CONSOLIDACIÓN

En apenas cinco meses, la marca ya ha logrado afianzar todos los pasos dados hasta ahora y ha en-

trado en nuevas ciudades que siguen el camino abierto en Andalucía, Canarias, Castilla y León, Cataluña, Madrid, Navarra y País Vasco.

Comenzaba el año con la incorporación de otras nuevas 6 unidades en AUVASA, del modelo Veris.12 Partial Electric, que se sumaban a las otras 5 adquiridas en 2017.

También llegaban a Pamplona las unidades adquiridas por TCC (Grupo Moventia) para electrificar la línea 9, a Irún las 4 unidades para electrificar IrúnBus, así como a Vitoria las 5 unidades que restaban del pedido total de 10 autobuses.

Después, el operador catalán Oliveras, del Grupo Baixbus, incorporaba a su flota 3 unidades Teris.10 hybrid.

Hace un par de meses en Elche, Autobuses Urbanos de Elche (AUESA), incorporaba 2 unidades del modelo Veris. 12 Partial Electric. De este modo, la Comunidad Valenciana se suma también a las regiones con presencia de Vectia.

ESTRATEGIA DE ELECTROMOVILIDAD ESCALABLE

Vectia se desmarca de otras compañías que ofrecen soluciones de electromovilidad con su producto escalable, que permite adaptar el modelo de autobús Vectia elegido por el operador a las necesidades progresivas de electrificación de sus líneas o que indiquen los responsables de movilidad de cada ciudad. Para ello cuenta con dos plataformas de urbano híbrido para los segmentos de autobús estándar: el Veris.12 y el Teris.10. Con ellas, y sin cambiar de vehículo, el operador puede ir cambiando de tipo de solución eléctrica según sus necesidades en cada momento.

CASI 70 AUTOBUSES HÍBRIDOS Y ELÉCTRICOS VENDIDOS EN 2018



Jesús Alonso, Director Comercial Nacional de VECTIA, nos indicaba en el especial resultados de Viajeros: "2018 ha sido el año del despegue definitivo de nuestra marca. Con el apoyo financiero de Sodena, hemos conseguido dar un salto cualitativo. Así, hemos entregado casi 70 autobuses

híbridos y eléctricos a diferentes clientes a lo largo del año pasado. En algunos casos, como en Pamplona o Irún, nos hemos ocupado del desarrollo de soluciones integrales en materia de electromovilidad (autobuses + puntos de carga + mantenimiento). Actualmente, casi un centenar de unidades Teris y/o Veris de Vectia ruedan por diferentes ciudades españolas".s

Si por algo se caracteriza la evolución que ha tenido hasta ahora la marca en nuestro mercado es por haber convencido con su estrategia de electromovilidad escalable a muchos y diversos tipos de operadores, de todos los tamaños y por toda la geografía Española.

VECTIA SE DESMARCA DE OTRAS COMPAÑÍAS QUE OFRECEN SOLUCIONES DE ELECTROMOVILIDAD CON SU PRODUCTO ESCALABLE, QUE PERMITE ADAPTAR EL MODELO ELEGIDO A LAS NECESIDADES PROGRESIVAS DE ELECTRIFICACIÓN DE SUS LÍNEAS O QUE INDIQUEN LOS RESPONSABLES DE MOVILIDAD DE CADA CIUDAD



Irún, Pamplona y Valladolid, cuentan con líneas 100% electrificadas por Vectia.



GUAGUAS MUNICIPALES APUESTA POR SOLARIS

SOLARIS ENTREGARÁ AL OPERADOR CANARIO 17 AUTOBUSES ECOLÓGICOS



Miembro del Jurado

SOLARIS BUS & COACH S.A. HA ESTADO TRABAJANDO JUNTO CON GUAGUAS MUNICIPALES DESDE 2016, CUANDO ENTREGÓ 9 AUTOBUSES URBINO 18 ARTICULADOS

Los nuevos vehículos de Gran Canaria se han entregado hasta finales de mayo de 2019. Los nuevos autobuses encargados por Guaguas Municipales son Solaris Urbino 12, de 12 metros de largo, propulsados por motores ecológicos de 220 kW que cumplen con las rigurosas normas de emisión EURO VI. Estos motores van a estar alineados con cajas de cambios automáticas.

TOTAL ACCESIBILIDAD

Los vehículos permiten una ocupación de hasta 103 pasajeros, de los cuales 26 están sentados. Teniendo en cuenta las necesidades de las personas mayores y pasajeros con movilidad reducida, el fabricante ha incluido 12 puestos accesibles desde el piso bajo. También hay espacios designados para sillas de ruedas. Cuenta también con una rampa eléctrica instalada en la segunda puerta. En cuanto al sistema de información de pasajeros, también es adaptado a las necesidades de los pasajeros con discapacidad visual.

TECNOLOGÍA, SEGURIDAD Y CONFORT

Los vehículos de última generación para Las Palmas también contarán con un avanzado sistema de vigilancia que monitoriza el compartimento de pasajeros y apoya al conductor. Dos de las cámaras mostrarán la vista al margen del bus, complementando así la vista en la parte trasera. También están equipados con

una cámara de visión frontal que registra lo que se ve delante del vehículo y una cámara de marcha atrás que facilita maniobras. Otra solución para aumentar sustancialmente la seguridad es el sistema de extinción de incendios.

Contará con un sistema de aire acondicionado eficiente para todo el vehículo además de cortinas de aire especiales en todas las puertas, para evitar que el calor ingrese al vehículo a través de ellas cuando los pasajeros entran o salen en las paradas.

Para mejorar aún más la comodidad de los viajeros, los autobuses también cuentan con puertos USB dobles, lo que permite la recarga de dispositivos móviles.

CALIDAD Y PERSONALIZACIÓN SOLARIS

A los autobuses se les ha dado una capa adicional del aislamiento térmico que Solaris usa con los clientes escandinavos. Consiste en el aislamiento adicional de las paredes laterales, de los pasos de rueda y del piso del autobús.

La capa exterior de pintura se realizará con un barniz que permita la limpieza de grafiti en general. En el interior del vehículo, el fabricante también utilizará un revestimiento anti-graffiti en los asientos. A solicitud del cliente, no habrá una ventana en la parte trasera del vehículo sino material opaco del mismo color de la carrocería, lo que permitirá el uso del exterior del vehículo para los anuncios.

25a
EDICIÓN

WELL

Estamos
moviendo
de Kortrijk
a Bruselas



busworld®

EUROPE **BRUSSELS**

18-23 OCT 2019

www.busworldeurope.org



LAS OTRAS
**EXPOSICIONES
DE BUSWORLD**

ASIA CENTRAL **ALMATY** | 25-27 JUN 2019
AMÉRICA LATINA **BOGOTÁ** | 2020
TURQUÍA **ISTANBUL** | 4-6 MAR 2020
CHINA **SHANGHAI** | 18-20 MAR 2020

INDIA **BANGALORE** | 2020
RUSIA **MOSCOW** | 26-28 OCT 2020
SUDESTE DE ASIA **JAKARTA** | 24-26 MAR 2021



VECTALIA INCORPORA 21 HÍBRIDOS A SUS EMPRESAS

SUS FLOTAS DE ALICANTE, ALCOY Y CÁCERES CUENTAN CON NUEVOS VEHÍCULOS HÍBRIDOS

VECTALIA APUESTA FIRMEMENTE POR LA RENOVACIÓN DE SUS FLOTAS CON VEHÍCULOS DE PROPULSIÓN ALTERNATIVA COMO PARTE DE SU COMPROMISO MEDIOAMBIENTAL

Miembro del Jurado



LA HIBRIDACIÓN LLEGA AL TRANSPORTE DE ALICANTE

El 4 de marzo, Vectalia y el Ayuntamiento de Alicante presentaron los cinco primeros autobuses híbridos-eléctricos que comenzarán a funcionar en Masatusa, modernizando la flota de las líneas urbanas.



De los 5 vehículos, 4 son autobuses urbanos modelo MAN Lion's City A37 Híbrido de 12 metros que funcionan propulsados por un sistema híbrido en serie diésel - eléctrico, y tienen dos motores eléctricos encargados de transmitir la fuerza de tracción a las ruedas motrices. La quinta unidad es un modelo Mercedes-Benz 'Citaro Hybrid', también de 12 metros, y que cuenta con un motor-generador eléctrico adicional con función booster, la cual permite recuperar energía en las frenadas y en los cambios de pendiente.

TUASA PONE A PRUEBA LOS MOTORES CON TECNOLOGÍA HÍBRIDA

El grupo Vectalia y el Ayuntamiento de Alcoy (Alicante) presentaron también el 4 de marzo un



nuevo autobús híbrido-eléctrico en fase de prueba que circulará hasta octubre. El nuevo vehículo, un Volvo 9700 híbrido de 12 metros, cuenta con tecnología híbrido-eléctrico y bajas emisiones y se unirá al servicio de línea a fin de probar este tipo de vehículos en el servicio regular.

EL 25% DE LA FLOTA DE LA ALCOYANA ES HÍBRIDA

Vectalia incorpora a la flota la empresa del grupo La Alcoyana 13 nuevos vehículos híbridos que prestarán servicio en el área metropolitana de Alicante y que son accesibles y menos contaminantes. La inversión que se ha realizado en la renovación del 25% de la flota de La Alcoyana ronda los 3,7 millones de euros. El modelo elegido es el Citaro de Mercedes-Benz. Los 13 nuevos autobuses, y otro que se incorporará en los próximos meses, serán los encargados de conectar Alicante con la Universidad de Alicante, el Hospital y Campus de San Juan, El Campello, Mutxamel, San Vicente, San Juan. Cada año, más de seis millones de pasajeros usan las líneas de esta empresa del grupo Vectalia.



EL PRIMER HÍBRIDO DE CÁCERES

Vectalia incorpora a la flota del transporte urbano de Cáceres un nuevo vehículo híbrido de 12 mts de longitud.

Vectalia está renovando la flota de la ciudad. El pasado año 2018 se renovaron otros cuatro vehículos (3 de 12 mts. y 1 microbús), éste año 2019 se renueva 1 autobús de 12 mts. y en el año 2020 se renovarán otras 5 unidades más (2 de 18 mts. y 3 de 12 mts.)

MEJORAS TECNOLÓGICAS Y DE CONFORT EN LAS FLOTAS VECTALIA

Además de contar con propulsiones alternativas, los nuevos vehículos incorporados a las empresas del grupo Vectalia cuentan con nuevos sistemas que mejoran el confort para los pasajeros y el conductor, como en el caso de Alicante y Alcoy, que ha incluido un nuevo sistema WIFI gratuito en todos los autobuses, un nuevo Sistema de Información al Viajero (SIV) con pantallas TFT panorámicas de 29 pulgadas, sistema de videovigilancia, sistema de ayuda a la conducción, nuevo SAE, nuevo sistema de monética con conectividad 3G/4G, además del lanzamiento del primer 'Bono 30 días', con tarifa plana.

“ESTAMOS EN UN MOMENTO DE TRANSICIÓN EN EL QUE, SIN DUDA, LA PROPULSIÓN ELÉCTRICA SE IMPONDRÁ”

RAÚL CANTERO, DIRECTOR DE TRANSPORTE URBANO DE VECTALIA

¿Cuál es la experiencia de Vectalia con autobuses híbridos hasta ahora?

Vectalia lleva años realizando pruebas de eficiencia y consumo en autobuses tanto híbridos, en sus distintas variantes, como eléctricos. Han sido varias las marcas y los modelos analizados en las diferentes explotaciones de España y Francia. La primera incorporación se produjo en el servicio de transporte metropolitano de Perpiñán (Francia), con 11 buses híbridos de la marca MAN modelo Lion's city A37. A partir de entonces, estamos realizando las renovaciones de material móvil teniendo muy presente la reducción del consumo de combustible y consecuentemente, de emisiones contaminantes a la atmósfera, donde la tecnología híbrida-eléctrica ofrece una gran oportunidad.



¿Por qué han apostado por los modelos recientemente adquiridos?

La flota empleada para un servicio de transporte urbano tiene una vida útil, normalmente, superior a los 10 años, por tanto, además de sostenible económica y medioambientalmente, debe ser fiable. Por este motivo, hemos apostado por modelos muy testados o con tecnologías controladas. Estamos en un momento de transición en el que, sin duda, la propulsión eléctrica se impondrá. El coste y la carga de almacenamiento de las baterías serán determinantes para decidir qué alternativa se impone, bien por recarga directa, bien a través de combustibles fósiles u otros alternativos, como es el hidrógeno. En este contexto, Vectalia intentará ofrecer siempre la opción más sostenible pensando en el futuro.



Todos los vehículos, también los de La Alcoyana y los nuevos autobuses de Cáceres, tienen un interior más amplio, accesible y ergonómico.

VECTALIA LLEVA MUCHO TIEMPO PROBANDO AUTOBUSES HÍBRIDOS Y ELÉCTRICOS EN SUS FLOTAS DE ESPAÑA Y FRANCIA



EMPRESA CASAL EN EL V CENTENARIO DE LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO

19 BUSES CON LOS NOMBRES DE MARINEROS QUE REGRESARON DE ESTA GRAN AVENTURA

EL OPERADOR SEVILLANO SE HA SUMADO AL V CENTENARIO DE LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO MAGALLANES-ELCANO CON LA ROTULACIÓN DE 19 UNIDADES DE SU FLOTA CON LA IMAGEN DE ESTA CELEBRACIÓN

El alcalde de Sevilla, Juan Espadas, ha destacado esta iniciativa de Casal como ejemplo de una empresa que "ha sabido incorporarse a una movilización de la sociedad civil respaldada por las instituciones. Es imprescindible la alianza de las administraciones públicas y las empresas para el avance de proyectos estratégicos comunes".

Los vehículos no sólo circularán por Sevilla y Andalucía, sino por el resto de España y por Centro Europa, ciudades como Londres, como París o como Roma.

Miembro del Jurado



Cada uno de los 19 autocares se ha bautizado con el nombre de uno de los 18 marineros que volvieron tras su apasionante viaje que supuso la Primera Vuelta al Mundo, incluyendo al capitán, Juan Sebastián Elcano, más otro autocar en honor a Fernando de Magallanes, que fue el impulsor de tan importante empresa. Además, se ha rotulado la parte trasera de ambos lados con la vela de un galeón de la época.

La presentación de estos vehículos, con equipamiento del más alto nivel para garantizar una experiencia única para los viajeros, se llevó a cabo a escasos metros de donde partieron los galeones que iniciaron el Viaje, intentando resaltar no solo los buses sino también el entorno y la importancia que tuvo en la Historia de la Humanidad este viaje. Empresa Casal ha decidido sumarse a este importante evento y difundir esta iniciativa tan importante para la ciudad de Sevilla. De esta forma colabora con el Ayuntamiento de la Ciudad y las distintas instituciones que apoyan el evento.



De izquierda a derecha: Antonio Muñoz, delegado de Hábitat Urbano, Cultura y Turismo del Ayuntamiento, Ángel Díaz, director de Empresa Casal, Juan Espadas, alcalde de Sevilla, Rafael Carmona, presidente de la Autoridad Portuaria de Sevilla.



Carlos Ortega, Gerente de Auto Distribución Híspalis y Ángel Díaz, Gerente de Empresa Casal.

EMPRESA CASAL ADQUIERE 19 BUSES IVECO

DEL TOTAL, 17 TIENEN MOTORIZACIÓN EURO 6 STEP C Y OTROS 2 SON GNC

APOSTÓ POR EL MODELO CROSSWAY LOW ENTRY LINE DE 13 METROS CLASE II, YA QUE LOS VEHÍCULOS ESTÁN ADSCRITOS A LOS SERVICIOS DEL CONSORCIO DE TRANSPORTES DEL ÁREA METROPOLITANA DE SEVILLA

Estos 19 vehículos autoportantes, diseñados para viajes de corta y media distancia, están equipados con toda la tecnología necesaria para cubrir las necesidades que demandan sus clientes. Tienen una capacidad de 45 plazas sentadas, 28 de pie más 2 PMR. La versión Line del modelo Iveco Crossway se caracteriza por el bajo consumo de combustible, la menor frecuencia de mantenimiento y un espacio para el conductor diseñado para cumplir los más altos estándares ergonómicos, todo en un ambiente seguro y cómodo.

En la flota de Casal hay 83 unidades IVECO, de las que un total de 65 son vehículos autoportantes. Hablamos con Carlos Ortega, Gerente de Auto Distribución Híspalis.

¿Qué destacaría de Empresa Casal?

Empresa Casal es una empresa con más de 90 años de historia, con una gran tradición y completamente arraigada en su zona de influencia, pero con una fuerte apuesta por el futuro, lo que se traduce en una constante renovación de su flota de autobuses y la actualización constante de todos sus procesos productivos, que sin duda se traducen en la prestación de un mejor servicio al cliente.

¿Y de su relación con Auto Distribución Híspalis?

La colaboración con Auto Distribución Híspalis, empresa del grupo, aporta a Empresa Casal la ventaja competitiva de tener a su servicio un servicio oficial de la marca IVECO que mantiene su flota en condiciones óptimas, lo que sin duda también se refleja en la calidad del servicio prestado al cliente.

www.kinglong.es



C13 HD

- ✓ Ingeniería autoportante
- ✓ N°1 en Seguridad
- ✓ Carrocería anticorrosión
- ✓ Tecnología avanzada
- ✓ Motor CUMMINS Euro 6
- ✓ Nuevo diseño futurista

70 PUNTOS DE ASISTENCIA EN ESPAÑA
SERVICIO 24h

 **KING LONG**



ALSA INCORPORA 23 NUEVOS AUTOBUSES EN ASTURIAS

ENTRE ELLOS ESTÁN LAS DOS PRIMERAS UNIDADES HÍBRIDAS INTERURBANAS DEL PRINCIPADO

Miembro del Jurado



SE PRESENTARON DENTRO DEL PLAN DE MEJORA DEL TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO DE ASTURIAS

El acto de lanzamiento de las primeras 9 unidades de ese lote contó con la presencia de Fernando Lastra, consejero de Infraestructuras, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente, y de Jacobo Cosmen, presidente de ALSA Asturias.

El plan contempla la incorporación de 23 nuevos autobuses de última generación, hasta mediados de julio de 2019. Las unidades vienen a completar la renovación de 25 unidades de la flota en Asturias, prevista para 2018 y 2019, que operarán tanto en el triángulo central como en el servicio al aeropuerto y en el resto de concesiones de la comunidad autónoma.

¿CÓMO SERÁN LOS VEHÍCULOS?

En este primer envío del lote de 23 unidades, Alsa incorporó nueve autobuses:

- Dos unidades Scania Interlink, híbridos, con motor gasoil/eléctrico; que son los primeros híbridos interurbanos que circularán en el Principado.
- Siete unidades Setra S419 UL, con categoría Euro VI.

Las catorce unidades restantes, que se incorporarán en los meses de junio y julio, serán:

- 4 unidades Mercedes Benz SC5 Sunsundegui, con categoría Euro VI, para los servicios con el aeropuerto; quedando totalmente renovada la flota de dicha concesión.
- 10 unidades Mercedes Benz SC5 Sunsundegui, para el resto de concesiones de Asturias.

EL SERVICIO CENTROBÚS, UN COMPLETO DISEÑO PUERTA A PUERTA

Por otra parte, ALSA -como operador de movilidad regional en el transporte de viajeros por carretera- ha reforzado el servicio Centrobús que une de forma rápida, sencilla y económica Oviedo, Gijón y Avilés, por medio de un centenar de paradas en diferentes zonas de las ciudades indicadas. El servicio Centrobús es la evolución del sistema de transporte que, hace años, facilitaba los desplazamientos de funcionarios y estudiantes entre estas tres localidades.

Los servicios Centrobús se suman a los habituales 450 servicios diarios de alta frecuencia que operan partiendo desde las estaciones respectivas entre Oviedo-Gijón, Oviedo-Avilés y Gijón-Avilés. El servicio Centrobús puede ser utilizado con la Tarjeta CTA de pago o adquirir el billete directamente en los propios autobuses.

MIGUEL ÁNGEL ALONSO, DIRECTOR GENERAL DE LA DIVISIÓN DE MANTENIMIENTO Y COMPRAS DE ALSA



¿Cuál es la experiencia de Alsa con autobuses híbridos y eléctricos hasta ahora?

La experiencia de ALSA con autobuses híbridos es muy dilatada, contando ya con más de 80 unidades.

En función del tipo de operación y cuanto más urbana sea esta, se consiguen ahorros significativos de combustible, siendo su disponibilidad y prestaciones muy similares a la de un autobús diesel.

En cuanto a nuestra flota eléctrica, nuestra experiencia lógicamente en su aplicación puramente urbana, es en general satisfactoria, aunque es todavía una tecnología que debe optimizarse principalmente en el ámbito de la autonomía y la maduración del producto a nivel de posventa. Con la última prueba realizada en Oviedo, se aprecian importantes mejoras para los próximos años, principalmente en el desarrollo de las baterías y la optimización de la gestión energética.

¿Por qué han apostado por el modelo de Scania en Asturias?

Scania es un fabricante 100% consolidado en nuestro portfolio de producto y a fecha de hoy su solución híbrida es la más eficiente en vehículos de Clase 2.

Disponemos desde hace ya 3 años vehículos con esta tecnología y los resultados obtenidos son muy satisfactorios.

ALSA PRUEBA TAMBIÉN EL PRIMER AUTOBÚS URBANO 100% ELÉCTRICO DE OVIEDO

La compañía de transporte de viajeros por carretera ALSA ha elegido a la empresa TUA (Transportes Unidos de Asturias) para rodar el primer autobús totalmente eléctrico, fabricado por Mercedes-Benz, para el transporte urbano de la ciudad de Oviedo. El modelo e-Citaro de Mercedes-Benz recorrió las calles de Oviedo para obtener datos técnicos relevantes sobre los rendimientos del vehículo. ALSA, EdP e Innovasturias han creado una mesa para analizar el desarrollo de la movilidad eléctrica urbana.



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

ACTIA®

AMPLIA GAMA DE MODELOS SEGÚN NECESIDAD Y TIPO DE VEHÍCULO.

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



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

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



Miembro del Jurado



RAMOS BUS SIGUE APOSTANDO POR LA CALIDAD

RAMOS BUS INAUGURA INSTALACIONES Y AMPLÍA SU FLOTA CON AUTOBUSES IRIZAR

TODAS LAS NUEVAS INCORPORACIONES A SU FLOTA ESTÁN DOTADAS DE MAYOR SEGURIDAD Y CONFORT. CUENTA CON 10 BUSES CON WC, 6 CON PMR, 4 CON SERVICIO DE OCIO, Y TODOS ELLOS GEOLOCALIZADOS

Ramos Bus fue fundada en el año 1956, por Gregorio Ramos, con orígenes en la "Villa de Atanzón", un bonito pueblo enclavado en la alcarria Guadalupeña. Actualmente ofrece con su flota servicio discrecional y regular de viajeros, rutas escolares, rutas de empleados, turismo y excursiones. Dispone de modernos vehículos de 4 a 72 plazas, todos ellos geolocalizados, vehículos con WC, PMR, Wifi, Ocio, etc... Todas estas medidas están encaminadas a dar al cliente la calidad y confort del viaje.

NUEVAS INSTALACIONES

El operador ha ampliado sus instalaciones en Guadalajara, pasando de una parcela de 2.000 m² a 4.000 m², habiéndose ampliado las ya modernas infraestructuras actuales en 700 m² de nave techada y 1.300 m² de campa para parking tanto de vehículos propios como de empleados.

DOS NUEVOS AUTOCARES INTEGRALES IRIZAR

Por otro lado, ha renovado su flota con la incorporación de dos nuevos autocares integrales de Irizar con motor DAF, de 13 metros y 10,70 metros respectivamente. Ambos disponen de los últimos avances en seguridad y confort, siguiendo los estándares de calidad marcados en las últimas compras, que hacen a Ramos Bus ser referencia del transporte en su provincia.

"IRIZAR NOS APORTA GRAN FLEXIBILIDAD EN LA CONFIGURACIÓN DE NUESTROS BUSES"

LUIS ÁNGEL RAMOS, GERENTE DE RAMOS BUS



¿Por qué la ampliación de sus instalaciones? Por varias razones. En primer lugar, porque seguimos creciendo, aunque de manera moderada, pasando de 21 vehículos al cierre de 2016 a 24 al cierre del año

2018. Nos permite llevar más labores de mantenimiento y reparación de vehículos de manera interna. También por la comodidad de los trabajadores al entrar y salir del garaje, sin tener que mover otros vehículos, y con posibilidad de aparcar sus vehículos particulares dentro de las instalaciones. Además, tuvimos la oportunidad de adquirir la nave adyacente a la nuestra.

¿Por qué se han decidido por los autocares integrales de Irizar? Llevamos años confiando en Irizar como carroceros con varias marcas, Scania, MAN y Volvo, y en 2017 incorporamos el primer integral de Irizar a nuestra flota. Irizar nos aporta gran flexibilidad en la configuración de nuestros buses, una alta calidad de producto y una buena atención durante los años de garantía.

EN ESTE VIAJE HAY SITIO PARA TODOS.

TEMSA MD7 Plus le ofrece un elevado número de asientos
sin comprometer la comodidad ni el espacio interior.

Prepárese para ampliar su negocio.



TEMSA
Smart Mobility

Hiper Recanvis
Sant Feliu de Buixalleu GIRONA
972 47 40 19/689 01 67 10

TURKYBUS S.L.
Dycasa
Talavera de La Reina TOLEDO
925 80 62 85/607 83 63 35

temsa.com





VDL FUTURA FHD2-129: SORPRENDENTE E INSUPERABLE

VDL FUTURA SUMA SU EXCELENTE PRODUCTO CON UN MOTOR EXTRAORDINARIO

EL VEHÍCULO OFRECE UNAS PRESTACIONES ÚNICAS Y UNOS CONSUMOS INSUPERABLES, COMO HEMOS TENIDO LA OPORTUNIDAD DE COMPROBAR

El Futura FHD2-129 un autocar de piso alto y 12,9 metros de largo, con una potencia de 330 kw (450cv) y una configuración interior de 57 plazas más guía y conductor. Esta versión es una de sus seis longitudes disponibles de la gama VDL Futura FHD2: cuatro de dos ejes y dos de tres ejes que abarcan desde los 10,6 metros a los 14, 8 metros, todos con una altura de 3,70 metros.

A esto se le une una extraordinaria gama de motores Paccar Daf de la serie MX11 con tres potencias disponibles, 270 kw (370cv), 300 kw (410cv) y 330 kw (450cv) y un par motor entre 1900 Nm y 2300 Nm. Esta nueva generación de motores Paccar Daf no solo han sido evolucionados para cumplir la norma Euro 6d, también han sido mejoradas sus prestaciones. Ahora el motor Paccar Daf MX11 está disponible en dos configuraciones de par motor. Eso se ha notado en los extraordinarios resultados de esta prueba. Gracias a su sistema de construcción a base de acero ligero pero ultra resistente, se consi-

A FAVOR

- Prestaciones
- Confort de marcha
- Consumos

EN CONTRA

- Accesibilidad al freno de mano
- Parasoles frontales insuficientes

RÉCORD DE CONSUMO



El consumo total en nuestro circuito habitual fue de tan solo 19,8 l/100, una cifra nunca obtenida por ningún otro vehículo, lo que nos da la idea de lo excepcional que es el VDL Futura.

que una extraordinaria estructura integral con el techo de panel de sándwich con lo que se consigue una tara muy baja, lo que redunda en unos consumos también bajos como así hemos podido comprobar.

EL EXTERIOR DEL FUTURA FHD2

El VDL Futura ya en su conjunto nos cautiva a primera vista por su diseño sobrio y muy equilibrado, elegante e intemporal con líneas limpias, donde todo tiene su justa medida.

Su frontal tiene un toque de diseño heredado de su glorioso pasado como Bova. Ahora es más estilizado y deja destacar su elegante luna y su parte baja, que está dividida en tres secciones perfectamente fusionadas entre sí.

Todos sus elementos ópticos son de tecnología LED y están perfectamente integrados formando una elegante cascada de luces, cuya forma coincide con la curvatura de la luna frontal la cual nos lleva irremediablemente al elegante lateral del cual destaca la perfecta integración de sus elementos, en el que sobresale la continuidad de la luna delantera ascendiendo hasta unirse perfectamente con la gran superficie acristalada del compartimento de pasajeros.

Del lateral del VDL Futura también destaca su perfecto dimensionado, ya que su superficie está dividida en tres secciones perfectas e iguales en tamaño aportando a la vista una atractiva y elegante simetría, algo poco frecuente en un autocar de esta altura.

El VDL Futura destaca por su gran accesibilidad y habitabilidad. Esto se consigue por el gran diseño de su estructura, ya que es ligera y resistente, a la vez que permite el máximo aprovechamiento del espacio interior y se consigue un extraordinario maletero con una capacidad de más de 11,5 m3 al cual se accede por ambos lados a través de sendos portones de apertura automática.

La unidad probada además disponía en la zona inferior de un habitáculo climatizado con litera para el descanso del conductor, al cual se puede acceder desde el exterior o desde el interior a través de una entrada situada en la escalera central.

Otro aspecto muy destacable es su accesibilidad a los elementos mecánicos a los cuales se puede acceder con total facilidad desde cualquier sitio. Disponemos de un gran portón en la parte posterior y a ambos lados del vano motor, accesos desde el exterior a otros elementos mecánicos y para el mantenimiento del baño que lleva incorporado el VDL Futura.

Para el acceso de los pasajeros ofrece dos puertas, en la parte delantera y central, ambas de apertura neumática. Se accede al interior a través de unos cómodos y accesibles escalones.

EL INTERIOR DEL VDL FUTURA FHD2

Este es otro aspecto en el que el VDL Futura FHD2 nos deja fascinados. Lo primero que nos llama la atención es la gran sensación de espacio y la calidad de sus acabados, ya que el piso del VDL Futura es totalmente plano al prescindir del escalón donde



FICHA TÉCNICA

MOTOR

- Modelo: Paccar Daf MX11 330 Euro 6
- N° de cilindros: 6 en línea
- Potencia máxima: 330KW (450cv) a 1650 rpm
- Par motor: 2300 Nm a 900 - 1125 rpm
- Potencia del freno escape: 320 KW a 2400 rpm

EMBRAGUE

- Tipo: Embrague monodisco en seco

TRANSMISIÓN

- Caja de cambios: ZF Traxon
- Velocidades: 12 velocidades + 2 marcha atrás
- Tipo de cambio: AUTOMATIZADO

EJES

- Delantero: ZF-RL75E
- Trasero: ZF-A132

SUSPENSIONES

- Delantero: Independiente neumática
- Trasera: Cuatro fuelles en el motriz
- Barra estabilizadora: Delantero y trasera

FRENOS

- Tipo: Frenos de disco con gestión electrónica de frenada
- De estacionamiento: Neumático y muelle
- Ralentizador: Retarder hidráulico ZF Intarder3 de tres puntos

OTROS

- Llantas: 8,25x22,5
- Ruedas: 295/80 R22.5
- Plazas: 57 + 1 + 1 + WC

CONSUMO

→ Tramo	Km.	l/100
→ Alcalá de Henares - Sacedón	71,9	22,2 l/100
→ Sacedón - Almadrones	72,1	23,6 l/100
→ Almadrones - Alcalá de Henares	68,4	13,2 l/100
→ Media total	212,4	19,8 l/100

van ubicadas las butacas. En el habitáculo de pasajeros la altura disponible es de 1,94 metros, lo que mejora su acceso a los asientos, sobre todo a los situados en las ventanillas.

Las butacas son propias, modelo VDL Class 300 reclinables, con reposapiés, mesita plegable, revistero y cinturón de seguridad de dos puntos (tres puntos en los asientos expuestos) y para estar conectado llevan dos entradas USB en la parte posterior de los asientos de ventanilla.

En el VDL Futura FHD2 se consigue un gran ambiente por su excelente aporte de luz natural durante el día, gracias a su gran superficie acristalada, y una cálida luz indirecta durante la noche. El inteligente diseño de la bandeja superior y el uso de tiras de luces de tecnología LED en la cara interna de la bandeja, permiten que su luz se refleje en el techo creando un ambiente único y agradable. Esto se une a una excelente climatización con salidas de aire individuales y convectores en los laterales, con lo que se consigue una temperatura óptima en el interior.

PUESTO DE CONDUCCIÓN DEL VDL FUTURA

La comodidad del conductor es sinónimo de seguridad. Sobresale del puesto de conducción la extraordinaria comodidad por su butaca ISRI 6860 NTS2 desde la que gozamos de una visibilidad envidiable tanto del salpicadero como del exterior. La gran superficie acristalada tanto frontal como lateral nos permite ver todo lo que pasa a nuestro entorno con una simple mirada. A esto se le une unos espejos retrovisores que no dejan nada al azar.

El volante, de cuero y tacto agradable, dispone de seis pulsadores, tres a cada lado del volante. La pantalla multifunción está flanqueada por cuatro esferas, dos a cada lado con un salpicadero de tipo envolvente en el que destaca su gran accesibilidad a todos los mandos, destacando en la parte izquierda una cómoda consola donde se ubican el selector de marchas, los mandos de la climatización y varios botones de fácil acceso junto con una elegante y práctica guantera con tapa de generosas dimensiones. Debajo de ésta junto al asiento del conductor se ubica el mando del freno de mano.

LA CADENA CINEMÁTICA DEL VDL FUTURA

Para motorizar al VDL Futura en las versiones FDH2 se ha optado por el binomio Paccar DAF y ZF. Esta unión permite al VDL Futura unas prestaciones extraordinarias e insuperables ahora mismo. El motor elegido para toda la gama es la última evolución del motor MX11 de Paccar Daf, y gracias a sus extraor-





dinarias prestaciones se ha prescindido de la versión MX13 para las versiones de piso único, no así para el doble piso.

El motor que montaba la unidad probada era el Paccar Daf MX11 330: un seis cilindros en línea y 10,8 litros con una potencia de 330 Kw (450 cv) y un par motor de 2300 Nm entre 900 y 1125 rpm, motor diésel con turbocompresor y refrigeración intermedia, con tecnología Common Rail, un turbo de geometría variable y controles avanzados para proporcionar la máxima eficiencia, con recirculación de gases de escape (EGR) filtro de partículas diésel (DPF) y reducción catalítica selectiva (SCR) y un filtro de partículas de hollín activo.

Para la transmisión disponemos de la novedosa caja de cambios de última generación ZF Traxon de doce marchas con ralentizador ZF Intarder3 de tres puntos. Para la dirección y la tracción se ha recurrido a ejes de la marca ZF con eje de suspensión independiente en el delantero con suspensión neumática en ambos ejes, unido a una estructura ligera y resistente con lo que la comodidad, potencia y eficiencia en el VDL Futura FDH2 son extraordinarias e insuperables.

EN RUTA CON EL VDL FUTURA FHD2

Ya el VDL Futura en cualquiera de sus versiones es extraordinario, y la primera vez que pude probar uno me quedé gratamente sorprendido por sus prestaciones y calidad del mismo. En este caso probamos un VDL Futura FDH2 129 de 13 metros y ya con 450 cv de potencia. No solo corroboró las buenas sensaciones que tuve en la otra ocasión sino que además, las superó con creces y ¡de qué manera!

Sus prestaciones y consumos han sido espectaculares y, por ahora, insuperables. Conseguimos un consumo medio de tan solo 19,8 L/100, la cifra más baja obtenida para un vehículo sin lastrar, que es lo más habitual en nuestras pruebas.

La distancia recorrida en nuestro exigente circuito habitual es de 212,4 kilómetros, el cual lo dividimos en tres tramos. El primer tramo es entre Alcalá de Henares y Sacedón con una distancia de 71,9 kiló-

metros. Ahí el consumo medio fue de 22,2 L/100. Este tramo combina autovía A2 hasta Guadalajara y carretera nacional N 320 con un perfil de dificultad media, en el que se combina un poco de todo pero a velocidad tipo 90 km/h. La primera parte en autovía fue una toma de contacto, para hacerse con él y conocerlo y así poder sacar el máximo provecho al VDL Futura FHD2. Rápidamente nos revela sus grandes dotes como excelente rodador y devora kilómetros. Ya en carretera nacional el Futura nos empieza a sorprender. En la primera cuesta pronunciada subió a un ritmo extraordinario, pero en ningún momento se le forzó, ya que no hacía falta pues su potencia y par motor hacían el resto. En las bajadas pronunciadas el control de descenso hacía perfectamente su trabajo siendo innecesario el uso del freno motor. Pero las sorpresas no se quedaban ahí, ya que con el sistema PCC en perfiles favorables se activaba la función EccoRoll con lo que ayuda a mejorar el consumo.

El segundo tramo es el más exigente, entre Sacedón y Almadrones, con una distancia de 72 kilómetros todos por carretera N204 con un perfil de dureza alto. Tuvimos un consumo medio de tan solo 23,6 L/100. Eso sí, no disponemos de velocidad media, ya que el ordenador del autocar no las facilita, y esta vez, el ordenador externo con el hubiésemos podido sacar esos datos estaba estropeado, con lo que solo disponemos de los datos de consumo medio y total. En este tramo demostró de lo que es capaz el Futura FHD2, una estabilidad única en curvas cerradas, una aceleración para adelantar extraordinaria en perfiles muy duros, una capacidad de retención con un solo punto del intarder extraordinaria, haciendo que la conducción en una carretera de perfil muy duro sea todo un placer. Y así fue.

Sus prestaciones son extraordinarias y esto se consigue gracias a su excelente diseño, que combina rigidez y ligereza a la vez, unido con lo que probablemente es, uno de los mejores motores del mercado, que no es otro que los de la serie MX de Paccar Daf.

El tercer tramo, entre Almadrones y Alcalá de Henares, es todo por autovía A2 con una distancia de 68,4 kilómetros y un consumo de tan solo 13,2 L/100, lo que nos demuestra lo extraordinario rodador que es, además de ser altamente eficiente sin menospreciar para nada la comodidad.

Viajar en el VDL Futura es una experiencia altamente satisfactoria, incluso sorprendente y posiblemente insuperable.



ANTONIO JULIÁ
JEFE DE PRUEBAS DE AUTOBUSES
Y AUTOCARES DE VIAJEROS



**SECCIÓN OFICIAL
Y EXCLUSIVA DE
COMUNICACIÓN DE**



CÓMO SE TOMAN LAS DECISIONES EN LA UE

ASCABUS ACLARA LOS CONCEPTOS Y PROCEDIMIENTOS QUE MARCAN LA LEGISLACIÓN EUROPEA

VARIAS INSTITUCIONES PARTICIPAN EN EL PROCESO DECISORIO DE LA UE, CON EL PARLAMENTO EUROPEO, EL CONSEJO Y LA COMISIÓN EUROPEA AL FRENTE

Normalmente la Comisión Europea propone nuevos actos jurídicos que posteriormente son adoptados por el Parlamento y el Consejo. En algunas ocasiones, el Consejo puede hacerlo solo. Existen varios tipos de actos jurídicos que se aplican de distintas formas:

- Un **reglamento** es una ley vinculante y de aplicación directa en todos los Estados miembros. No es necesario que sean incorporados en la legislación nacional de los Estados miembros, aunque puede ser necesario modificar la normativa nacional para evitar conflictos con un reglamento.
- Una **directiva** es una ley por la que se obliga a los Estados miembros, o a un grupo de ellos, a lograr un objetivo determinado. Generalmente, las directivas deben incorporarse al ordenamiento jurídico nacional para que sean efectivas. De manera significativa, las directivas especifican los resultados que deben lograrse: corresponde a los Estados miembros decidir cómo hacerlo.
- Una **decisión** puede estar destinada a los Estados miembros, grupos de personas o incluso a individuos. Es obligatoria en todos sus elementos. Las decisiones se utilizan, por ejemplo, para pronunciarse sobre las propuestas de fusión de empresas.
- Las **recomendaciones** y los **dictámenes** de las instituciones de la UE expresan un punto de vista dirigido a los Estados miembros y, en algunos casos, a particulares, que no es vinculante y no crea ninguna obligación jurídica para la persona o entidad destinataria.



Cada propuesta de un nuevo acto jurídico de la UE está en conformidad con un artículo determinado de un tratado, que se denomina la base jurídica de la propuesta. Esto determina qué procedimiento legislativo debe seguirse.

La mayoría de los actos legislativos se realizan siguiendo un proceso conocido como el procedimiento legislativo ordinario.

PROCEDIMIENTO LEGISLATIVO ORDINARIO

El procedimiento legislativo ordinario, también conocido como procedimiento de codecisión, es el procedimiento más común para aprobar la legislación de la UE. Esto sitúa a Parlamento y Consejo en pie de igualdad y hace que las leyes aprobadas utilizando este procedimiento sean actos conjuntos del Parlamento y del Consejo. Se aplica a la mayor parte de la legislación de la UE, que abarca una amplia gama de ámbitos como los derechos de los consumidores, la protección del medio ambiente y el transporte. De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario, la Comisión presenta una propuesta que debe ser adoptada tanto por el Parlamento como por el Consejo. Tras la recepción de la propuesta, el proceso prosigue del siguiente modo.

LA PRIMERA LECTURA

- El Parlamento Europeo debate la propuesta en sus comisiones. Las modificaciones a la propuesta

se presentan y votan en dichos comités. La propuesta se transmite al Parlamento en su conjunto, que la somete a votación (junto con las enmiendas) en la sesión plenaria.

- El Consejo y los Estados miembros examinan en detalle la legislación; la mayor parte de este debate tiene lugar en un grupo de trabajo de funcionarios. Muchos problemas pueden resolverse en este nivel técnico, o en los niveles inmediatamente superiores, aunque algunas cuestiones podrán ultimarse en las reuniones de los ministros competentes. El Consejo llegará a un acuerdo político sobre la legislación, algo que puede suceder antes o después de las votaciones del Parlamento. Una vez haya votado el Parlamento, el acuerdo político se convierte formalmente en una posición común. Si la posición común del Consejo difiere de la votación del Parlamento, la legislación pasa a una segunda lectura a fin de resolver las diferencias.
- Los representantes del Parlamento y del Consejo se reúnen a menudo de manera informal para intentar llegar a un acuerdo entre ellos antes de



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





formalizar su posición. Si llegan a un acuerdo, el Consejo adoptará el mismo texto que el Parlamento y la propuesta se convierte en ley. Esto es lo que se denomina un acuerdo en primera lectura.

LA SEGUNDA LECTURA

- Si no se llega a un acuerdo en la primera lectura, se da paso a la segunda lectura. Sigue una pauta similar a la primera lectura, pero esta vez el Parlamento examina y somete a votación las modificaciones propuestas por el Consejo y posteriormente el Consejo estudia la propuesta del Parlamento. La segunda lectura es un proceso más rápido que la primera, ya que solo se debaten las diferencias entre las posiciones del Parlamento y del Consejo, y los diferentes elementos disponen de un tiempo limitado.
- Es posible que el Parlamento y el Consejo se pongan de acuerdo en esta fase (un acuerdo en segunda lectura). Cuando ambas instituciones no llegan a una decisión común sobre el acto jurídico propuesto, este pasa a un Comité de Conciliación formado por un número igual de re-

presentantes del Parlamento y del Consejo. Este procedimiento de conciliación rara vez se ha impuesto. La mayoría de los actos jurídicos se adoptan siguiendo el procedimiento legislativo ordinario durante la primera o segunda lectura.

- Una vez acordado un texto final, y después de que se hayan hecho todas las traducciones, la legislación se transmite al Parlamento y al Consejo una vez más a fin de que puedan adoptarlo como un acto jurídico. De este modo, se publicará en el Diario Oficial de la Unión Europea en las 24 lenguas oficiales de la UE. La normativa especificará cuándo deberá haberse aplicado en los Estados miembros o cuándo entra en vigor si se trata de un Reglamento.

La Comisión puede llevar a los Estados miembros al Tribunal y solicitar que se les impongan multas si no aplican la legislación de la UE. Casi todo el cumplimiento de la legislación de la UE tiene lugar en los Estados miembros. Esto puede suscitar quejas sobre la aplicación desigual de las normas en los distintos países. Algunas decisiones son ejecutadas directamente a escala de la UE, en particular en materia de competencia, como los casos de defensa de la competencia. Véase la sección "Garantizar el respeto de la legislación de la UE" a continuación para más información.

EL COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO REPRESENTA A LOS DISTINTOS GRUPOS DE INTERESES ECONÓMICOS Y SOCIALES QUE CONSTITUYEN LA SOCIEDAD CIVIL ORGANIZADA

¿A QUIÉN MÁS SE CONSULTA?

A la hora de tomar decisiones en una serie de ámbitos de actuación, el Parlamento, el Consejo y la Comisión consultan al Comité Económico y Social Europeo. Sus miembros representan a los distintos



grupos de intereses económicos y sociales que constituyen la sociedad civil organizada.

El Comité Europeo de las Regiones se compone de representantes de gobiernos regionales y locales. El Parlamento, el Consejo y la Comisión deben consultar al Comité en cuestiones de importancia para las regiones. Los dictámenes de los comités consultivos no son vinculantes para las instituciones de la UE.

Además, otras instituciones y organismos podrán ser consultados cuando una propuesta forme parte de su ámbito de intereses o conocimientos, por ejemplo, el Banco Central Europeo para las propuestas relativas a cuestiones económicas o financieras.

SUPERVISIÓN NACIONAL

Los Parlamentos nacionales reciben los proyectos de actos legislativos al mismo tiempo que el Parlamento Europeo y el Consejo. Pueden emitir un dictamen para garantizar que las decisiones se toman al nivel más conveniente. Las acciones de la UE están sujetas al principio de subsidiariedad, que significa que, excepto en los ámbitos en que tiene competencias exclusivas, la Unión actúa exclusivamente en aquellos casos en que la acción será más eficaz a nivel de la UE que a nivel nacional. Los Parlamentos nacionales supervisan la correcta aplicación de este principio en la toma de decisiones de la UE y pueden emitir "dictámenes motivados" si consideran que el principio no se ha respetado.

PARTICIPACIÓN CIUDADANA

Todo ciudadano de la UE tiene derecho a presentar una petición al Parlamento Europeo en una de las 24 lenguas oficiales de la UE, en forma de reclamación o solicitud, sobre una cuestión que incida en el ámbito de competencias de la Unión. La Comisión de Peticiones del Parlamento Europeo examina las peticiones y dictamina en lo que a su admisibilidad se refiere encargándose de su tramitación.

Los ciudadanos también pueden participar directamente en el desarrollo de políticas de la UE pidiendo a la Comisión Europea que presente una propuesta sobre cuestiones en las que la UE tiene competencia para legislar. Una iniciativa ciudadana europea, como se le denomina, ha de ser respaldada como mínimo por un millón de ciudadanos de la UE procedentes de al menos siete de los 28 Estados miembros. Se exige un número mínimo de firmantes en cada uno de estos siete Estados miembros.

LA COORDINACIÓN DE LAS POLÍTICAS DE LOS ESTADOS MIEMBROS: EL EJEMPLO DE LA POLÍTICA ECONÓMICA

En el marco de la unión económica y monetaria, la política económica de la UE se basa en una estrecha coordinación de las políticas económicas nacionales. Esta coordinación es llevada a cabo por los ministros de Economía y Hacienda, que conjuntamente forman el Consejo de Asuntos Económicos y Financieros.

POLÍTICA EXTERIOR Y DE SEGURIDAD COMÚN

La política exterior y de seguridad común es la política exterior organizada y acordada de la UE y se



ocupa principalmente de la diplomacia y las acciones de seguridad y defensa. Las decisiones requieren la unanimidad entre los Estados miembros en el Consejo de la Unión Europea, pero, una vez acordadas, pueden decidirse determinados aspectos por mayoría cualificada. La política exterior de la UE está representada por la alta representante de la Unión para Asuntos Exteriores y Política de Seguridad y vicepresidenta de la Comisión, que preside las reuniones de los ministros de Asuntos Exteriores.

CELEBRACIÓN DE ACUERDOS INTERNACIONALES

Cada año, el Consejo celebra (es decir, firma oficialmente) varios acuerdos entre la Unión Europea y otros países no pertenecientes a la UE, así como con organizaciones internacionales. Estos acuerdos pueden cubrir ámbitos amplios tales como el comercio, la cooperación y el desarrollo, o pueden tratar temas específicos como los textiles, la pesca, la ciencia y la tecnología, y el transporte. Se requiere el consentimiento del Parlamento para todos los acuerdos internacionales en ámbitos pertenecientes al procedimiento legislativo ordinario.

APROBACIÓN DEL PRESUPUESTO DE LA UE

El Parlamento Europeo y el Consejo deciden conjuntamente el presupuesto anual de la UE. Si ambas instituciones no están de acuerdo, se sigue el procedimiento de conciliación hasta que se aprueba el presupuesto.



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



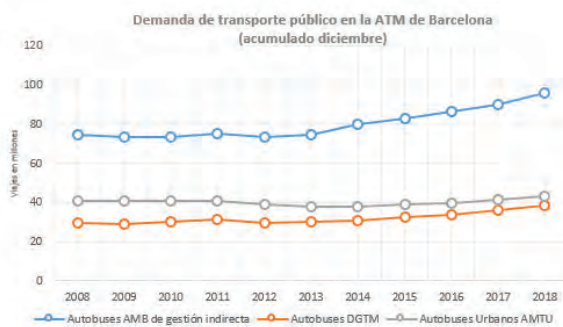


CONFEBUS SE ADHIERE A LA IRU

La Confederación Española de Transporte en Autobús es, desde marzo, miembro asociado de Unión Internacional de Transporte por Carretera (IRU). CONFEBUS se une a la IRU con el objetivo compartido de promover y defender los intereses del transporte por carretera. Esta decisión forma parte de la apuesta de la Confederación por la innovación del sector en España, que pasa por la cooperación con actores claves no solo a nivel nacional, sino también internacional. La IRU es la asociación de referencia a nivel global del sector del transporte por carretera. Su red se extiende por más de 100 países y está presente en los cinco continentes.

EL PRIMER CENTRO DE INNOVACIÓN Y FORMACIÓN DE MOVILIDAD DE ESPAÑA

La Comunidad de Madrid contará con este centro, que será dependiente del Consorcio Regional de Transportes. "Nace como un vivero de innovación tecnológica y formación en materia de movilidad", según ha explicaba la consejera de Transportes, Vivienda e Infraestructuras, Rosalía Gonzalo. Este Centro de Innovación y Formación permitirá a la Comunidad de Madrid desarrollar investigaciones y proyectos de vanguardia con distintos operadores de transporte públicos y privados, tanto a nivel nacional como internacional. Otro ámbito de trabajo es la formación, esencial -ha explicado la consejera- para que el transporte público sea una opción de movilidad "fiable y atractiva" que contribuya "al desarrollo y la creación de empleo en la región". Con este Centro, el Gobierno regional da un paso más en su apuesta por la red de transporte público intermodal de la Comunidad de Madrid, definida por Gonzalo como "una de las más eficaces y avanzadas de la Unión Europea", utilizada por más de 1.500 millones de viajeros al año.



Fuente: Elaboración propia y ATM Barcelona

BUSES INTERURBANOS Y METROPOLITANOS, MODOS QUE MÁS CRECEN EN BARCELONA

La demanda de los autobuses interurbanos de la DGTM aumentó en 2018 un 8,2% en el área de Barcelona y los autobuses metropolitanos de la AMB, un 6,5%, siendo los dos modos que registran un incremento porcentual de viajeros más grande respecto en 2017. La demanda de los autobuses interurbanos de la DGTM también crece en las ATM de Lleida, Girona y Camp de Tarragona. La ATM de Barcelona ha superado por primera vez en la historia los 1.000 millones de viajeros en transporte público. Concretamente, en 2018 se realizaron 1.025 millones de viajes, que suponen un 4% más que el año anterior. Destaca que todos los modos de transporte público, tanto por carretera como ferroviarios, han experimentado un aumento de la demanda.

ACUEDUCTOS DE PLATA DE ASETRA

El pasado sábado 23 de febrero, la AGRUPACIÓN SEGOVIANA DE EMPRESARIOS DE TRANSPORTE (ASETRA) celebró su Asamblea General, en la que se además se anunciaron los nombres de los premiados en la XVIII edición del Galardón Empresarial del Transporte y que recibieron el Acueducto de Plata el miércoles 28 de marzo de 2019, en la Sala Fundación Caja Segovia:

- Empresa de transportes del año: NAVATRANS SOC. COOP. TTE.
- Reconocimiento especial: GUARDIA CIVIL





ACTUALIDAD
→ INSTITUCIONAL



FECAV PIDE MEJORAS DE INFRAESTRUCTURA PARA IMPULSAR EL AUTOBÚS

La Federación Empresarial Catalana de Autotransporte de Viajero (FECAV) celebró su Asamblea General anual. En la clausura del acto, el presidente de FECAV, José María Chavarría, dirigió un discurso al conseller de Territori i Sostenibilitat en el que pidió mejoras en las infraestructuras para impulsar el transporte en autobús, un modelo de financiación estable para el Transporte Regular Interurbano, un plan de integración tarifaria así como ayudas a la movilidad sostenible. Por su parte, el conseller de Territori i Sostenibilitat, Damià Calvet, reconoció que "no poder aprobar los presupuestos nos impedirá hacer algunas de las infraestructuras previstas". Además, destacó su intención de extender la red exprés.cat, "un modelo de éxito". Por último, Damià Calvet alabó el sector del transporte de viajeros por carretera catalán, destacando que "disponemos del mejor sistema de transporte en autobús que podríamos tener" ya que "es un ejemplo de colaboración público-privada, con multitud de empresas familiares identificadas con el territorio, que queremos defender".

AESSGAN CRECE CON LA INCORPORACIÓN DE CUATRO NUEVOS MIEMBROS

El nuevo año está significando un importante crecimiento para AESSGAN, tal como se había previsto en su plan estratégico. Desde principios de enero la Asociación Empresarial Small Scale Gas Natural cuenta con los siguientes nuevos miembros: Construcciones Metálicas Cerezuela, Calvera Maquinaria e Instalaciones, Redtortuga y Auto Juntas S.A. (AJUSA), fabricante de dispositivos con el hidrógeno como fuente de energía. Con los nuevos miembros AESSGAN avanza en la consolidación de su cuerpo asociativo que cubre todo el espectro de las actividades previstas en sus estatutos: gas natural comprimido y licuado, más los desarrollos adicionales del biometano renovable, las mezclas de hidrógeno/metano y las pilas de hidrógeno alimentados con gas natural.



El monocepillo para el lavado de grandes y pequeñas flotas

LITIO WASH

Único en el mundo con batería de Litio

Novedad Mundial

- Ecológico: 0 emisiones y 0 ácidos
- Carga rápida
- Sin mantenimiento
- Rápido: 2'/Bus
- Silencioso
- Depósito de agua incorporado
- 100% móvil



www.JmbGrupo.com

+ 34 607 400 483



CONTINENTAL ESPAÑA REFUERZA SUS ÁREAS DE MARKETING Y COMUNICACIÓN



Javier Caballero se incorpora como director de marketing de Turismo Reposición. Con más de quince años de experiencia en el sector, Javier Caballero es Licenciado en Economía por la Universidad Autónoma de Madrid y con un Máster en Marketing por la EADA Business School, Caballero ha ocupado distintos puestos en el sector del transporte y el neumático desde el año 2002. En el caso de la italiana Pirelli, desempeñó distintos cargos de gestión y comercialización de la marca, ocupando el cargo de director comercial para España o director de marketing para España y Portugal durante los últimos dos años.



Jorge Cajal asumirá la gestión de la comunicación corporativa y relaciones institucionales. Cuenta con un amplio conocimiento del sector y de la propia Continental a la que ha dedicado su trayectoria profesional en los últimos veintiocho años, comenzando como market demand manager, puesto que ocupó durante diecisiete años hasta asumir la dirección de marketing hace once. Jorge es licenciado en Ciencias Empresariales, especialidad comercial, por la Universidad Complutense de Madrid.



BRIDGESTONE EUROPE COMPLETA LA ADQUISICIÓN DE TOMTOM TELEMATICS

La adquisición acelera la transformación digital de Bridgestone y su status como socio preferente en soluciones de movilidad. Telematics operará dentro de Bridgestone como un negocio independiente, pero que al tiempo podrá aprovechar el sólido valor de marca, la gran cantidad de clientes, la influencia mundial y la red minorista de Bridgestone. Gracias al acuerdo alcanzado, su equipo directivo sigue siendo el mismo y sacará provecho de las inversiones y capacidades de Bridgestone, para acelerar los planes de crecimiento actuales en Europa y otras regiones del mundo donde está presente Telematics.

NOBINA Y SCANIA LIDERAN LA INCORPORACIÓN DE AUTOBUSES AUTÓNOMOS EN SUECIA

Dos autobuses eléctricos Scania Citywide LF de 12 metros (capacidad de 80 pasajeros, de los cuales 25 sentados) conectarán la nueva zona residencial en rápida expansión de Barkarby, aproximadamente a 20 kilómetros del centro de Estocolmo, con una estación de metro cercana. Los autobuses prestarán servicio en una nueva ruta específica de 5 kilómetros con cuatro paradas. Inicialmente, se pretende que un kilómetro sea conducido de manera autónoma. Durante la segunda fase de las pruebas, se espera que unos 300 pasajeros usen diariamente este servicio. Los sistemas de tráfico y control para los autobuses autónomos se gestionarán conjuntamente por Scania y el operador Nobina. El proyecto de desarrollo ya ha empezado y el periodo de pruebas está marcado para comenzar en 2020. Por medio de las pruebas se recogerán datos como, por ejemplo, velocidades medias, tiempo de funcionamiento, puntualidad, respuesta a desvíos y satisfacción de los pasajeros.



IRIZAR FABRICARÁ 10 AUTOBUSES ELÉCTRICOS PARA DÜSSELDORF

Irizar ha firmado con el operador Rheinbahn en Düsseldorf (Alemania) el contrato de suministro de 10 autobuses eléctricos cero emisiones del modelo Irizar ie bus de 12 metros de longitud. Se trata de uno de los concursos más grandes de autobuses eléctricos en Alemania de los últimos 12 meses. Las primeras unidades se entregarán a finales de este año y durante el primer trimestre del 2020.



ACTUALIDAD
→ **MERCADO**

EL PRIMER AUTOBÚS ELÉCTRICO AUTÓNOMO 12 METROS DEL MUNDO ES VOLVO

Volvo Buses y la Universidad Tecnológica de Nanyang de Singapur (NTU por sus siglas en inglés) dieron a conocer el vehículo, que se ha sometido a pruebas preliminares y en breve comenzará a probarse en carreteras públicas seleccionadas. Se trata de la primera aplicación autónoma de Volvo Buses en el transporte público fuera de su sede en Suecia. El autobús Volvo 7900 Eléctrico de 85 pasajeros está equipado con sensores y controles de navegación gestionados por un completo sistema de inteligencia artificial (IA). Este sistema, que garantiza una seguridad y una fiabilidad máximas, también está protegido por medidas de ciberseguridad para evitar intrusiones no deseadas. El autobús eléctrico totalmente autónomo funciona de manera silenciosa con cero emisiones. Requiere un 80 por ciento menos de energía que un autobús diésel de tamaño equivalente.



SOLARIS TIENE EL 17% DEL MERCADO EUROPEO DE BUSES ELÉCTRICOS

Del total de 1.226 vehículos entregados por la marca en 2018, 107 eran autobuses eléctricos. Los vehículos de transmisión alternativos representaron el 36% de todos los vendidos el año pasado por la marca. Debe subrayarse que los autobuses con líneas de transmisión alternativas, en particular las híbridas y las eléctricas, desempeñan un papel cada vez más importante en la estructura de ventas y productos de Solaris. Sus vehículos con batería se han entregado a clientes en Bélgica, República Checa, España, Alemania, Noruega, Polonia, Rumania, Eslovaquia, Suecia e Italia. En consecuencia, con una participación de mercado del 17%, Solaris se encontraba entre las empresas europeas de mayor rango en el segmento de movilidad eléctrica.



Avda. Rebullón s/n - P.I. A Portela • 36416 Mos, Pontevedra, España • Tlf: 986 288 934 • Fax: 986 498 890

Delegación Madrid: Solidaridad 9 • P.I. Los Olivos • 28906 Getafe - Madrid • Tlf: 91 357 87 13

www.atlasautobus.com • info@atlasautobus.com

Recambios y Accesorios para Autobuses y Autocares

ILUMINACIÓN - EMBELLECEDORES - CARROCERÍA - INTERIORES - AUDIO & VIDEO - SISTEMAS DE PUERTA



AYATS-BEULAS-BMC-BOVA
CAMO-CAETANO-CARSER
CARSA-CASTROSUA-CARBUS
FAREBUS-FERQUI-INDCAR
INTEGRALIA-IRISBUS-IRIZAR
MAN-MARCOPOLO-MERCEDES
NEOPLAN-NOGE-OBRADES
OTOKAR-SETRA-SUNSUNDEGUI
STACO-TEMSA-UNVI-UGARTE
VOLVO

Euroliners y Eurotrims Distribuidores exclusivos para España y Portugal



AVANZA LLEGA A UN ACUERDO CON EL GRUPO PESA PARA SU ADQUISICIÓN

Avanza, integrada desde el 2013 en la compañía multinacional de origen mexicano Mobility ADO, ha llegado un acuerdo para adquirir la histórica empresa vasca PESA, que opera en los tres territorios históricos, desde hace más de 60 años. Mediante este acuerdo, Avanza apuesta de manera decidida por su implantación en Euskadi. Este acuerdo de adquisición está sujeto a la aprobación previa de la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia (CNMC) y de las Administraciones Forales competentes.

FLIXBUS LANZA LA PRIMERA EXPERIENCIA DE REALIDAD VIRTUAL EN AUTOBÚS

FlixBus llegó en 2018 a Estados Unidos. Ahora ha lanzado el primer programa piloto de realidad virtual del mundo en autobuses de larga distancia, denominado #FlixVR, comenzando con rutas seleccionadas hacia y desde Las Vegas. La experiencia de realidad virtual no conlleva un coste adicional para los pasajeros que reserven los denominados asientos panorámicos. Entre los contenidos hay unos 50 juegos de realidad virtual, experiencias cinematográficas y de viaje.



CAMBUS BAJA EL PRECIO DE SUS LÍNEAS DE LA PROVINCIA DE JAÉN

La entrada de un nuevo operador, CAMBUS, en las líneas de autobús que unen las principales localidades de la provincia de Jaén, además de la integración en el sistema tarifario del Consorcio Provincial de Transportes de nuevos municipios, ha hecho que los billetes de autobús que unen dichas localidades sean mucho más baratos. Antonio Nadales, gerente de CAMBUS, comentó: "seguimos trabajando, tras la puesta en marcha de las líneas, la integración en el sistema tarifario del consorcio de nuevos municipios y ahora esta nueva planificación de precios. Todo para dar un mejor servicio al usuario y seguir fomentando la conexión entre estas ciudades tan importantes en la provincia y Andalucía". La empresa está formada por cinco empresas: Grupo Autocares Vázquez Olmedo, Busbam, Autocares Moreno de Granada, Autocares San Sebastián y Autobuses Paco Pepe.

DBUS VISITA LA EMT DE MADRID

Una delegación de Dbus y del Departamento de Movilidad del Ayuntamiento de San Sebastián, encabezada por la Concejal de Movilidad y Transportes, Pilar Arana, ha visitado las instalaciones de la Empresa Municipal de Transportes (EMT) de Madrid. Durante la visita, han podido **compartir su experiencia en electromovilidad** y la gestión de autobuses 100% eléctricos, así como soluciones innovadoras de ticketing como el sistema de **pago con tarjetas bancarias sin contacto EMV** en los autobuses. Asimismo, la EMT de Madrid ha presentado sus proyectos vinculados a la conducción autónoma y al servicio público de bicicleta eléctrica. Por otro lado, la delegación donostiarra también ha podido conocer en detalle el proyecto de zonas de bajas emisiones y las **restricciones medioambientales de acceso al centro** de la ciudad.





ENTREGADOS LOS PREMIOS DEL CONCURSO FOTOGRÁFICO “CLÁSICOS GONZÁLEZ”

La empresa de transporte de viajeros Autos González hizo entrega del premio del concurso fotográfico “Clásicos González”, convocado por la compañía gallega entre sus clientes con el objetivo de agradecer su fidelidad. El afortunado, Miguel Soutullo, recibió el galardón, consistente en un bono para disfrutar de un fin de semana para dos personas en el Talaso Atlántico. El certamen invitaba a los usuarios a enviar fotografías de alguno de los vehículos clásicos alquilados a Autos González (Mercedes 220, Ford Meteor, Jaguar Daimler, etc.) para una boda o eventos especiales. Miguel Soutullo remitió varias imágenes del automóvil que contrató para el enlace el pasado verano, un Rolls-Royce Corniche, y resultó ganador tras el sorteo aleatorio realizado por Autos González a través de la plataforma online Sortea2 el pasado 14 de febrero, coincidiendo con San Valentín.



LARRY SMITH Y VECTALIA CONSTITUYEN TRANSALIA

El objeto de esta nueva compañía es gestionar los espacios comerciales de las estaciones de autobuses. CORPORACION TRANSALIA 2020, S.L. se ha constituido al 50 % y el primer presidente de la misma será el presidente de Larry Smith, Juan José Martín, durante un periodo inicial de tres años. La presidencia será rotativa, y dentro de tres años recaerá en Antonio Arias, vicepresidente y consejero delegado de Vectalia. Larry Smith es una empresa especializada en el servicio integral, gestión y comercialización de Centros y Parques Comerciales y de Ocio, con más de 50 años en el sector. Vectalia gestiona el transporte en varias ciudades de España, Francia y Marruecos y ofrece servicios de gestión, limpieza, seguridad y mantenimiento en centros comerciales de toda España. En la actualidad, el grupo Vectalia participa en la gestión de las estaciones de autobuses en varias ciudades españolas como Pamplona, Teruel, Alicante, Santa Pola, Alcoy y Petrer.



AUTOBUSES PACO PEPE IMPULSA UNA JORNADA DE CONVIVENCIA Y SALUD CON AVOI

Autobuses Paco Pepe quiere que las entidades que más trabajan su lado solidario puedan desarrollar sus proyectos y que la movilidad no sea impedimento para ello. En esta ocasión la Asociación de Voluntarios de Oncología Infantil (AVOI), tan reconocida en todos los ámbitos por su labor con niños enfermos de cáncer, asistieron a una Jornada de Convivencia y Salud en Alcaucín, para realizar rutas senderistas y respirar el aire más puro de la provincia en la zona de la Sierra de Tejeda. Un total de 55 personas entre adultos y niños acudieron a una visita formativa y lúdica para fomentar los vínculos y romper con la rutina. Los desplazamientos se han llevado a cabo dentro de la campaña 'Kilómetros Solidarios', que cede trayectos de transporte y movilidad sin coste a entidades sociales sin ánimo de lucro.



CAMPAÑA DE TUSSAM PARA SENSIBILIZAR SOBRE EL TRANSPORTE PÚBLICO

Esta campaña consistirá en poner en valor el servicio que presta TUSSAM con su plantilla de trabajadores a los ciudadanos de Sevilla, incidiendo en el número de kilómetros que se realizan al año, el número de horas de servicio que se presta, el número de viajeros que transporta y el número de consultas que se realizan al Servicio de Atención al Cliente. También se recordará a los ciudadanos las principales Normas de uso para viajar en el autobús. Con el lema "Viaja con TUSSAM, viaja con seguridad" se informará de la normativa vigente en las siguientes situaciones: antes de subir al autobús, en el interior, al bajar del mismo, con los carritos bebé, las personas con Movilidad Reducida y con sillas de ruedas. Además, la campaña implicará a los ciudadanos en la conservación y mantenimiento de los elementos que conforman la empresa: autobuses, tranvías, mobiliario urbano, etc.





EBERSPÄCHER ABRE EL CENTRO DE PRUEBAS DE ASIA EN SHANGHAI

El nuevo centro de pruebas alberga en un taller prototipo de 3.800 metros cuadrados y la posibilidad de probar los sistemas de escape desde el nivel de materiales y componentes hasta el nivel del sistema para vehículos de pasajeros y vehículos comerciales. El Centro de pruebas está directamente conectado al sitio existente de Eberspächer en Shanghai, Jiading. Aquí, más de 400 empleados desarrollan y fabrican sistemas de escape. A través de una estrecha cooperación entre el desarrollo y la producción, las solicitudes de los clientes se pueden resolver rápidamente.



EL CONCESIONARIO SCANIA, CICA HUELVA, INAUGURA SUS NUEVAS INSTALACIONES

Las nuevas instalaciones de CICA Huelva, concesionario oficial de Scania, están situadas en el Parque Huelva Empresarial, con un área total aproximada de 9.000 m², de los que 1.500m² están destinados al taller y recambios, y 1.200 m² a la zona de oficinas, siendo destacable que estas instalaciones cuentan con una campa de 6.300 m². En estas instalaciones se ofrecen una serie de servicios que van desde contratos de reparación y mantenimiento personalizados hasta paquetes de servicios, recambios Scania, venta y reparación de camiones y autobuses, así como motores industriales y marinos con una asistencia financiera sólida y completa. Además, se ofrecen soluciones para el tráiler o semirremolque, así como servicio 24 horas y vehículos de ocasión. Sebastián Figueroa, director general de Scania Ibérica, entregó una placa conmemorativa de la apertura de las nuevas instalaciones.



ATLAS BUS EXPONE EN LA ARP Y APETAM

Atlas Bus expuso en 2 eventos de gran transcendencia. ARP, es el congreso anual de la Asociación de transportistas en Portugal. Este año se ha dado cita en Evora, donde hubo una gran afluencia y la presencia de todas las marcas de chasis y carrocerías significativas en el mercado de nuestro país vecino. Al evento en representación de Atlas asistieron Paulo Gomes, agente para Portugal, Jaime González gerente de la compañía, Paul Lllontop responsable de posventa y Yolanda Costas máxima responsable financiera. APETAM, congreso y exposición para los transportistas andaluces, en especial malagueños. En este evento se expusieron vehículos pero en especial el objetivo fue la comunicación a los integrantes del sector a través de sus jornadas. Atlas Bus, como no podía ser de otro modo, asistió en apoyo y presencia de la mano de su representante para Andalucía José Luis Davila, Ricardo Monje de atención al cliente, y David Pereira Director de la compañía. Así mismo Atlas Bus contó también con la presencia de Ricardo Palomino Director para España de Eberspächer Sutrak, como apoyo a la distribución concedida a Atlas para el mercado de posventa

NUEVO ACEITE FUCHS PARA MOTORES PESADOS MAN EURO VI

Se denomina TITAN CARGO PRO 3677 SAE 5W-30. Como parte de la introducción de la norma de emisiones Euro VI, MAN ha publicado la especificación MAN M 3677. Esta norma ha sido especialmente desarrollada para satisfacer los cada vez mayores requisitos de los motores MAN Euro VI, con el fin de proporcionar una mejor protección de los mismos así de los sistemas de post-tratamiento de los gases de escape a lo largo de toda su vida útil. Los productos de acuerdo a la MAN M 3677 pueden utilizarse actualmente en todos los motores MAN Euro VI. Además, esta especificación también es compatible con la norma MAN M 3477. TITAN CARGO PRO 3677 SAE 5W-30 puede utilizarse con un intervalo de cambio máximo de hasta 140.000 km.



MAN CARD, PARA VIAJAR TRANQUILO POR TODA EUROPA

MAN Truck & Bus Iberia ha lanzado en España la tarjeta MAN Card, que ya está operativa en otros países europeos, con la que los clientes, sea cual sea su dimensión, disponen de pago garantizado de hasta 5.000 euros en las operaciones que realicen en la red de talleres oficiales MAN de toda Europa. Esa garantía de pago también incluye las intervenciones realizadas a través de MAN Mobile24, servicio de asistencia en carretera. Sea con un camión o una furgoneta MAN o con un autobús o autocar de las marcas MAN y Neoplan, el cliente puede hacer frente a cualquier contratiempo 'a crédito', en decir, sin necesidad de abonar la reparación en el momento. MAN Card es gratuita y tiene validez en toda la red de MAN en Europa, así como en los puntos de asistencia de sus socios. Incluso se puede utilizar con vehículos que no sean MAN, siempre que la flota disponga de al menos un vehículo de la marca. Además, con MAN Card también se accede a importantes descuentos (de hasta 15 céntimos/litro) a la hora de repostar en más de 53.000 estaciones de servicio, gracias a la colaboración de entidades como Aral/BP, Shell, Total o LogPlay. El cliente puede solicitar una tarjeta MAN Card asociada a una o varias de estas redes de estaciones de servicio.

MAN TRUCK & BUS IBERIA EN INSTAGRAM

Acercándose a un público amante de las buenas imágenes y las historias breves pero interesantes, MAN Truck & Bus Iberia abre su nuevo canal de Instagram. MAN Truck & Bus Iberia está también presente en Facebook, Twitter, YouTube y LinkedIn



ACTUALIDAD
→ POSTVENTA



EL NUEVO VÍDEO DE LOS «PARTS SPECIALISTS» YA ESTÁ DISPONIBLE

Los «Parts Specialists» vuelven al taller. Esta vez tendrán que reemplazar el motor del elevallunas de un camión. Los «Parts Specialists» de DT Spare Parts nos enseñarán qué debemos tener en cuenta para hacer dicha sustitución. El problema planteado: El elevallunas no funciona. Los «Parts Specialists» echarán un vistazo al camión para comprobar si hay otras piezas dañadas en el sistema eléctrico además del elevallunas. Tras una breve búsqueda, los dos expertos encontrarán rápidamente lo que estaban buscando: Sustituirán todas las piezas defectuosas, como el motor del elevallunas, por productos nuevos de la marca DT Spare Parts.



La garantía
del fabricante

SISTEMA DE SEGURIDAD PARA SU FOSO DE TALLER



- INSTALACION RÁPIDA
- FÁCIL DE USAR
- COMPATIBLE CON GATOS DE ELEVACIÓN O BANDEJA DE ACEITE EN EL FOSO
- HECHO A MEDIDA DE SU FOSO
- CERTIFICACIÓN DE MONTAJE
- PRODUCTO CE



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



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



EUSKOTREN RENUEVA FLOTA CON SUNSUNDEGUI, SCANIA, AUTOCUBY Y MERCEDES-BENZ

La sociedad pública del Gobierno Vasco Euskotren ha adquirido para su servicio de transporte público en autobús interurbano de Guipuzkoa Lurraldebus, dos SB3 articulados de Sunsundegui con chasis Scania de 18,4 metros y capacidad para 59 pasajeros sentados, 57 de pie y ca-

pacidad para dos sillas de ruedas. Por otro lado, ha incorporado también un microbús de AutoCuby sobre chasis Mercedes-Benz. Prestará servicio urbano, con distribución 19 sentados +10 de pie +1 PMR +C y está adaptado a PMR con la rampa eléctrica Vicoli de Hidral Gobel



AUTOCARES RASCÓN COMPRA UN AUTOCAR MAN

El vehículo elegido por el operador de Cabra (Córdoba) es un Lion's Coach R10 Euro 6C Advance de 13 metros y 2 ejes con capacidad para 59 plazas. La entrega fue realizada por José Joaquín León, Delegado Comercial de Buses de MAN para Andalucía Occidental y Extremadura.

AUTOCARES FÉLIX DEL OLMO ADQUIERE UN AUTOCAR DE VDL

La madrileña Autocares Felix del Olmo, empresa familiar fundada en 1978, ha apostado por VDL para incorporar un nuevo autoportante a su flota. El autocar elegido es un VDL Futura FMD2 de 13 metros con capacidad para 59 pasajeros.



TRANSIT-BUS APUESTA POR SUNSUNDEGUI Y VOLVO

El operador valenciano, con 25 años de experiencia en el sector, ha incorporado a su flota (cuyo 50% de vehículos es adaptado a PMR) un autocar SC7 que Sunsundegui le ha carrozado sobre chasis Volvo B11R. Tiene 15 metros y capacidad para 67 pasajeros.

CUADRABUS CONFÍA EN IVECO Y FERQUI

Ferqui ha entregado 3 semiurbanos a CuadraBus para circular en el municipio de Leioa, para hacer rutas por la ciudad. Todos incluyen plataforma automática PMR y conexiones USB. Su capacidad es de 24 plazas + C y pueden hacer transporte escolar.





AUTOCARES PALLARÉS ADQUIERE UN ONE DE INTEGRALIA

Esta empresa de Badalona compró el ONE de 24 plazas sobre Mercedes Sprinter. En la imagen Xavi López Pallarés y Pedro López Pallarés de Autocares Pallarés, Josep Giró de Mercedes Benz Autolica, y a Manuel Corera, responsable de ventas de Integralia.

GRUPO SAMAR ADQUIERE 10 UNIDADES AUTOCUBY SOBRE MERCEDES-BENZ

El grupo ha comprado 10 vehículos urbanos con capacidad de 28 plazas. Del total, 5 cinco tienen piso rebajado delantero y otros 5 piso rebajado trasero. Samar nace en 1920 y actualmente cuenta con un equipo de 1.035 personas y una flota de 600 vehículos.



SOCIBUS AMPLÍA SU FLOTA CON SUNSUNDEGUI Y MAN

La madrileña SociBus, fundada en 1987, amplía su flota con dos nuevas unidades del modelo SC7 que Sunsundegui le ha carrozado sobre chasis MAN RR4 con suspensión independiente, 15 metros de longitud y capacidad para 68 pasajeros.



BASTIAN BUS INCORPORA 15 SCANIA PARA SUS SERVICIOS EN LA PENÍNSULA IBÉRICA

Bastian Bus realiza el transporte turístico para su propia agencia especializada en turismo chino y coreano en el sur de Europa desde hace más de 10 años. Los 15 chasis son Scania KEB 410 CV. Todos tienen carrocería Irizar (5 son I8 y 10 son I6 PLUS.)

MAN ENTREGA LA UNIDAD NÚMERO 100 DEL NUEVO LION'S COACH A AUTOCARES RÍOS

Es un hito importante para MAN Truck & Bus Iberia. La unidad 100 de su nuevo autocar ha sido entregada en el mercado nacional, a una empresa malagueña. De los 75 vehículos que componen la flota de Autocares Ríos, el 90% son MAN.



AUTOS R. OUTEIRAL APUESTA POR CASTROSUA Y SCANIA

Grupo Castrosua ha entregado recientemente un Stellae de 13m sobre bastidor SCANIA KEB 4X2. Con esta, ya son 4 las unidades entregadas a Autos R. Outeiral desde que compraron el primer Stellae en 2016.

AMPSA CONFÍA EN BEULAS Y VOLVO

El vehículo elegido es un Glory de Beulas con chasis Volvo. Cuenta con unos tapizados y unas butacas de primera línea. Ampsa Gironabus, es el resultado de la fusión de varias empresas de Torroella de Montgrí, Girona. La más antigua de ellas se creó en 1890.



AUTOCARES CABRANES ADQUIERE SU PRIMER NEXT INTEGRAL INDCAR

Una de las primeras compañías en sumar un Next Indcar a su flota ha sido la asturiana Autocares Cabranes. Este Next se ha carrozado a partir de un chasis sin cabina DAF. Tienen una distribución de 33 plazas + conductor y acabados Premium.



**SECCIÓN OFICIAL
Y EXCLUSIVA DE
COMUNICACIÓN DE**

aetram

**ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS
DE TRANSPORTE EN AUTOCAR
DE MADRID**

AETRAM TRABAJA EN UNA NUEVA APP

AETRAM se encuentra desarrollando en la actualidad, a través de su grupo de trabajo formado por empresas de la Asociación, una App exclusiva para el sector discrecional para que todas las entidades del mismo puedan disfrutar de sus ventajas.

Esta nueva App estará dividida en dos áreas, una de contenido público dirigido a todas las empresas del Sector y otras entidades interesadas en la utilización de la App y otra de contenido privado de exclusividad para las empresas asociadas a AETRAM.

La aplicación contará entre otras novedades con una integración directa con las noticias de la Web de AETRAM con sistemas de comunicación actual e instantánea por notificaciones push, un buzón de preguntas y respuestas para consultas, un canal de denuncias a utilizar por las empresas, un chat privado para empresas de AETRAM para que puedan

interactuar y conversar entre ellas, un acceso directo a las redes sociales de AETRAM, etc. La App también contendrá un espacio específico para las empresas pertenecientes al Círculo de Empresas Colaboradoras de AETRAM donde aparecerán sus logos y promociones, así como un canal exclusivo de ofertas y lanzamientos para las empresas pertenecientes a la Asociación.

La App será colgada para su descarga tanto en la Apple Store como en la Google Store.

AETRAM CELEBRA SU JUNTA DIRECTIVA EN IRIZAR

La Junta Directiva de AETRAM ha efectuado una visita, por cortesía de IRIZAR S. COOP. a su sede e instalaciones en Ormaiztegui (Gipuzkoa), donde se celebró su reunión ordinaria del mes de abril de la Asociación.

Dicha visita se enmarca dentro del programa de estrechamiento de relaciones por parte de IRIZAR con las empresas vinculadas con el transporte de viajeros y en este caso con AETRAM como la Asociación madrileña más representativa del Sector Discrecional y Turístico y, a la que pertenece como miembro del Círculo de Empresas Colaboradoras.

IRIZAR ha presentado a los representantes de los empresarios madrileños su proyecto global de apuesta empresarial de implantación en el mercado a través de su fábrica principal de producción en su sede central en IRIZAR HQ así como de la primera planta de electromovilidad europea, IRIZAR e-mobility con soluciones integrales de electromovilidad para el Sector y que tiene como objetivo aportar soluciones integrales de electromovilidad personalizadas para las ciudades, tanto en lo que respecta a la fabricación de vehículos 100% eléctricos cero emisiones, como la fabricación e instalación de los principales sistemas de infraestructura necesarios para la carga, tracción y almacenamiento de energía.

La visita que sirvió para estrechar los lazos de colaboración entre ambas entidades, tuvo como máximo representante de la compañía a su Director Comercial en España y Portugal, Mikel Perez.



www.cocentro.com
 a un click en internet



COORDENADAS GPS

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

COCENTRO



MERCEDES SPRINTER 616
 24 BR + G + C
 F.MATRI: 21/09/2006 REF: 8019



MAN 18400 RATIO
 54 BR + G + C C. IRIZAR PB
 F.MATRI: 13/03/2008 REF: 9664



IVECO EUR C-43A SRI
 63 BR + G + C C. NOGE TOUTING
 F.MATRI: 17/03/2006 REF: 9007



MAN 18410 54 BR + G + C
 C. IRIZAR PB MANUAL
 F.MATRI: 19/05/2004 REF: 9285



PEUGEOT BOXER
 16 B + C / 9 B + C + 2 PMR
 F.MATRI: 18/11/2008 REF: 4445



SCANIA K124 54 BR + G + C
 C. IRIZAR PB
 F.MATRI: 14/06/2006 REF: 8177



IVECO EUR C-45 HISPANO XERUS
 54 BR + G + C / 51 BR + G + C + 1PMR
 F.MATRI: 22/07/2010 REF: 6866



IVECO CC100E21 MAGO 2
 30 B + C / 18 B + 3 PMR + C
 F.MATRI: 24/01/2007 REF: 8921



IVECO A65C18 27 BR + G + C
 C. INDCAR WING
 F.MATRI: 02/09/2010 REF: 6743

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: Javier Tierno
 tlf. 619 15 3258



COCENTRO, S.A.

ACCESOS:
 CTRA. DE VALENCIA, KM. 12
 C/ DEL ARTE ABSTRACTO

COORDENADAS GPS

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

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



EVADYS
VERSÁTIL POR NATURALEZA. RENTABLE POR DEFINICIÓN.

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

BADAJOZ

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. 7.000 € más IVA. Tel. 605678782

IVECO 65C18

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

SEFAC

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

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)

¡ENHORABUENA!

Los profesionales del transporte de viajeros han elegido los mejores vehículos del año 2019

#premiosnacionalesdeltransporte



PATROCINADORES:



100% HÍBRIDO 100% VOLVO #LOQUELACIUDADQUIERE



Ser o no ser híbrido. Esa es la cuestión. El Volvo 7900 Híbrido lleva la eficiencia ecológica al siguiente nivel, más allá de la legislación Euro 6. El más fiable y eficiente del mercado, con el que se pueden obtener **ahorros de combustible entre el 30 y el 40% y contribuir al cuidado del medio ambiente.** Una gama que constituye una sólida base para renovar su flota urbana

VOLVO 7900 HYBRID

www.laciudadquiere.es

Volvo Buses. Driving quality of life

