

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

Año 25. #260.  
Octubre 2019

[www.revistaviajeros.com](http://www.revistaviajeros.com)

# VIAJEROS

de transporte público en España y Portugal

## GRUPO CASTROSUA, ECO-MOVILIDAD A MEDIDA



- Reportaje principal: Nuevos mapas concesionales •
- Especial: Lo que veremos en Busworld 2019 •
- Reportaje: Conclusiones del Curso de Verano de CONFEBUS •



# EVADYS

## VERSÁTIL POR NATURALEZA. RENTABLE POR DEFINICIÓN.

BTS



### VERSATILIDAD EXTRAORDINARIA

Nueva arquitectura del vehículo polivalente y personalizable  
Bodega de hasta 12 m<sup>3</sup> de volumen: perfecta para los servicios de línea regionales y nacionales, los traslados al aeropuerto, las excursiones y los viajes organizados

### RENTABILIDAD OPTIMIZADA

El mejor TCO del segmento  
Bajo consumo de combustible y largos intervalos de mantenimiento  
Elevado valor de reventa  
Uso polivalente optimizado tanto para servicio en laborables como en festivos

### FIABILIDAD PROBADA

Un extenso legado y gran experiencia  
Probado en condiciones de carretera y climáticas extremas: desde -30 °C hasta +50 °C  
Tecnología HI-SCR exclusiva sin regeneración

### MÁXIMA COMODIDAD Y SEGURIDAD

Equipamiento con el máximo nivel de confort de la categoría  
Avanzados sistemas de seguridad activa y pasiva  
Bajos niveles de ruido y vibración

# IVECO BUS

Tu socio para el transporte sostenible





## YA ESTAMOS CAMINO A BRUSELAS



Luis Gómez-Llorente  
Director de Viajeros

**V**olvemos a encontrarnos en el cruce de caminos de Europa, la capital de la UE, donde cada dos años se dan cita todos los desarrollos más relevantes en materia de movilidad. Busworld no es solo un foro de muestra de producto, que también y muy importante, sino que además nos hace mirar hacia el futuro con sus conferencias de expertos sobre la materia que dibujan cómo son las tendencias. Sin duda, la eficiencia y la protección del medio ambiente son los protagonistas indiscutibles de este salón, en el que, prácticamente todas las marcas tienen propuestas de propulsión GNC, eléctricas e incluso de hidrógeno.

Aparece como denominador común también la idea de marca como aliado, como partner para los operadores, transformándose de vendedores de producto a consultorías y asesores de movilidad y soluciones concretas para cada empresa y ciudad.

Y entre otras cuestiones, hemos hablado precisamente de electromovilidad con el nuevo Director General de Grupo Irizar, Rafael Sterling, y hemos podido asistir a la prueba en EMT Málaga del nuevo sistema de carga por contacto en el suelo para vehículos eléctricos que propone la marca Alstom.

La industria auxiliar también afronta el futuro con novedosos cambios en sus productos, desde el punto de vista de la eficiencia pero

también del confort, la seguridad y la conectividad de manera transversal.

La actualidad del sector pasa por momentos tan interesantes como complicados. Además de hablar sobre los avances de esta importante feria, tocaremos temas fundamentales como el nuevo diseño del mapa de líneas de autobús del Estado que todos buscan, aunque con matices, según la postura a favor o en contra del propio sistema concesional.

De ello y otras cuestiones que acaparan la atención de los operadores españoles se habló en el V Curso de Verano de CONFEBUS, del que hacemos un extenso resumen.

Por otro lado, nos sorprendió a pocos días del cierre de esta revista, la quiebra de Thomas Cook. Hemos tenido la oportunidad de hablar con el Presidente de la Federación Empresarial Balear de Transportes, Rafael Roig. Son Baleares y Canarias las zonas más afectadas por este cierre, pero también habrá consecuencias a escala nacional, especialmente en Andalucía y Levante. Sobre todo ello hablaremos en detalle en el próximo número de Viajeros.

Sin duda, el sector se mueve contra viento y marea. A veces parece que esta no cesa. Y mientras, seguimos sin gobierno y a las puertas de unas nuevas elecciones generales. ¡Suerte a todos! Parece que la vamos a necesitar.



03



06



14



16



18



30



26



28



36

**03 EDITORIAL**

Ya estamos camino a Bruselas

**16 ENTREVISTA**

Rafael Roig, Presidente de FEBT

**26 REPORTAJE**

Pago por reconocimiento facial

**06 EN PORTADA**

Rediseñando el mapa de líneas de autobús

**18 REPORTAJE**

Grupo Ruiz gana el primer lote de líneas de Mallorca

**28 REPORTAJE**

Empresa Casal apuesta por el medio ambiente con vehículos de gas

**14 ENTREVISTA**

Beatriz Castro, Consejera Delegada de Grupo Castrosua

**30 ENTREVISTA**

Rafael Sterling, Director General del Grupo Irizar

**36 ESPECIAL**

Avance de BUSWORLD Bruselas 2019



# VIAJEROS

de transporte público en España y Portugal



## 29 REPORTAJE

Transportes Rober pondrá en circulación en Granada 39 híbridos

## 48 REPORTAJE

EMT Málaga y Alstom prueban la carga rápida eléctrica por contacto en el suelo

## 50 REPORTAJE

V Curso de Verano de CONFEBUS

**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** 

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

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

**Impresión:**  
Gráficas Aries

**Preimpresión:**  
infoycomunicación, S. L.

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

## PREMIOS







# REDISEÑANDO EL MAPA DE LÍNEAS

GOBIERNO Y SECTOR DEL AUTOCAR BUSCAN UN NUEVO MAPA CONCESIONAL

**PESE A LAS GRANDES DIFERENCIAS DE OPINIÓN EN CUANTO AL SISTEMA CONCESIONAL QUE EXISTEN ENTRE LAS DOS VOCES MAYORITARIAS DEL SECTOR, EN ALGO ESTÁN TODOS DE ACUERDO: EL MAPA DE LÍNEAS ACTUAL ESTÁ OBSOLETO**

**I**ndependientemente de si se está de acuerdo o no con la liberalización del sector, todos los agentes quieren cambios en la organización de la red para que las líneas que salgan a concurso sean realistas y su oferta se adapte mejor a las demandas actuales, en lugar de repetir esquemas históricos por inercia.

#### A FAVOR DEL SISTEMA CONCESIONAL

Desde Europa se defiende por un lado la liberalización del sector pero por otro, se ha dado respaldo al sistema concesional español, la propia Comisaria Europea de Transporte, Violeta Bulc, daba su apoyo a este modelo en el Primer Summit de CONFEBUS, la pasada primavera. “Tenemos que ser capaces de mantener el sistema español de autobús”, afirmaba. Desde el Gobierno también se ha ratificado el apoyo

al sistema concesional de autobús. En el V Curso de Verano de CONFEBUS, María José Rallo, Secretaria General de Transporte del Ministerio de Fomento, indicaba su idoneidad pero añadía que “es necesario hacer un rediseño de la red” y que ya se está trabajando en ello.

Por su parte, el Presidente de CONFEBUS, Rafael Barbadillo, ha insistido en varias ocasiones en que “entre los principales desafíos a los que se enfrenta el transporte colectivo por carretera está la necesidad urgente de diseñar un nuevo mapa concesional en paralelo a las nuevas licitaciones, adaptándose así a las necesidades de movilidad actuales de la sociedad española”, como decía en su Asamblea General del pasado mes de mayo.

#### EN CONTRA DEL SISTEMA CONCESIONAL

Existen dos líneas de opinión dentro de la parte del sector que está en contra del sistema concesional: la liberalización condicionada y la liberalización total. Por un lado, ANETRA defiende un sistema mixto, la “liberalización condicionada”. Según nos indicaba en una entrevista a la revista VIAJEROS su Presidente, Luis Ángel Pedrero, ANETRA “plantea un modelo mixto en el que se combinen líneas liberalizadas (las de más de 100km y rentables), con líneas que precisen de subvención administrativa y que por tanto se otorguen por concurso.”

Por otro lado, nuevos agentes como la plataforma FLIXBUS, no se plantean el rediseño del mapa, sino



la liberalización total, como recordaba Pablo Pastega, director general de FlixBus en España y Portugal, tras la reciente apertura del mercado vecino en líneas regulares de autobús de más de 50km.: “aplaudimos el gran paso que ha dado Portugal en beneficio de los pasajeros, el tejido empresarial local y la mejora del transporte en el país. Hasta ahora las PYMES portuguesas de transporte en autobús tenían un mercado muy limitado, principalmente el transporte discrecional turístico. Ahora podrán acceder al transporte doméstico, generar empleo y crecer.”

### ¿CÓMO REDISEÑAR EL NUEVO MAPA?

En caso de que el sistema actual de concesiones se mantenga en su totalidad o sólo para cierto tipo de líneas, hay que saber cómo diseñarlo. No es tarea sencilla. Para algunas agrupaciones, las concesiones zonales y que aglutinen diferentes tipos de servicios, incluidos los escolares, se dibuja como una buena opción. Para otros, supondría la muerte para muchas empresas locales que viven del segmento discrecional puro y duro.

Para trazar la oferta más adecuada a la demanda real de cada región, zona, corredor... existen herramientas tecnológicas que permiten obtener datos útiles de ubicación y movilidad real, gracias a la geolocalización de los usuarios a través de los dispositivos móviles, como explicaba en el Curso de Verano de Confibus, Jon Lorenzo, de Moovit.

Capacidad de las redes interregionales de autobús.  
(expediciones diarias)



Fuente: ANI y Ministerio de Fomento

## CONFEBUS Y EL GOBIERNO DEFIENDEN EL SISTEMA CONCESIONAL, ANETRA PREFERE UN SISTEMA MIXTO Y FLIXBUS APUESTA POR LA LIBERALIZACIÓN TOTAL



POR UN CIELO CADA DÍA MÁS LIMPIO

-   
Híbrido
-   
BioGás
-   
Gas Natural
-   
Biodiésel
-   
Bioetanol
-   
HVO

### AUTOBUSES SCANIA, AUTOBUSES SOSTENIBLES

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

Como el Scania CityWide Hybrid LE, un modelo idóneo para el tráfico suburbano. Su **tecnología híbrida, 100% Scania**, consume hasta un 25% menos, aprovecha la energía generada al frenar para recargar sus baterías y reduce **hasta en un 90%** las emisiones de CO<sub>2</sub>. Otro avance de Scania para disminuir, cada vez más, su impacto medioambiental.







## UN ESTUDIO DE LA OCU REFUERZA LOS ARGUMENTOS ESGRIMIDOS POR ANETRA A CERCA DE LA NECESIDAD DE CAMBIOS EN EL SISTEMA

En ese mismo encuentro profesional, Oscar Martínez, investigador de Transyt-UPM, lanzaba interesantes ideas como que históricamente se ha trazado esa red de transporte poniendo el foco de atención en el interés empresarial de operadores como Renfe, en su momento, y que quizá “es hora de darle un enfoque más social”, que equilibren el derecho a la movilidad de todas las personas, vivan donde vivan, y la viabilidad económica para los transportistas. Parece que el rediseño de la red de líneas será un trabajo difícil, primero por el propio sistema concesional en sí, que no gusta a todos y tiene al sector en los juzgados continuamente, y después porque requiere la colaboración de diversas administraciones para optimizar el resultado.

### LA OCU REFUERZA LA POSICIÓN DE ANETRA

El estudio realizado por la Organización de Consumidores y Usuarios, OCU, sobre los autobuses interurbanos de España refuerza los argumentos esgrimidos por ANETRA a cerca de la necesidad de cambios en un sistema concesional “obsoleto”.

ANETRA, asociación profesional que representa a casi 1.000 pymes españolas del sector del autobús, ha expresado tanto públicamente como a las autoridades competentes en España y en Europa, la necesidad de abrir a la competencia el transporte regular del autobús. Su Presidente, Luis Ángel Pedrero, afirma: “nos alegra que OCU, que vela por los derechos de los consumidores, denuncie públicamente el perjuicio que el sistema concesional actual supone para los pasajeros. En nuestra opinión, el sistema concesional tiene que cambiar. Los concursos de renovación de las líneas salen a cuentagotas, y cuando salen se recurren, por lo que el proceso se paraliza. De esta manera, como refleja el estudio de OCU, tres empresas se siguen repartiendo año tras año el 75% de los pasajeros que viajan en autobús en España, unos 521 millones de pasajeros, según los datos de OCU, mientras que los precios en España siguen siendo de los más caros de todo Europa.. Todo esto demuestra que el sistema actual no funciona.”

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

ANETRA propone un modelo mixto: que las líneas de autobús de más de 100 kilómetros que sean rentables las puedan realizar varias empresas y que las menos atractivas se consideren de servicio público, cuenten con subvención y se otorguen por concurso. En opinión de ANETRA los beneficios del sistema mixto que propone serían: la reducción de los precios del transporte en autobús; el aumento de frecuencias de las líneas, con horarios más amplios, nuevas rutas y servicios más competitivos; como consecuencia de lo anterior, un mayor uso del autobús y reducción del uso del coche particular; una mayor protección de los colectivos con menor renta y acceso al transporte, con mejores precios y servicios en las líneas abiertas a la competencia y garantía de servicio público en el resto; y la creación de empleo y crecimiento de las pymes del transporte en autobús, con opción a realizar líneas regulares actualmente inaccesibles para ellas por el sistema concesional.

Además, añade el Presidente de ANETRA, “al contrario de lo que la Administración y otras patronales afirman, consideramos que con este modelo no solo se seguirían realizando todas las líneas actuales, sino que probablemente se ampliarían muchas más y con un coste inferior para el Estado y para las Comunidades Autónomas. Y sobre todo, este modelo beneficiaría a los usuarios. La competencia mejora la calidad del servicio y reduce los precios para los pasajeros. Eso permitiría al sector del autobús crecer y ser mucho más competitivo respecto a otros medios de transporte que ya están abiertos a la competencia como las aerolíneas o que lo estarán muy pronto como los trenes.”

### EURORUTAS DENUNCIA ANTE COMPETENCIA PRESUNTAS IRREGULARIDADES EN EL SECTOR

Según se indica en el comunicado del grupo, “Eurorutas S. A. ha venido teniendo conocimiento de una serie de prácticas que consideramos tienen severas repercusiones muy negativas para el sector y que han atentado frontalmente contra el principio de libre mercado, coartando la libre competencia que debiera imperar, por lo que a este escrito incumbe, en el sector del transporte de viajeros por carretera. Por ello, ante la insostenible situación y la cuasi-absoluta pasividad tanto de los operadores como de los representantes del sector, hemos puesto en conocimiento de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia –CNMC–, algunas de las innumerables prácticas y actuaciones cuando menos irregulares habidas en el sector”. En su denuncia se enumeran 6 puntos principales:





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](http://www.neoplan.de)

**NEOPLAN**



**1. La gestión del Ministerio de Fomento de los concursos públicos concesionales.** *Eurorutas considera que “la incerteza e incompetencia en la redacción de los pliegos es proverbial, con aproximadamente una docena de anulaciones” y que es “falta de transparencia e inseguridad jurídica, con una ausencia de criterios previos, objetivos, claros y uniformes, nos acerca peligrosa y tentadoramente a las más absolutas discrecionalidad y arbitrariedad, con continuos cambios en los criterios concernientes a la aceptación o rechazo de las ofertas desproporcionadas o temerarias, la indefinición de cuál fuere la oferta temeraria admisible”. Alude a las concesiones convalidadas y prorrogadas incluso tras ser anulado el concurso “siendo que deberían haber sido licitados con carácter urgente y prioritario”.*

**2. El nuevo pliego de junio de 2019.** *Considera Eurorutas que, entre otras cuestiones, “impone barreras de acceso a la licitación desproporcionadas al objetivo perseguido –tales como la exigencia de experiencia previa en los tres últimos años de prestación de servicios con un número de vehículos igual o superior al exigido en el Cuadro de Características”.*

**3. Presuntas irregularidades en el Consorcio Regional de Transportes de la CAM.** *Tales irre-*

*gularidades se refieren a “la indebida forma de retribución, por kilómetro recorrido, de las empresas concesionarias de tales servicios, que pulveriza el principio de “riesgo y ventura”.*

**4. Presuntas irregularidades en la gestión del transporte urbano.** *Hace alusión a cláusulas de entrada en el sector urbano como “la previa experiencia en la realización de transporte en autobús, de carácter regular, durante un determinado número de años, y que tal experiencia lo sea en poblaciones que acrediten un mínimo poblacional”, así como a la gestión de los servicios turísticos urbanos en autobuses panorámicos y trenes turísticos.*

**5. Concesiones zonales de Asturias.** *“La directa ampliación de los plazos concesionales de los servicios públicos lineales permanentes de uso general, en el transporte interurbano de viajeros por carretera, integrados en concesiones zonales titularidad del Principado de Asturias.”*

**6. Estaciones e intercambiadores.** *Las estaciones de autobuses e intercambiadores de titularidad pública “en tanto se aprecian en su gestión y explotación actuaciones potencialmente perturbadoras de la libre competencia”.*

#### ESTUDIO DE CONFEBUS DEL SECTOR

La Confederación Española del Transporte en Autobús (CONFEBUS) ha publicado este año el estudio “El bus, una visión de presente y futuro: Liderando el cambio de rumbo para la movilidad sostenible de las personas”. En éste, se refleja la contribución socioeconómica del sector en España, se analiza su impacto en

## UNO DE CADA DOS VIAJES INTERURBANOS EN MODOS DE TRANSPORTE COLECTIVO SE REALIZA EN AUTOBÚS





# Increíble

La ComfortClass 500.

# versatilidad.

La ComfortClass 500 ofrece desde el autocar compacto hasta el prestigioso doble piso, un concepto de autocar atractivo, versátil y rentable adaptado específicamente a sus deseos.

Juntos construimos el autocar perfecto para Usted. Para mayor información: [www.setra-bus.com/es-es](http://www.setra-bus.com/es-es)



**SETRA**

The Sign of Excellence.



el medioambiente y se explican los retos y tendencias en torno a él.

El sector es responsable del 50,3% de los trayectos, seguido del ferroviario con el 46,1%, del transporte aéreo con el 2,9% y del marítimo con el 0,7%. Uno de cada dos viajes interurbanos en modos de transporte colectivo se realiza en autobús.

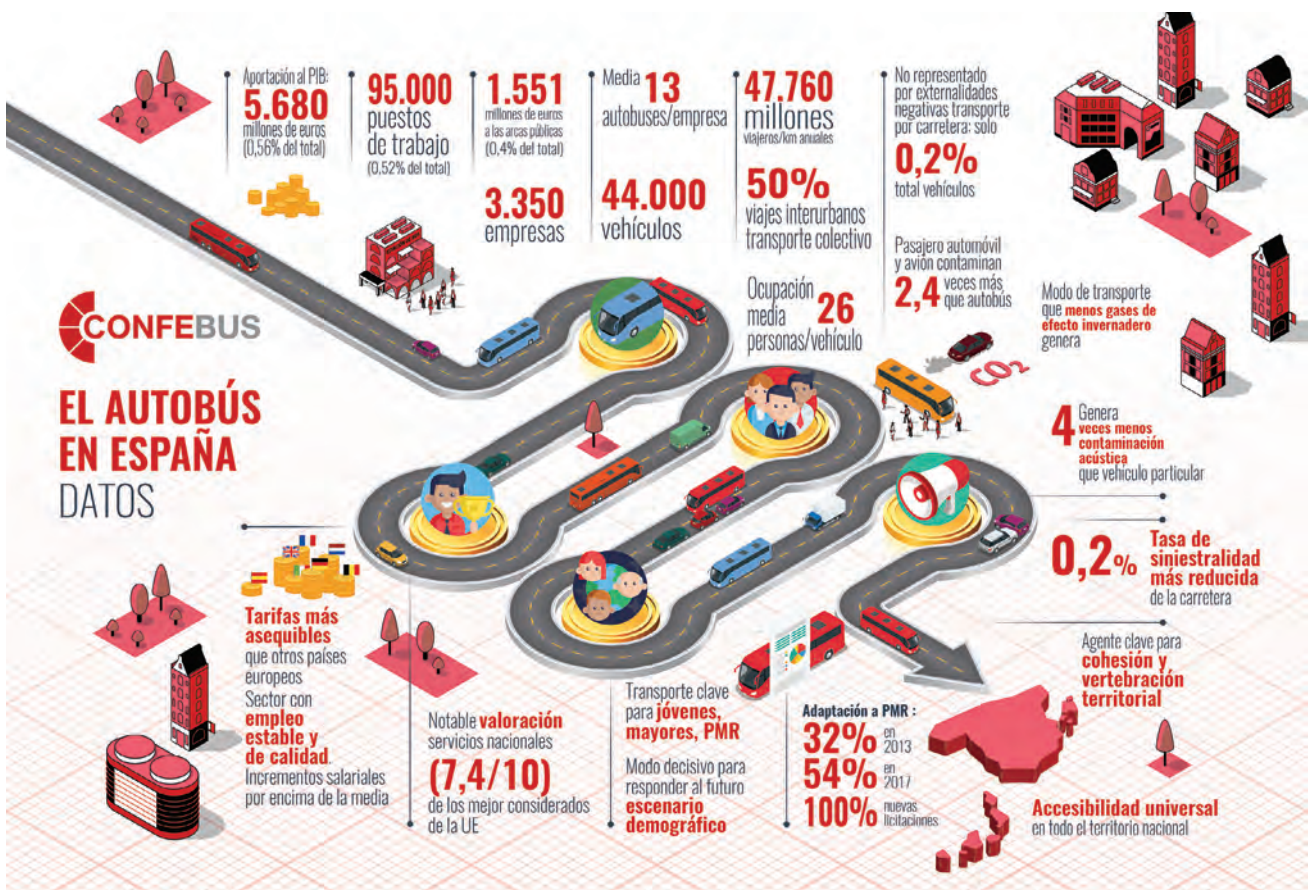
Su impacto medioambiental es menor que el de otros modos de transporte. En España, el transporte es responsable del 28,7% del total de las emisiones de CO2 expulsadas a la atmósfera, siendo el coche el principal responsable de ello. El autobús es el modo que menos gases de efecto invernadero genera y es 3,7 veces menos contaminante que el avión, 5,5 veces menos que el automóvil y un 13% menos que el tren.

El autobús juega además un papel estratégico a la hora de proveer servicios de movilidad interterritorial, siendo un modo estratégico para la cohesión y el equilibrio territorial, en un contexto de pérdida de población en gran parte del país. Es un factor clave para atender la demanda de movilidad de colectivos con menor renta y acceso, como los jóvenes, mayores o personas con movilidad reducida y, además, las previsiones demográficas de envejecimiento sitúan al autobús como un modo decisivo para garantizar la movilidad sostenible en el futuro.

Infografía incluida en el estudio de CONFEBUS “El bus, una visión de presente y futuro: Liderando el cambio de rumbo para la movilidad sostenible de las personas”

## CONCLUSIONES DEL ESTUDIO DEL SECTOR DE CONFEBUS

- ✓ El sector del autobús aportó 5.680 millones de euros al PIB (0.56% del total), generó 95.000 puestos de trabajo y contribuyó con 1.551 millones a las arcas públicas en 2018
- ✓ En España hay un total de 3.350 empresas con una flota media de 13 autobuses cada una. El total de vehículos existentes en el país asciende a 44.000
- ✓ El número de viajeros/km anuales es de 47.760 millones
- ✓ El autobús es un modo clave para atender la demanda de movilidad de colectivos con menor acceso, como los jóvenes, mayores y personas con movilidad reducida
- ✓ La tasa de siniestralidad del autobús es la más reducida de los modos de transporte por carretera (solo el 0,2% del total de las víctimas mortales de accidentes de tráfico en carretera se atribuye al autobús)







# DISCOVER ONE STEP AHEAD

BUSWORLD 2019 BRUSSELS  
October 18 – 23 2019  
Hall 6 - Booth No: 603





# CASTROSUA, UN EQUIPO LIDERANDO SU FUTURO

ENTREVISTAMOS A BEATRIZ CASTRO, CONSEJERA DELEGADA DE GRUPO CASTROSUA

**EN LA ESENCIA DE GRUPO CASTROSUA ESTÁ EL ENCONTRARSE SIEMPRE EMBARCADOS EN INTERESANTES LÍNEAS DE TRABAJO QUE TIENEN DIFERENTES OBJETIVOS DENTRO DEL PROYECTO, SIN SER NECESARIAMENTE LANZAMIENTOS DE NUEVOS MODELOS**

**E**n qué nuevos proyectos está trabajando ahora Castrosua?

La forma de entender nuestra aportación al sector pasa por escuchar al mercado, acompañar a ellos nuestras acciones y enfocarnos mucho en nuestra mejora continua como parte de nuestro día a día. Además de mejorar y ampliar nuestras relaciones con proveedores, colaboradores y centros tecnológicos.

Castrosua mira al futuro con el propósito de seguir avanzando, superando retos y ofreciendo al mercado un amplio abanico de soluciones eco-sostenibles. Nuestra dilatada experiencia en proponer soluciones personalizadas y nuestra vocación internacional afianzan nuestro espíritu de contribuir eficientemente al sector del transporte de viajeros por carretera.

Los miles de vehículos Castrosua de GNC rodando por las carreteras desde hace décadas, afianzan nuestro posicionamiento hacia este combustible alternativo y eco-sostenible, pero al mismo tiempo no dejamos

de trabajar para ofrecer soluciones avanzadas híbridas, por ejemplo, o alternativas al combustible tradicional. Además, estamos inmersos en un proyecto de búsqueda de soluciones constructivas alternativas y de uso de nuevos materiales para el aligeramiento del peso de las carrocerías.

¿Qué ha supuesto la llegada de la electromovilidad para Castrosua? ¿Algún modelo nuevo o colaboración como hicieran con Scania y su carrocería Magnus.H?

Como líderes del segmento urbano en el 2018 somos muy conscientes de la electrificación que está llegando a este segmento. Desde Castrosua preveemos un aumento muy importante de las unidades eléctricas en los próximos años con porcentajes muy relevantes ya en el 2020, del entorno del 15% y cercanos al 20% en el 2021.

En línea con lo anterior, y con nuestra apuesta por ofrecer vehículos eco-sostenibles, está el ejemplo del lanzamiento del Magnus.H que ha hecho recién su primer año. Por suerte, nuestros clientes han confiado en esta solución y podemos decir que ya tenemos unidades rodando y en cartera de pedidos como Soler I Sauret, Titsa o Euskotren. Y, por supuesto, estamos participando en concursos que se encuentran en proceso. Los vehículos híbridos y eléctricos son el presente, junto con los vehículos de gas para nuestras



ciudades y las periferias de las mismas.

La conciencia de cuidar nuestro futuro está en alza ya que no deja de ser una necesidad prioritaria y, por tanto, el futuro próximo pasará por utilizar, cada vez más, vehículos eco-sostenibles. Grupo Castrosua continúa trabajando y adaptándose con una misión y visión clara hacia los tiempos que vienen.

### ¿Cuál fue el resultado de cierre por facturación y producción de Grupo Castrosua el año pasado?

El pasado 2018 en Grupo Castrosua hemos cerrado el año con la fabricación de 430 unidades físicas, de las cuales el 60% han sido vehículos urbanos de los que casi un centenar de unidades eran articuladas que sin duda acompañan nuestro aumento de capacidad por la tipología de vehículo que es.

Con las unidades de cierre, hemos crecido en cuota de mercado respecto al total de los segmentos y hemos incrementado la capacidad productiva cerca de un 10%. Si analizamos solo el mercado de carrocerías podemos decir que más del 80% de las unidades urbanas y suburbanas matriculadas en el país han sido nuestras. Estamos agradecidos y satisfechos de los resultados del trabajo que estamos llevando a cabo.

Los datos de facturación a nivel agregado a cierre de ejercicio 2018 han sido de 72.6 millones de euros, lo que ha supuesto un crecimiento de más del 30% con respecto al año anterior. Los motivos son básicamente un incremento del número de unidades entregadas, el mix de producto y, por otro lado, el haber aumentado nuestra facturación en otras actividades secundarias en cifra, pero de gran importancia en nuestro crecimiento como la venta de recambios y servicios. Estas actividades secundarias aportan también valor al negocio y nos hacen crear propuestas completas y flexibles para nuestros clientes. No debemos tampoco olvidarnos de la inversión que estamos haciendo en formación de equipos y mejora de sistemas y herramientas que está sin duda mejorando nuestra eficiencia y gestión interna.

### ¿Qué balance haría del año pasado y qué previsión tienen para 2019 tras pasar el primer semestre?

En el 2018 partió nuestro plan estratégico a 5 años, y siendo conocedores de que iba a ser un año de repunte y grandes esfuerzos, se han logrado igualmente los objetivos. Este año 2019 estamos cumpliendo nuestro objetivo de facturación y fabricación de unidades en la línea de mejorar paso a paso ligeramente las cifras del año anterior. Esta es



## “LOS VEHÍCULOS DE GNC NO SOLO SON UNA ALTERNATIVA EN NUESTRAS CIUDADES SINO TAMBIÉN EN EL TRANSPORTE INTERURBANO QUE CONECTA LAS PERIFERIAS”

la base que necesitamos para dar continuidad a un crecimiento basado en el aprendizaje de todo lo que hemos transitado y de forma sostenida y sostenible en el tiempo.

Además, hemos conseguido importantes operaciones y hemos vuelto, tras varios años, a clientes como han sido EMT de Palma y el Consorcio de Mallorca TIB, formando parte de su apuesta con estas entregas en lo que supondrá la vertebración de toda la isla con vehículos de GNC tanto de Clase I como de Clase II. Se trata de nuestros modelos de carrocerías New City y Magnus.E de distintas longitudes y tipologías sobre bastidores Scania con motores Euro VI y, por supuesto a GNC. Es un claro ejemplo de que los vehículos de GNC no solo son una alternativa en nuestras ciudades sino también en el transporte interurbano que conecta las periferias.

Por otro lado, con respecto a nuestro balance en gestión interna, como CEO solo puedo agradecer a todos los equipos la motivación y el gran trabajo que están realizando, apoyando los cambios y creciendo juntos como empresa, tenemos un capital humano excepcional. Al fin y al cabo, las empresas las hacen las personas y sus valores.

### De su producción total, ¿qué parte se matriculó en España y en el extranjero?

En el 2018 las cifras de exportación han estado cerca del 15% de la facturación de Grupo Castrosua y estamos satisfechos ya que los datos muestran un claro afianzamiento de nuestra actividad comercial fuera de nuestras fronteras. Además, en 2019 esperamos un ligero crecimiento de esta cifra.

En el exterior estamos recogiendo los frutos del trabajo de los últimos años. Hemos cerrado una operación para Abu Dhabi con la venta de 168 carrocerías para entregar entre este año y 2020, y como es ya conocido, hemos conseguido vender con regularidad en Corea del sur en donde a finales de este año habrán llegado a destino 116 unidades.

No obstante, nuestro foco sigue también puesto en un mercado más cercano como es el europeo, donde podemos complementar la gama de producto de nuestras principales marcas aliadas.







# LA QUIEBRA DE THOMAS COOK "NOS HARÁ REPLANTEAR EL SISTEMA DE PAGO POR PARTE DE LAS AGENCIAS"

RAFAEL ROIG, PRESIDENTE DE FEBT

**EVALUAMOS EL EFECTO DE LA QUIEBRA DE THOMAS COOK PARA EL SECTOR DEL TRANSPORTE EN AUTOCAR DE LA MANO DEL PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN EMPRESARIAL BALEAR DE TRANSPORTES, RAFAEL ROIG**

**P**odría, en primer lugar, hacer un esbozo de la importancia o el peso que tenía Thomas Cook en España y en concreto en Baleares?

Según los datos del turoperador para el período comprendido entre el 1 de mayo y el 31 de diciembre, Thomas Cook había programado un total de 966.000 plazas aéreas con destino a España. La quiebra del turoperador afecta principalmente a Canarias y Baleares. "Entre ambos

archipiélagos suman más de 850.000 plazas programadas entre mayo y diciembre de 2019, de ellas 350.000 corresponde a Baleares, siendo la distribución por islas la siguiente: Mallorca 200.000, Menorca 90.000 e Ibiza 60.000.

**¿Cuántas empresas de transporte nacionales y en Baleares estaban vinculadas a Thomas Cook? ¿Se conocen datos de la repercusión?**

En Baleares están afectadas alrededor de 35 empresas de forma directa e indirecta. A la fecha y con datos provisionales las deudas acumuladas estarían en torno a los 5 millones de euros, siendo Mallorca la más afectada con 4,5 millones y Menorca con 450 mil.

Esta situación nos hará replantear el sistema de pago por parte de las agencias, debemos tener las garantías suficientes.

**El turismo británico tiene un gran peso, al igual que el alemán, en los destinos de playa e islas espa-**



ñolas. ¿Podrían cuantificar la pérdida de turistas clientes de la compañía desaparecida?

Los principales emisores de turistas en Baleares son Alemania y Gran Bretaña, con una cuota de mercado cercana al 25% en ambos casos.

De entrada, puede suponer que los turistas que ya tenían contratado los servicios turísticos para viajar en octubre en una cifra de 30.000 que dejarán de venir y falta por concretar de noviembre a marzo de 2020 en temporada baja.

**Tras la quiebra. ¿Cómo cree que afectará a corto, medio y largo plazo al sector transportista?**

Dependerá de muchos factores y la conectividad es uno de los más importantes. Si la filial Condor sigue operando en el mercado alemán es clave para los intereses de Baleares. Alemania es el principal mercado emisor con cerca de cinco millones de turistas y le sigue de cerca Gran Bretaña.

A corto plazo con la temporada alta a punto de finalizar los efectos serán más limitados, en cambio es una incógnita a medio, ya que tenemos la temporada de invierno con una disminución y como se colocará el 18/20% de cuota de mercado que tenía Thomas Cook en la touroperación.

**¿Qué primeras medidas se plantea el sector del turismo en Baleares para contrarrestar este duro golpe?**

Lo primero es asegurar las empresas y las plantillas, urgen medidas del Gobierno para establecer canales de crédito blando para salvar las dificultades de tesorería, aplazamientos de la cuota de la seguridad social y los impuestos del IVA y Sociedades entre otros.

Se deberán buscar nuevos nichos de mercado y que la oferta turística se adapte a las nuevas preferencias de los turistas. La demanda turística está en continuo cambio en un contexto de recuperación de nuestros principales competidores del mediterráneo. Pero debemos plantearnos que nuestro destino sea competitivo adoptando medidas para conseguirlo, entre otras podrían ser las siguientes;

La rebaja de las tasas aéreas, suspensión durante dos temporadas del impuesto turístico y el pago de parking en lugares emblemáticos, anular las limitaciones de acceso a enclaves para excursiones turísticas, la formación de los conductores profesionales, el desarrollo normativo de la venta por plaza para el transporte discrecional y la inclusión en el Régimen Especial para Baleares de medidas fiscales para compensar la insularidad en el combustible.



**¿Trabajan coordinadamente en esas medidas transportistas, hoteles, restaurantes... por ejemplo, para captar a esos clientes directamente, sin intermediarios?**

Todos los sectores hemos participado en las reuniones con la administración y se han elaborado un paquete de medidas para mitigar los efectos de la quiebra de Thomas Cook para su aprobación por parte del gobierno de la nación. Ahora falta consensuar a nivel local y autonómico las restantes medidas que son de sus competencias.

**¿Algo que desee añadir?**

Las empresas de transporte discrecional turístico de Baleares han demostrado una madurez y profesionalidad durante la repatriación. Todos los servicios se han cubierto sin tener garantía de cobro, la imagen turística de Baleares sale reforzada y todos tenemos que aportar nuestra parte para salir adelante y seguir siendo un referente mundial.

El sector del transporte discrecional y turístico tiene que reivindicarse como un sector estratégico y clave en la movilidad de Baleares, sin nuestra aportación la actividad turística se vería seriamente afectada.

---

**“LA QUIEBRA DEL TUOPERADOR AFECTA PRINCIPALMENTE A CANARIAS Y BALEARES. "ENTRE AMBOS ARCHIPIÉLAGOS SUMAN MÁS DE 850.000 PLAZAS PROGRAMADAS ENTRE MAYO Y DICIEMBRE DE 2019, DE ELLAS 350.000 CORRESPONDE A BALEARES, SIENDO LA DISTRIBUCIÓN POR ISLAS LA SIGUIENTE: MALLORCA 200.000, MENORCA 90.000 E IBIZA 60.000”**

---





MIEMBRO DEL JURADO



# GRUPO RUIZ GANA EL PRIMER LOTE DE LÍNEAS DE MALLORCA

## UNA FLOTA ECOLÓGICA Y LA TRANSFORMACIÓN DIGITAL, SUS VALORES DIFERENCIALES

**ESTA NUEVA ADJUDICACIÓN, POSICIONA A GRUPO RUIZ COMO UNO DE LOS PRINCIPALES OPERADORES DE TRANSPORTE DEL PAÍS Y EL PRIMER GRUPO ESPAÑOL EN EXPLOTAR FLOTAS PROPULSADAS POR ENERGÍAS ALTERNATIVAS, GAS NATURAL Y ELECTRICIDAD**

**E**mpresa Martín, perteneciente a Grupo Ruiz, presentó la oferta mejor valorada en los tres lotes del concurso para la prestación del servicio de transporte regular interurbano de la Isla de Mallorca, licitación convocada el pasado año por el Consorcio de Transportes de Mallorca.

La propuesta de Empresa Martín ha destacado por la aportación de soluciones innovadoras y eficientes para incluir a la isla de Mallorca dentro de la movilidad del futuro; integrando los grandes retos de la sociedad, la sostenibilidad energética, la accesibilidad universal y la innovación tecnológica.

### UNA NUEVA RED PARA MEJORAR LA MOVILIDAD DE TODOS

La nueva red de líneas da respuesta a las necesidades de movilidad de los habitantes de Mallorca, planteando una nueva oferta de transporte que se apoya en una reestructuración de las líneas interurbanas, especialmente, en el aumento de la frecuencia y una mayor conexión de toda la isla incluyendo las zonas con menor densidad demográfica, prestando servicio a los municipios de Puigpunyent, Marratxí, Bunyola, Valldemossa, Deià, Sóller, Escorca, Fornalutx, Alaró, Consell, Pollença, Selva, Lloseta, Campanet, Mancor de la

Vall, Inca, Costitx, Sencelles, Santa Eugènia, Muro, Alcúdia, Santa Margalida, Llubí, Sa Pobla, Búger, Artà, Capdepera y Palma.

### LA TRANSICIÓN ENERGÉTICA Y LA TRANSFORMACIÓN DIGITAL

Grupo Ruiz lleva más de 25 años diferenciándose por su clara apuesta tecnológica y medioambiental. En la propuesta realizada para Mallorca, la nueva flota compuesta por 84 vehículos todos ellos propulsados por gas natural o eléctricos incorporan los últimos avances en materia de seguridad y confort, así como numerosas novedades tecnológicas que permitirán a usuario del servicio y profesionales disfrutar de una nueva forma de movilidad.

Especial interés tendrán las nuevas aplicaciones que facilitaran información en tiempo real, ayudaran en los transbordos y podrán a disposición de los usuarios un servicio a la demanda en las zonas de baja densidad de población. Otras aplicaciones facilitaran entretenimiento a los usuarios del servicio, información turística o ayuda y formación a los profesionales que trabajaran en el nuevo servicio.

Para dar soporte a esta nueva flota de vehículos, Grupo Ruiz construirá tres bases operativas en los municipios de Alcudia, Inca y Palma de Mallorca, que contarán con la infraestructura necesaria para repostar los autobuses con plantas de compresión de gas natural y recarga eléctrica, mantenimiento y servicios administrativos.



**car-bus**  
net



**SPICA**

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



**busworld.**  
EUROPE BRUSSELS  
18-23 OCT 2019

**LES ESPERAMOS EN EL  
STAND PATIO P-2**



Microbuses de Lujo, S.L. / [car-bus@car-bus.net](mailto:car-bus@car-bus.net) / +34 93 873 56 98



car-bus.net



carbusnet



microbus\_carbus

Van Partner by Mercedes Benz





# BARCELONA, LA CIUDAD MÁS CONGESTIONADA DE ESPAÑA

OCUPA EL PUESTO 118 EN EL RANKING MUNDIAL DE CIUDADES CON MÁS TRÁFICO

**ESTE ES UNO DE LOS DATOS DEL TOMTOM TRAFFIC INDEX 2018, UN INFORME QUE DETALLA LA SITUACIÓN DEL TRÁFICO EN 403 CIUDADES DE 57 PAÍSES DE TODO EL MUNDO**

La congestión del tráfico ha aumentado globalmente durante la última década, y casi el 75% de las ciudades que TomTom incluye en el nuevo informe del Traffic Index ha superado o estabilizado sus niveles de congestión entre 2017 y 2018. En el último año, sólo 90 ciudades presentaron disminuciones considerables de tráfico. Además, el informe concluye que hay diferencias significativas entre continentes. Los descensos se midieron principalmente en Asia, con grandes disminuciones en los niveles de congestión en Yakarta y Estambul, mientras que casi todas las ciudades de América del Sur registraron aumentos - el mayor (8%) tuvo lugar en Lima, Perú.

## EN ESPAÑA

Barcelona encabeza la lista de las ciudades más congestionadas de nuestro país este año, dónde los conductores en la ciudad pasan un promedio de 29% de tiempo extra en atascos durante cada viaje. Le siguen, respectivamente, en el ranking de las 5 ciudades más congestionadas de España: Palma de Mallorca

(25%), Granada (24%), Madrid (22%) y Santa Cruz de Tenerife (22%).

En el último año, el tráfico en Barcelona aumentó un 1%, convirtiendo la ciudad en la más congestionada de toda España. La capital catalana ocupa el 118º puesto en el ranking mundial de las ciudades con más tráfico, y el 61º puesto en el ranking europeo. El tráfico en Madrid también presentó un aumento de 1% en el último año, dejando la ciudad en el cuarto lugar del ranking. La capital de España ocupa el 228º puesto en el listado mundial de las ciudades con más tráfico, y el 134º puesto en el ranking europeo.

## EL RANKING MUNDIAL

Mumbai ocupa el primer lugar del ranking mundial este año. Los conductores en la ciudad india pasaron un promedio de 65% de tiempo extra en atascos durante cada viaje en 2018. Le siguen, respectivamente, en el ranking de las 5 ciudades más congestionadas del mundo la capital colombiana, Bogotá (63%), Lima en Perú (58%), Nueva Delhi también en India (58%) y la capital rusa, Moscú (56%).

Con Moscú a la cabeza en Europa, Estambul (53%) llegó en segundo lugar. Le siguen Bucarest (48%), San Petersburgo (47%) y Kiev (46%). Bruselas (37%), Londres (37%) y París (36%) ocuparon los puestos 11º, 12º y 13º respectivamente.





**busworld.**

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

## Otokar lleva sus innovaciones a Busworld

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

vehículos con tracción alternativa, accesibilidad para personas de movilidad reducida, low entry, nuevo diseño...

¡Le esperamos en nuestro stand!

**KENT U LE**

Interurbano  
Low entry

**TERRITO U**

Escolar  
Nuevo diseño y mayor capacidad

**e-KENT C**

Urbano  
100% eléctrico

**KENT C CNG**

Urbano  
Gas natural

**ULYSO T H**

Turismo  
Con acceso para PMR

**SOMAUTO**

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

www.otokar-somauto.com

**Otokar**





# TRANSICIÓN HACIA UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE

ASÍ SE LLAMA EL INFORME DE LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE PROFESIONALES DE AUTOMOCIÓN

**ESTE INFORME HA SIDO PRESENTADO EN LA ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE INGENIEROS INDUSTRIALES DE MADRID**

Con el Informe, el Colegio Oficial y la Asociación de Ingenieros Industriales de Madrid (COIIM y AIIM); la Asociación Española de Profesionales de Automoción (ASEPA) y el Instituto Universitario de Investigación del Automóvil (INSIA), de la Universidad Politécnica de Madrid, pretenden contribuir al análisis de una parte importante de los problemas derivados de la transición hacia una movilidad más sostenible.

En este contexto emergen diferentes tecnologías que constituyen auténticas disrupciones para el sector de la automoción: nuevas tecnologías de propulsión que modifican la demanda de suministros energéticos; vehículos autónomos; vehículos conectados y nuevas modalidades de acceso al uso del automóvil. Todo ello, con notables efectos sobre la fabricación, mantenimiento y uso de los vehículos; nuevos modelos de negocio y sobre la movilidad en diferentes ámbitos.

#### CONCLUSIONES DEL INFORME:

- La movilidad de las personas y de las cosas está íntimamente relacionada con el desarrollo y nivel de bienestar de la Sociedad.
- La creciente preocupación por los impactos medioambientales de la actividad humana, tanto en el ámbito local como en

el global obliga a revisar los paradigmas en los que se basan los diferentes sectores causantes de emisiones contaminantes.

- Los vehículos automóviles han permitido la socialización de la movilidad, son en la actualidad protagonistas indiscutibles de la movilidad de los ciudadanos.
- El parque actual de vehículos ha experimentado, en nuestro país, un elevado envejecimiento en los últimos años.
- La industria de automoción es una de las industrias más importantes de nuestro país y debemos protegerla.
- Igualmente hay que cuidar el sector de distribución y logística, en plena expansión, sobre todo por el comercio electrónico.
- El sistema eléctrico español presenta una situación relativamente favorable, tanto en la capacidad de generación como en la composición de su mix actual, con capacidad para proporcionar energía de origen renovable a una gran cantidad de vehículos.
- La necesidad de lograr severas reducciones de emisiones de gases de efecto invernadero obliga a establecer objetivos de descarbonización del sector transporte, mediante la creciente electrificación de los sistemas de propulsión de los vehículos.
- Existe la imperiosa necesidad de un Libro Blanco que aborde con rigor y globalidad los problemas y sus soluciones y un Pacto de Estado que garantice políticas sostenidas en el tiempo necesario.



## RECOMENDACIONES

- Los objetivos que se planteen deben ser realistas, medibles en el corto y medio plazo y contar con todas las tecnologías disponibles, eficientes y asequibles para el consumidor.
- Las políticas han de basarse en el principio de neutralidad tecnológica y en criterios de eficiencia.
- Debe asegurarse la uniformidad regulatoria: la regulación ha de responder tanto a objetivos ambientales como a la viabilidad económica y técnica y ha de ser uniforme a nivel nacional.
- Ante retos tan importantes es imprescindible abordar políticas que apoyen el desarrollo de "talento".
- Se considera necesario invertir en más instalaciones e infraestructuras de generación de energía limpias y en infraestructuras de distribución.
- Es absolutamente necesario establecer una planificación de infraestructuras de recarga acorde con los objetivos de electrificación del parque de vehículos.
- A corto plazo, se considera imprescindible y urgente para la reducción de los impactos medioambientales de los vehículos, establecer incentivos a la renovación del parque.
- Los vehículos con pila de combustible alimentados con hidrógeno, y sus tecnologías asociadas, deberían ser objeto de análisis de planes y de programas que permitan "crear futuro" antes de perder el tren.



## LAS DIFERENTES TECNOLOGÍAS EMERGENTES APLICADAS A LA MOVILIDAD CONSTITUYEN AUTÉNTICAS DISRUPCIONES PARA EL SECTOR DE LA AUTOMOCIÓN

**VISÍTANOS EN  
BUSWORLD  
Hall 5 - Stand 525  
18-23 Oct'19**



## EXPERTOS EN MINIBUSES

*Descubre todas las novedades INDCAR en Busworld 2019!*

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

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

↔ 7, 8 y 8,5 metros

🔌 Versión 100% eléctrico

🔥 Versiones GNC

♿ Adaptados a PMR



**INDCAR**  
Expertos en minibuses

[www.indcar.es](http://www.indcar.es)



# HACIA UNA MOVILIDAD PERSONALIZADA

LA TECNOLOGÍA DEBE INTEGRARSE EN LA OFERTA DE SERVICIOS DE MOVILIDAD

**A ÉSTA Y OTRAS CONCLUSIONES SE LLEGÓ EN LA JORNADA DESAFÍOS Y RETOS DE LA MOVILIDAD URBANA INTELIGENTE - ORGANIZADA POR LA CÁTEDRA MOVILIDAD VECTALIA, LA UTE ALICANTE (ORA Y GRÚA) Y EL AYUNTAMIENTO DE ALICANTE**

## “APLICACIONES PARA UNA MOVILIDAD ACCESIBLE”

Javier Pita, CEO de Neosistec, desarrolladora de Navilens, habló de eliminar barreras: “Imaginaos que viajamos a Rusia o a Japón, lugares con alfabetos diferentes. En ese momento todos tenemos una discapacidad lingüística, Navilens es capaz de informar en el idioma que tengamos configurado el móvil (24 idiomas) gracias a un código”.

**E**l consejero de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad de la Generalitat Valenciana, Arcadi España, destacaba en la inauguración: “Apostamos por una movilidad inteligente, que cada persona pueda elegir qué tipo de movilidad prefiere.”

## “CIUDADES INTELIGENTES: UNA PERSPECTIVA GLOBAL”

El ex director corporativo de Microsoft y Asesor de BID, Rafael Pérez Colón, destacaba: “En cada sector en el que entra la tecnología se necesita dialogar con los expertos de ese sector. En las ciudades también. Se ha empezado a dialogar para desarrollar soluciones que de verdad respondan a las necesidades de las ciudades”.

## “DESAFÍOS Y RETOS DE LA MOVILIDAD URBANA INTELIGENTE”



El presidente de ATUC, Miguel Ruiz, planteaba la necesidad de rediseñar la Movilidad: “Hemos modificado los estatutos de ATUC para orientarlos hacia la movilidad sostenible incluyendo medios alternativos como la bicicleta y el carsharing. Hay que convivir y trabajar con ellos” el sector de la Movilidad está en continuo cambio debido a que “hemos pasado de una visión colectiva a una visión individual. Aunque se puedan meter 150 personas en un autobús cada una de ellas quiere sentir que obtiene un servicio especializado. La tecnología nos está ayudando a ello”. Del papel de las administraciones públicas habló Andrés Pedreño, el ex rector de la Universidad de Alicante: “En Europa no nos estamos posicionando en aquellos sectores que suponen un liderazgo en la movilidad inteligente.”

## VECTALIA, PREMIADA POR NAVILENS

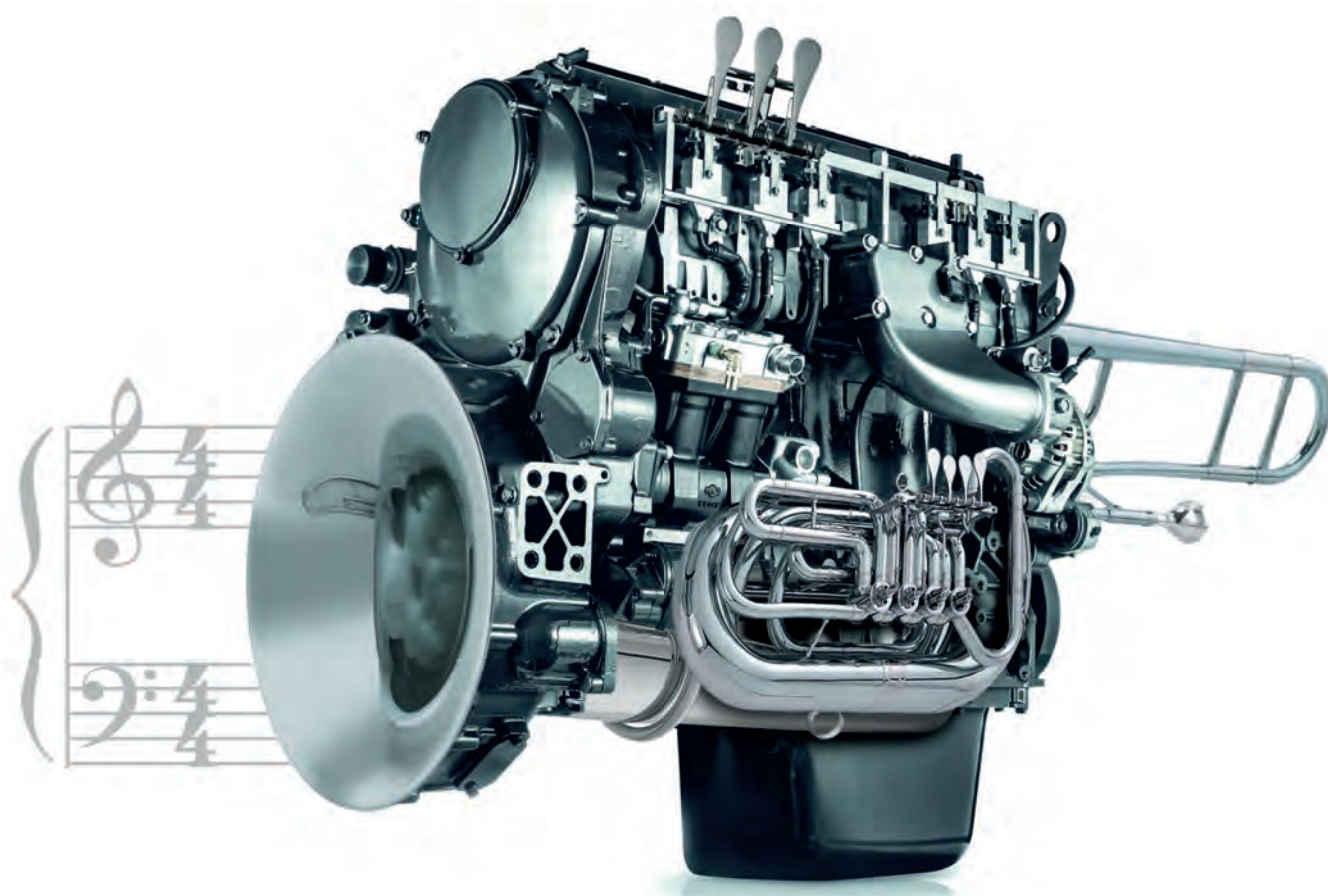


La aplicación NAVILENS integrada en los autobuses urbanos de Alicante ayuda cada día a cientos de personas con dificultades visuales a hacer uso del transporte público. Por ello, el Ayuntamiento de la ciudad y Vectalia han sido galardonados dentro de la IV Edición de los Premios de la Semana Europea de la Movilidad 2019 de la Comunidad Valenciana.



# COCENTRO

MOTORES RECONSTRUIDOS



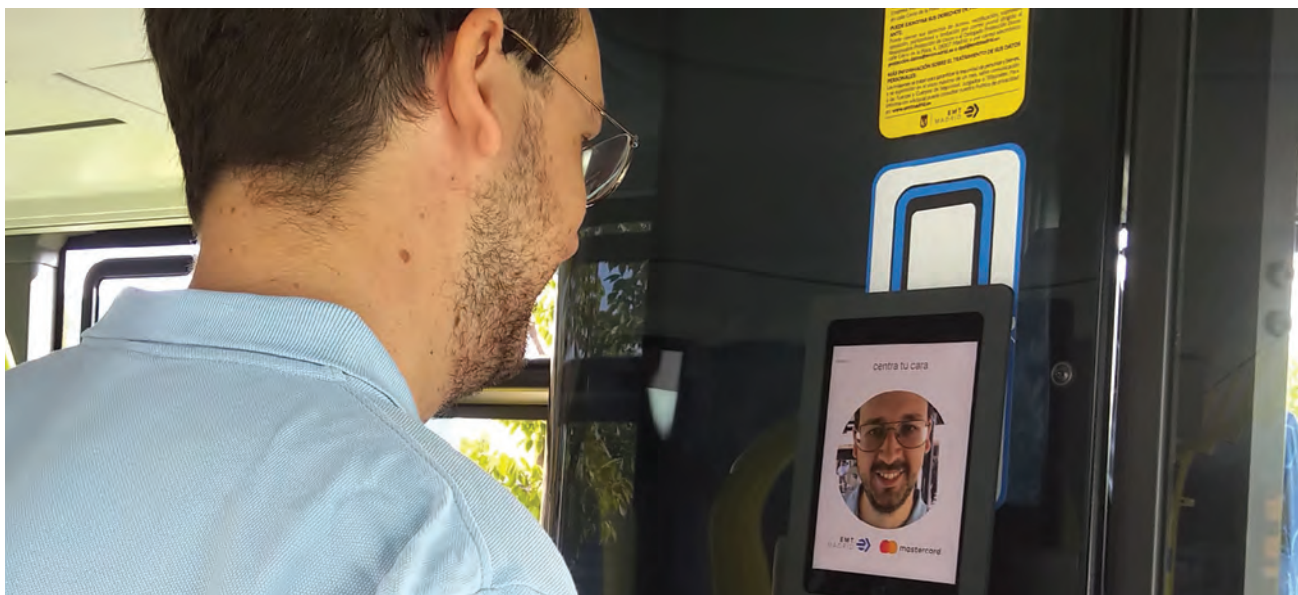
**AFINADOS COMO EL PRIMER DÍA**



Ctra. Valencia Km. 12, 28031 MADRID.  
Centralita 91 301 37 60  
cocentro@cocentro.com

Avda. La Industria, 23. Pol. La Cantueña  
28947 Fuenlabrada -MADRID

**[www.cocentro.com](http://www.cocentro.com)**



# PAGO POR RECONOCIMIENTO FACIAL

EMT MADRID PRUEBA LA IDENTIFICACIÓN BIOMÉTRICA, INICIATIVA PIONERA EN EUROPA

**EL PROYECTO SURGE DE LA COLABORACIÓN PÚBLICO-PRIVADA ENTRE LA EMPRESA MUNICIPAL DE TRANSPORTES (EMT), BANCO SANTANDER Y LA STARTUP SAFFE**

- **Puntos de recarga eléctricos:** Place to Plug y EMT colaboran para conectar los puntos de recarga de vehículos eléctricos en la ciudad a la plataforma de la startup para controlar en tiempo real y corregir de modo casi instantánea las incidencias.
- **Conectar lo digital y lo físico:** El objetivo principal del piloto es validar el concepto Park & Go para la ciudad de Madrid combinando una plataforma Mobility as a Service de Iomob y los parkings disuasorios y rotacionales controlados por EMT.
- **Pagos y tokenización:** El objetivo de este piloto entre la startup Vottun y el Santander, en el que participa EMT, es crear una aplicación que una el onboarding y el pago de todas las aplicaciones de movilidad a través de tecnología blockchain, facilitando así el acceso al pago cuando los ciudadanos utilizan distintos tipos de transporte.

MIEMBRO DEL JURADO



**S**e presentó en el marco de Madrid in Motion, la iniciativa del Ayuntamiento de Madrid y Barrabés para promocionar la innovación abierta enfocada a movilidad. El sistema se testará durante 6 meses, a partir de octubre, en una prueba piloto en la que participarán 100 viajeros. De manera progresiva y en función de los resultados se podría ir ampliando a otras líneas. Las pruebas previas han sido satisfactorias al 99%, tanto en laboratorio como en el propio autobús. Se va a evaluar la experiencia de usuario, la escalabilidad e integración con operadores y soluciones MaaS (Mobility as a Service), así como la seguridad y fiabilidad en los pagos para valorar su posible posterior despliegue.

## MÁS PROYECTOS DE EMT MADRID

Dentro del marco Madrid in Motion, EMT Madrid tiene otras iniciativas igualmente innovadoras. De las seis propuestas que se han presentado en el #DemoDay que tuvo lugar en La Nave, EMT participa en 4, el pago biométrico y otras tres más:

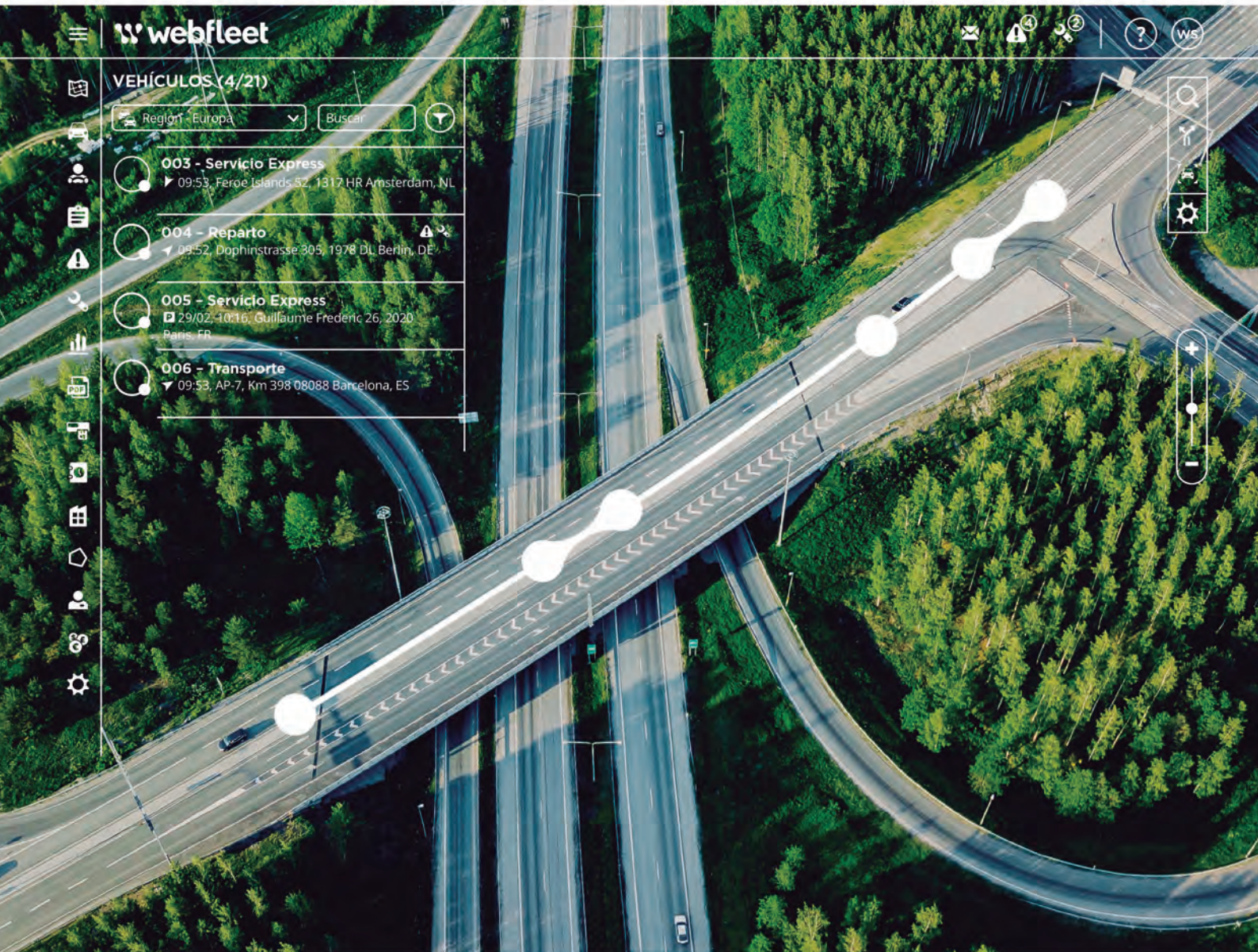
## FUNCIONAMIENTO

El usuario tiene que descargarse previamente una aplicación móvil de EMT e introducir los datos para efectuar el pago y hacerse una fotografía, un selfie. Cuando suba al autobús, sólo tendrá que mostrar su rostro en la cámara, ajustándolo en un círculo que delimita el óvalo facial. Al ser identificado por el sistema se produce la compra del billete y aparece un billete que nos desea buen viaje, indicando que ya hemos pagado.



# De generar datos a impulsar el rendimiento de su negocio

TomTom Telematics ahora es Webfleet Solutions



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

**Let's drive business. Further.**





# EMPRESA CASAL APUESTA POR EL MEDIO AMBIENTE

ACABA DE INCORPORAR A SU FLOTA NUEVOS AUTOBUSES CON PROPULSIÓN DE GAS

**EMPRESA CASAL HIZO LA PRESENTACIÓN DE DOS AUTOBUSES DE GAS NATURAL COMPRIMIDO, QUE SERÁN LOS PRIMEROS QUE SE INCORPOREN A LAS LÍNEAS DEL CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO DE SEVILLA**

## AUTOBUSES DE GAS MODELO IVECO CROSSWAY

Y es que, estos vehículos de Gas Natural Comprimido, marca IVECO modelo Crossway tienen 0% Emisiones de Partículas, teniendo una autonomía de 450 Kms., y una potencia de 360 CV, con una Gestión Electrónica del Motor que aumenta su eficiencia y disminuye la contaminación, además de Seguridad EBS 5.0.

## CON EL APOYO DE LA ADMINISTRACIÓN

Asimismo dentro del programa para el desarrollo energético sostenible de Andalucía y en las líneas de incentivos de redes inteligentes, estas unidades serán subvencionadas gracias a la incentivación de la inversión por la Agencia Andaluza de la Energía, Órgano de la Consejería de Hacienda, Industria y Energía de la Junta de Andalucía.

MIEMBRO DEL JURADO



**D**icha presentación tuvo lugar en la Estación de Autobuses Plaza de Armas de Sevilla, con la asistencia de la Delegada de Fomento Marifrán Carazo Villalonga y el Director de Fomento Mario Muñoz-Atanet.

En el acto, su director Ángel Díaz, destacó que "con estas nuevas unidades, Empresa Casal se compromete con el medio ambiente, y hace una importante apuesta por la movilidad sostenible".





# GRANADA COMPRARÁ 39 AUTOBUSES HÍBRIDOS

DE MOMENTO, TRANSPORTES ROBER HA PRESENTADO LAS DOS PRIMERAS UNIDADES

ES EL PRIMER PASO DEL PLAN DE RENOVACIÓN DE FLOTA DEL AYUNTAMIENTO DE GRANADA Y TRANSPORTES ROBER, EMPRESA CONCESIONARIA DEL SERVICIO, QUE SUPONDRÁ LA COMPRA DE 39 VEHÍCULOS QUE LLEGARÁN A LA CIUDAD DURANTE EL PRIMER SEMESTRE DE 2020

los dos autobuses que Transportes Rober retirará de su flota.

Este modelo de autobús, de 10,6 metros de longitud, se ha elegido expresamente algo más corto que los modelos convencionales (12 metros), ya que al disponer de una menor distancia entre ejes supone una mayor maniobrabilidad en la conducción, lo que lo convierte en un modelo ideal para su circulación por las calles más estrechas y zonas céntricas de Granada.

UN TRANSPORTE DE CALIDAD, INNOVADOR Y SOSTENIBLE

“Estos nuevos autobuses híbridos son una gran noticia y muy esperada por nosotros, que somos los primeros interesados en ofrecer a la ciudad de Granada un transporte público de calidad, innovador y sostenible”, afirma **Francisco Gámez, gerente de Transportes Rober**, en la presentación de los nuevos modelos híbridos. Además, con estos nuevos autobuses “mejoramos la accesibilidad de las personas con movilidad reducida, ya que serán los primeros de la flota de Granada en disponer de rampa doble, eléctrica y manual”, indicaba. Durante el acto, tanto el alcalde de Granada, Luis Salvador, como el concejal de Movilidad, César Díaz, han coincidido en que estas dos adquisiciones marcan un “antes y un después” en la movilidad del transporte público en la ciudad y suponen la “punta de lanza de esa flota que se va a ir renovando para que la movilidad en Granada sea mucho más sostenible y esté mucho más acorde con lo que necesita una ciudad verde europea, que es lo que aspiramos a ser en los próximos años”, según ha afirmado el primer edil.



MIEMBRO DEL JURADO



La incorporación de los dos nuevos autobuses de la marca Mercedes modelo Citaro Hybrid, evitará la emisión de 46.000 kg de CO2 al año en Granada y supondrán un importante ahorro de consumo de combustible.

MERCEDES-BENZ CITARO HYBRID

Se trata de dos Mercedes modelo Citaro Hybrid. Según las especificaciones del fabricante sus emisiones son un 82% más bajas que el límite máximo de emisiones establecido por la normativa. Además del ahorro de emisiones, el consumo de combustible de estos nuevos autobuses está en torno a 0,38 litros/km, muy por debajo de los 0,60 litros/km que consumen actualmente





# “SOMOS LÍDERES EN ESPAÑA Y FRANCIA EN EL MERCADO DE AUTOBUSES ELÉCTRICOS”

RAFAEL STERLING, DIRECTOR GENERAL DEL GRUPO IRIZAR

---

**TRAS LA JUBILACIÓN DE JOSÉ MANUEL ORCASITAS, RAFAEL STERLING TOMA EL RELEVO COMO DIRECTOR GENERAL DE GRUPO IRIZAR DESDE EL PASADO 1 DE SEPTIEMBRE**

---

**Q**ué objetivos definirán Irizar durante esta nueva etapa bajo su mando?

Enfocaremos nuestros esfuerzos en continuar con la estrategia de crecimiento, consolidando las inversiones realizadas en los últimos años; reforzar los valores que dan fortaleza a nuestra marca, en productos y servicios, invertir en tecnología de acuerdo a las necesidades que nuestros clientes globales nos plantean y a los nuevos modelos de negocio que la movilidad del futuro está requiriendo; y seguir siendo un referente en movilidad Sostenible.

¿Qué ha significado para usted este nombramiento?

Mucho orgullo, agradecimiento y responsabilidad. Soy un apasionado de la movilidad, de la búsqueda de satisfacción de los clientes (operadores y pasajeros). Y pondré todo mi empeño y energía en que, con el gran equipo que Irizar tiene, con las personas que se siguen integrando y con los colaboradores que nos apoyan en nuestra estrategia, sigamos desarrollando nuevas soluciones y servicios para continuar garantizando un futuro más sostenible en términos económicos, sociales y medioambientales y convertirnos en un referente global en movilidad fiable, confortable, eficiente, segura y sostenible.

¿Entrarán en nuevas áreas de negocio?

Hoy es pronto para decirlo porque ya hemos abierto nuevas áreas de negocio donde el Grupo no tenía presencia. Sin embargo, en base a nuestra estrategia de diversificación industrial, no queda la menor duda que seguimos abiertos a analizar nuevas vías de inversión.



**IRIZAR ES UN GRUPO COMPUESTO POR MÁS DE 3.350 PERSONAS, CON PRESENCIA COMERCIAL EN LOS CINCO CONTINENTES Y CON UN VOLUMEN DE FACTURACIÓN AGREGADA DE 750 MILLONES DE EUROS**

Grupo Irizar se ha transformado notablemente en los últimos años y ha diversificado sus áreas de actividad ¿Cómo es ahora y qué empresas y áreas de negocio forman parte de su grupo empresarial?

El Grupo Irizar actualmente está presente en seis sectores de actividad:

- **Transporte de pasajeros.** Irizar ofrece una amplia gama de autocares y autobuses que abarca desde autocares integrales, autobuses 100% eléctricos, pasando por tecnología híbrida en vehículos clase II para servicios urbanos e interurbanos, así como autocares convencionales.
- También en el Grupo se desarrollan **sistemas y componentes para el transporte de viajeros por carretera y ferrocarril.** Masats, es especialista en accesibilidad e infraestructuras, Hispacold desarrolla tecnologías de clima, purificadores de aire y defrosters. Datik, desarrolla dispositivos que captan y gestionan la información que generan los vehículos y que facilitan la conducción, el diagnóstico y el mantenimiento predictivo y preventivo.
- **Electromovilidad.** Con Irizar e-mobility, el Grupo aporta soluciones de movilidad integrales a las ciudades y a los ciudadanos; tanto autobuses 100% eléctricos cero emisiones como los principales sistemas de infraestructura necesarios para la carga, tracción y almacenamiento de energía. Irizar e-mobility ha lanzado al mercado además un camión pensado para diferentes usos industriales en las ciudades.
- **Motores y generadores.** Alconza se dedica al desarrollo y fabricación del sistema de tracción o de generación de energía para sectores marino, hidráulico e industrial.
- **Electrónica.** Jema ofrece electrónica de potencia aplicada a calidad de red y de transporte, así como electrónica para autocares. En el sector de autobuses y autocares desarrolla la arquitectura electrónica 100% multiplexada que dota de inteligencia a cada sistema para ofrecer nuevas funcio-



**DISEÑO  
POTENCIA  
SOSTENIBILIDAD**

**NUEVA GAMA**

# Breeze

La nueva ola de la climatización

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



Visítenos en  
**BUSWORLD 2019**

Bruselas, del 18  
al 23 de octubre  
Hall 5 - Stand 504



COMBUSTIÓN



ELÉCTRICO



TROLLEY



HÍBRIDO

**hispacold.es**

nes, reducir cantidad de cableado y facilitar el diagnóstico del vehículo. También son reseñables los sistemas de ayuda a la conducción AEB-LDW, y control y consola HMI.

- **Energía.** Jema se dedica principalmente al diseño y fabricación de fuentes de alimentación para Big Science, así como la conversión de energías renovables, solar, eólica, hidroeléctrica en energías aptas para el almacenamiento y su posterior inyección a la red.
- **Conectividad - Inteligencia artificial.** Datik reúne sistemas inteligentes de asistencia al conductor y una gama de equipamientos opcionales para ofrecerle, a él y a los pasajeros, una óptima forma de movilidad. La gran experiencia en visión artificial y deep-learning permite ofrecer sistemas de gestión de flotas, mantenimiento preventivo y predictivo y conducción autónoma.

**¿Cómo valoraría la evolución de los resultados de matriculaciones de vehículos, tanto de Irizar como de Irizar e-mobility durante el primer semestre de 2019?**

El Grupo Irizar sigue creciendo en los mercados considerados por nosotros como estratégicos. Estamos cumpliendo las expectativas que nos marcamos para este 2019, anteponiendo siempre las necesidades de los clientes y los planes de desarrollo a largo plazo en las nuevas unidades de negocio.

**Centrándonos en autobús y autocar, ¿cómo es actualmente Irizar en cifras: número de personas que forman su equipo, plantas, producción de autobuses y autocares global y por plantas, porcentaje de exportación de la planta de España...?**

El Grupo Irizar es un grupo empresarial con presencia internacional formado por ocho marcas propias (Irizar, Irizar e-mobility, Alconza, Datik, Hispacold, Masats, Jema y Creatio) que desarrollan su actividad productiva en 13 plantas de producción (en España, Marruecos, Brasil, México y Sudáfrica) a las que se

suma un Centro propio de I+D. Posee 8 empresas propias de distribución y post venta (Irizar Autocars, Irizar UK, Irizar USA, Irizar Benelux, Irizar Asia Pacific, Datik Mexico, Jema USA, Hispacold Mexico).

Es un Grupo compuesto por más de 3.350 personas, con presencia comercial en los cinco continentes y con un volumen de facturación agregada de 750 millones de euros. Irizar S. Coop es la empresa matriz del Grupo y su sede central se ubica en la localidad de Ormaiztegui (Gipuzkoa-España), donde también se encuentra Creatio, el Centro de Investigación y Desarrollo del Grupo.

Fundado en 1889, el Grupo Irizar es hoy un grupo sólido, diversificado geográficamente e industrialmente y en continuo crecimiento.

La facturación de Irizar Ormaiztegui ha supuesto en el 2018 un 42% del total por encima de los 300 Millones, la del resto de plantas de autocares el 34% y la facturación del resto de empresas del Grupo sube hasta los 180 M € (el 24% del total).

Continuamos creciendo, en mayor medida, en productos marca propia, autocares integrales, que han supuesto un tercio de nuestra producción en Ormaiztegui. Hemos fabricado más de 3.000 autocares Premium en el Grupo de los que más de 1.300 se fabricaron en España para los mercados europeos. De ese total, 500 autocares fueron vehículos integrales o eléctricos marca Irizar.

**¿Cuáles considera que son las tendencias en el sector del autocar de media y larga distancia tanto tecnológicamente como por el tipo de propulsión?**

En autocares la tendencia continuará sobre todo con la generalización de los vehículos híbridos y en autobuses urbanos, los vehículos cero emisiones son la opción de futuro. La tendencia de las inversiones hacia vehículos sostenibles es imparable; híbridos y eléctricos, siendo estos últimos los que se impondrán en los próximos años.

**¿Siguen siendo líderes en autocares carrozados en el mercado español? ¿Cómo ha evolucionado su**







mercado nacional e internacional de autocares completos? Han transcurrido diez años desde que se presentó la tecnología integral en la feria Busworld del 2009 y 5 años desde que entregamos los primeros autobuses eléctricos. En la actualidad contamos con autocares y autobuses marca Irizar rodando por España, UK, Francia, Italia, Polonia, Benelux, Israel, USA y México, donde nuestra presencia comercial es importante.

Año a año nos vamos convirtiendo en una referencia en autocares y autobuses mediante la consolidación en mercados muy importantes y con un alto grado de exigencia en los productos y servicios. Ya somos líderes en España y Francia en el mercado de electromovilidad en las ciudades.

Cada vez nuestras ofertas engloban más cantidad de productos y servicios desde los vehículos hasta las principales infraestructuras que necesitan los clientes.

Siempre estamos al lado de los clientes para ofrecerle los servicios que necesita y hacerle más sencillo y rentable su negocio. Esta estrategia no impide continuar colaborando estrechamente con los fabricantes de chasis, con los que nos unen intereses comunes, y con los que seguimos incrementado nuestra presencia tanto en mercados Europeos como en el resto del Mundo. Estamos así mismo convencidos que Irizar es un partner ideal para alguno de ellos y así afrontar los retos que la movilidad sostenible nos plantea.

En cuanto a electromovilidad, ¿cree que la movilidad eléctrica va a penetrar más rápido de lo que se esperaba en el transporte público?

En este sentido nuestra postura es hoy tan firme como lo era en el 2011 cuando iniciamos el camino a la movilidad libre de emisiones, subrayamos que no hay vuelta atrás y que la conciencia social nos obliga a dejar una herencia que permita mejorar la huella de emisiones del transporte así como mejorar las condiciones de vida en las ciudades.

Irizar tiene un centro propio de I+D, ¿Trabajan en alguna otra propulsión alternativa diferente a la electricidad de cara a medio o largo plazo?

Estamos centrados en la electrificación de las ciudades, porque pensamos que existen claras ventajas para la movilidad en el futuro. Adicionalmente estamos analizando otro tipo de soluciones técnicas, ya sea en colaboración con otros partners o partiendo de soluciones propias, para atender las diferentes

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](http://www.JmbGrupo.com)

 + 34 607 400 483



alternativas existentes o de futuro en relación con la tracción libre de emisiones.

**Su compañía vende soluciones “llave en mano”, que incluye vehículos electrificados, sistemas de recarga... ¿Qué empresa del grupo se encarga de esta parte en concreto, la recarga y los mantenimientos?**

Es Irizar e-mobility directamente, integrando soluciones desarrolladas por empresas del Grupo, como es el caso de los cargadores de JEMA.

**Datik es la empresa de su grupo que desarrolla herramientas de gestión eficiente de flotas. ¿Piensa que los operadores españoles, en línea general, cuentan con software de este tipo o ve carencias todavía?**

Hay una tendencia clara a mejorar la rentabilidad de los negocios de transporte, para lo cual es requisito indispensable disponer de herramientas como las que Datik dispone. Hay muchas empresas que ya disponen de algún tipo de herramienta, pero nuestra sensación es que la gestión de las mismas se puede mejorar. En nuestro caso ponemos a disposición de los clientes una herramienta adaptada a sus propias necesidades, con grandes ventajas diferenciadoras respecto a lo que existe en el mercado, integrando otro tipo de sistemas electrónicos a bordo que los clientes quieran integrar.

**“HEMOS FABRICADO MÁS DE 3.000 AUTOCARES PREMIUM EN EL GRUPO DE LOS QUE MÁS DE 1.300 SE FABRICARON EN ESPAÑA PARA LOS MERCADOS EUROPEOS2”**

## IRIZAR TAMBIÉN EN EL SECTOR DE MERCANCÍAS

Por último, nos gustaría saber si su nuevo proyecto de electromovilidad, el camión ie truck, está ya circulando en pruebas con alguna empresa y qué se espera de él.

Tras la presentación del primer Irizar ie truck, en el marco del Sustainable Urban Mobility Congress SUM en Bilbao en febrero, este vehículo se destinó a la recogida de residuos en Pamplona.

Seguimos realizando inversiones y pruebas en diferentes ciudades y diferentes actores para que el ie Truck sea un producto que ayude a transformar las ciudades.

Se trata de una versión 6x2 de 8 metros de longitud con una capacidad portante de 18 toneladas. Incorpora un extensor de rango de CNG lo que le permite circular en modo eléctrico en las ciudades, añadiendo la posibilidad de prolongar su autonomía con un motor que funciona con gas natural.

El Irizar ie truck ha sido concebido para circular tanto en entornos urbanos como en interurbanos sin generar contaminación atmosférica ni acústica. Su bajo nivel de ruido le permite realizar trabajos por la noche, reduciendo el tráfico en las horas de mayor congestión.

Gracias a su gran versatilidad y flexibilidad, este camión puede destinarse a diferentes usos industriales con vocación de movilidad eléctrica. Permite instalar toda clase de carrocerías existentes en la actualidad sin apenas ningún tipo de modificación. Los ejes y dirección de desarrollo específico para la aplicación, dotan al vehículo de unas mayores prestaciones en cuanto a capacidades de carga y maniobrabilidad.

Actualmente se desarrollan nuevas versiones tanto en lo que respecta a la motorización eléctrica cero emisiones como a las diferentes aplicaciones, más allá de la recogida de residuos.







**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](mailto:info@cbmiberica.eu)

[www.cbmcompany.com](http://www.cbmcompany.com)



# BUSWORLD 2019. MÁS GRANDE QUE NUNCA

POR PRIMERA VEZ, BUSWORLD EUROPE SE CELEBRA EN BRUSELAS

**TRAS SU LARGA TRADICIÓN EN LA LOCALIDAD BELGA DE KORTRIJK, BUSWORLD EUROPE SE TRASLADA A CAPITAL DEL PAÍS. ESTA NUEVA EDICIÓN SE CELEBRA DEL 18 AL 23 DE OCTUBRE DE 2019**

**E**sta 25ª edición será la más grande de todas. Cuenta con 58.000 metros cuadrados netos sobre una superficie bruta de 79.000 metros cuadrados y un total de 9 pabellones. Contará con 510 expositores procedentes de 36 países diferentes. Entre ellos, habrá 75 fabricantes de autobuses y carrocerías y 435 proveedores de industria auxiliar. Busworld Europe ha crecido más del 30% desde la pasada edición de hace dos años, pues antes contaba con 50.000 metros cuadrados. Gracias a ello, la feria ha podido dar la posibilidad de participar a todas las empresas que llevaban años en lista de espera. Igualmente, se ha cubierto ya todo el espacio, pero el recinto ferial de Bruselas podría seguir creciendo si fuera necesario en próximas ediciones.

Por parte de España, participarán 30 expositores, incluidos 9 fabricantes. La feria espera que acudan 6.000 visitantes españoles, un 30% más que en 2017.

#### MÁS QUE PRODUCTO

En una feria que promete ser la más “verde” de los últimos años, habrá otros acontecimientos en paralelo a la exhibición, como la Conferencia Internacional

de la UITP, del 21 al 23 de octubre, que tratará sobre confort y seguridad, electrificación del autobús y nueva energía, entre otras cuestiones.

Por otro lado, Busworld Academy está organizando un seminario el 18 de octubre sobre GMobility. También hay varios concursos y premios: Grand Award Bus y Grand Award Coach. Habrá espacio para otorgar premios en varias categorías: diseño, seguridad, confort, ecología e innovación.

## BUSWORLD BRUSSELS 2019 EN CIFRAS



Superficie bruta: 79.000 m2  
 Superficie neta: 58.000 m2  
 Número de pabellones: 9  
 Número de expositores: 510  
 Número de fabricantes y carroceros: 75  
 Número de industria auxiliar: 435  
 Países participantes: 36  
 Expositores españoles: 30



## AUTO CUBY

Auto Cuby Sp.ZO.O fabricante de minibuses realizados sobre carrocería Mercedes Benz y Iveco Daily que realiza modelos que cubren las plazas de 7 a 35 plazas, estará en la próxima edición de la feria en Pabellón 1, Stand 129 donde va presentar siguientes novedades:

- CUBY SPRINTER 100% ELECTRICO
- CUBY SPRINTER RH con anchura 2.15m con distribución 2+2
- NUEVO MODELO Iveco Daily Vip en versión Business
- CUBY SPRINTER CITI LINE - URBANO - hecho en base de nuevo modelo 907

El equipo de la marca informará a los visitantes con más detalles de todos los productos a exponer y la gran gama de la que dispone en este año 2019/2020.



## CAR-BUS.NET

El fabricante CAR-BUS.NET estará presente en la feria BUSWORLD en el Stand Patio 2. Su modelo SPICA, unidad premiada como Microbús del Año en 2009, 2013 y también en este año 2019, estará presente ofreciendo las novedades incorporadas en el nuevo modelo Sprinter de Mercedes-Benz con un rediseño completo de la unidad incorporando nuevos paneles laterales de diseño más envolventes adaptados al chasis e incorporación de nuevo spoiler delantero con luz diurna integrada. La utilización de materiales tecnológicamente muy avanzados nos ofrece la oportunidad de conseguir una solidez superior a la anterior y un mejor peso final.

Las unidades que presenta en la feria de Busworld tendrán la misma dimensión de carrocería. Una unidad está diseñada para 19 plazas más guía más con-



# SUNSET S4



**Ferqui**

ferqui.com  
985 740 420



ductor, pero incorporando una distribución especial para un servicio exclusivo. La segunda unidad está diseñada para 22 plazas + guía + conductor, con maleteros laterales y una acabado excepcional que va a sorprender a todos los clientes.

#### DAIMLER



Daimler Buses presentará en el pabellón 5 su sistema completo de movilidad eléctrica. El Mercedes-Benz eCitaro totalmente eléctrico es alimentado por batería. Se puede equipar con hasta doce paquetes de baterías. Esto da como resultado 170 kilómetros sin recarga. A partir de 2020, también está disponible en su versión articulada (eCitaro G) con una capacidad de 145 pasajeros sentados. A partir de 2021, saldrá al mercado con la próxima generación de baterías y en la segunda mitad de 2020 con baterías de estado sólido (baterías de polímero de litio). A partir de 2022 se contará con la batería de autobús con extensión de rango (pila de combustible basada en hidrógeno)

Además presenta el versátil Intouro, así como el rentable, seguro y confortable Turismo 15 RHD de techo alto. Un destacado especial es el estreno mundial del nuevo Sprinter Travel 75. Su mayor capacidad de pasajeros de 21 + 1 asientos, gracias a su nuevo eje de alta carga, establece nuevos estándares en el transporte de pasajeros.

Los autocares expuestos de Setra van desde el rentable Setra MultiClass S 415 LE, pasando por el autocar interurbano de largo recorrido Setra ComfortClass S 515 HD y el Setra TopClass S 516 HDH de techo alto, hasta el doble piso Setra TopClass S 531 DT.

#### FERQUI

Como novedades Ferqui mostrará tres vehículos en el Patio 2. El Sunset S4, con una estructura diseñada con perfiles de aleación ligera, para reducir un 20%



el peso del módulo resistivo, logra una capacidad de 22 +C, junto con un maletero de 2 m<sup>3</sup>. Se ha utilizado como plataforma base el chasis cabina Mercedes-Benz Sprinter 519. Versiones: 22+C, 19+G+C y Semiurbana.

El modelo Sunrise GNC sobre la base del chasis Iveco Daily 70C14 es propulsado mediante gas natural comprimido, con una potencia de 140 CV, está equipado con 24 asientos+G+C y acceso para personas con sillas de ruedas con capacidad para llevar hasta 8. Versiones: 28+G+C y Semiurbana.

El Sunrise Semiurbano es la oferta para conexiones desde el centro de las ciudades a los alrededores. Está construida sobre el chasis Iveco Daily 70C18. Versiones desde 24 sentados + C, 4 de pie y 1 SSRR, hasta 12 sentados, 16 de pie, y 1 SSRR.

#### INDCAR

En el Stand 525 del Hall 5, Indcar mostrará sus modelos Mago 2, Next powered by DAF, Mobi Low Entry y las premier de los modelos Wing 2020, Mobi City L7 y Strada e-City Low Entry – 100% eléctrico.

La principal novedad y apuesta de Indcar para este Busworld es la presentación oficial de su primer minibus urbano Strada e-City Low Entry. El vehículo es 100% eléctrico, cero emisiones y con capacidad para hasta 22 pasajeros. El vehículo está basado en la plataforma del chasis Iveco. Lo verdaderamente innovador del proyecto Strada e-City es su autonomía: 16 horas seguidas sin necesidad de parar a recargar. La principal novedad del Wing 2020 es el nuevo chasis Daily Iveco. Con un motor más potente de 220 cv, luces delanteras led, y un interior con nuevas funcionalidades para el conductor, nuevo volante y cambio automático. El modelo expuesto en Busworld es un Wing L8,5, de 30 plazas. También se carroza en versiones de 7 y 8 metros.

El vehículo más pequeño de la gama Indcar, el Mobi City L7 da solución a calles estrechas, cascos históricos... Es carrozado sobre chasis Iveco Daily, con unas medidas de 2 metros de ancho por 7 de largo (también disponible en 8 y 8,5 metros) y se presenta en diferentes distribuciones. La capacidad máxima es de 44 pasajeros (10 sentados + 34 de pie), que disminuye un poco si se añade espacio para silla de ruedas. Se está trabajando en una versión GNC.







### IRIZAR

El Grupo Irizar, que este año cumple 130 años, mostrará en Busworld su gran capacidad de innovación y tecnología, y presentará su estrategia de futuro en el stand número 636 del Hall 6 de 2000 m2 en el que convivirán Irizar e Irizar e-mobility. Podrán contemplarse seis vehículos de última generación: dos unidades integrales marca Irizar (Irizar i8 e Irizar i6S), dos autocares híbridos (el nuevo Irizar i4 e Irizar i3) y dos autobuses eléctricos (el nuevo ie bus e ie tram). Todos estos vehículos presentan innovaciones en cuanto a accesibilidad, seguridad, tecnología y sostenibilidad. El stand contará, también, con un espacio dedicado a la tecnología. En él se mostrarán distintas soluciones tecnológicas desarrolladas y fabricadas por el Grupo Irizar.

### IVECO

IVECO BUS también dará un paso más en movilidad sostenible, confirmando su fuerte liderazgo tanto en gas natural como en electromovilidad. Así, la marca presentará su gama Crossway Natural Power, con versiones de baja entrada (low entry) y de piso normal, pero también una oferta completa de electromovilidad, con un BRT Crealis de carga en movimiento y un autobús eléctrico, respondiendo aún más a las crecientes necesidades de transporte sostenible.

El autocar Evadys, diseñado para responder a los requisitos del transporte regional y nacional, así como los servicios turísticos locales y de media distancia, también formará parte de la exposición. Este vehículo, es reconocido por su polivalencia y un TCO optimizado.



INFORMATION TECHNOLOGY  
for PUBLIC TRANSPORT

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

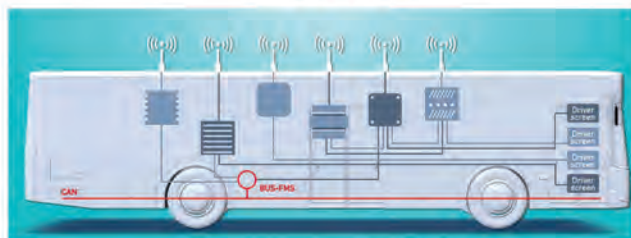


Miembro Estratégico de ITxPT

### ¿Qué es ITxPT?

Es un organismo europeo que se encarga de desarrollar las diferentes normativas encaminadas a estandarizar los conexiones de los distintos equipos instalados en los vehículos de transporte público, así como, sus protocolos de comunicación con el fin de reducir costes, evitar duplicidades, limitar monopolios y fomentar su interoperabilidad

### Sin ITxPT



Duplicidad  
equipos



Múltiples  
cableados



Instalación  
compleja



Conexiones  
diferentes

### Con ITxPT



- Beneficia: OEM, Operadores, Autoridades y Usuarios
- Simplifica la arquitectura eléctrica del vehículo
- Reduce costes de instalación y mantenimiento
- Fomenta la interoperabilidad de los sistemas
- Limita los monopolios

Actia, como miembro fundador y estratégico de esta organización, dispone actualmente de un amplia gama de productos, homologados ITxPT, tanto para OEM como para Operadores.

Además, IVECO BUS presentará una serie de soluciones concretas para operadores como ITxPT, para una arquitectura única "plug & play", gestión de flotas o asistencia remota, para optimizar el tiempo de actividad del vehículo.

#### KING LONG

Presentará el autobús urbano PE12 100% eléctrico de 12 metros y dos modelos de autocar: el nuevo U13 versión sobre-elevada de 59 plazas concebido para el mercado europeo posee una altura de 3,48 m y que se encuentra disponible en tres longitudes: 10,70 m, 12,20 m y 12,90 m; y el nuevo autocar de lujo C13 HD de 13 metros con luna sencilla de King Long que incorpora la más avanzada tecnología al servicio de la seguridad, eficiencia y el confort, destacando por su elevado nivel de aislamiento.

King Long lanzará su autobús Apolong de conducción autónoma con nivel 4 sin intervención humana. Este bus puede albergar 14 pasajeros sentados y diferencia de los autobuses convencionales, no tiene volante, ni acelerador ni freno ni tan siquiera asiento para el conductor y cuenta con tecnología HMI (Human-Machine Interaction) para facilitar en todo momento la interacción entre pasajero y vehículo. El propio vehículo está dotado de inteligencia artificial que analiza en todo momento al entorno y se anticipa a los posibles incidentes que pudieran tener lugar a su alrededor, tomando decisiones autónomas. Actualmente, el King Long Apolong se encuentra operando en 20 ciudades como otro vehículo más.



#### MAN

Eficiencia, seguridad y soluciones integrales serán los ejes principales de la exposición del grupo. Además, veremos sus principales modelos y nuevos lanzamientos. Además del MAN TGE Intercity para el transporte interurbano, MAN presenta en Busworld dos nuevos minibus: el MAN eTGE Kombi y el MAN TGE City.



Las marcas MAN y NEOPLAN han incluido todavía más seguridad en sus modelos. Así, veremos el MAN Lion's City 19 equipado con un sistema de aviso activo de giro con reconocimiento de peatones, ciclistas y motociclistas, y el autocar de doble piso NEOPLAN Skyliner OptiView, que tiene el primer sistema de sustitución de espejos para autocares, y que ahora estará disponible para todos los modelos de NEOPLAN a partir de 2020. La seguridad adicional de NEOPLAN la proporcionan los nuevos sistemas de asistencia a la conducción y en giros, una pantalla de limitación de velocidad y un reconocimiento automático de señales de tráfico.

En cuanto a eficiencia, veremos los modelos MAN Lion's City E, totalmente eléctrico, vehículo de la nueva gama de urbanos MAN Lion's City, y el MAN Lion's City 19 EfficientHybrid, la nueva variante de 18,75 metros. Por otro lado, estarán los modelos MAN Lion's Intercity, la nueva solución para transporte suburbano y escolar con motor D15 y MAN TipMatic Coach (cadena cinemática ultramoderna para las entregas a partir de la primavera de 2020), y el autocar MAN Lion's Coach C con 13 metros. Y por parte de NEOPLAN estarán el Tourliner L y el Skyliner NEOPLAN.

Los expertos de MAN Transport Solutions ofrecen a los operadores de flotas de autobuses un enfoque de consultoría integral y soluciones individuales para la operación, la infraestructura, el servicio y el mantenimiento relacionados con la electromovilidad. Por otro lado, MAN DigitalServices ayudará a vigilar y optimizar todos los factores de costes.

#### OTOKAR

Otokar estará presente con cinco nuevos vehículos. Allí, la marca nos facilitará todos los detalles sobre cada uno de ellos: se trata de los modelos eKENT C (100% eléctrico), KENT C CNG, KENT U LE, TERRITO U versión para colegios y ULYSO T con PMR.





## SOLARIS

Solaris presentará en el Hall 5, stand número 507, tres vehículos libres de emisiones en la exposición Busworld: el Trollino 24, el Urbino 12 de hidrógeno y el Urbino 18 eléctrico (equipado con sistemas avanzados de asistencia al conductor ADAS. El dispositivo Mobileye Shield Plus minimiza el riesgo de colisionar con peatones o ciclistas gracias a un sistema de cámaras inteligentes que monitorean constantemente los puntos ciegos del vehículo.) Además veremos el estreno mundial del nuevo tipo de batería Solaris High Energy +.

Solaris Urbino 12 hidrógeno es un vehículo completamente libre de emisiones en el que el hidrógeno se transforma en una celda de combustible en electricidad que, a su vez, impulsa la línea de transmisión. El hidrógeno Urbino 12 está equipado con una celda de combustible de última generación de 60 kW que actúa como una planta de energía de hidrógeno en miniatura a bordo del vehículo. Los únicos "subproductos" generados durante la operación del hidrógeno Solaris Urbino 12 son el calor y el vapor. Gracias al uso de tecnología avanzada, el autobús podrá cubrir hasta 350 km en una sola recarga.

En cuanto a la tecnología de almacenamiento de hidrógeno, el hidrógeno Urbino 12 presenta soluciones de vanguardia. El combustible se acumula en forma gaseosa en 5 tanques compuestos de nueva



generación colocados junto al techo del autobús. Se instala una válvula multifuncional que abarca una gama de medidas de seguridad al final de cada cilindro. El bus está equipado con una batería Solaris High Power cuya función es soportar la pila de combustible en momentos de mayor demanda de energía eléctrica. La batería se recarga utilizando energía derivada del hidrógeno y se recupera durante el proceso de frenado. Complementando la línea de transmisión hay un eje con motores eléctricos integrados.

## HABRÁ 75 FABRICANTES DE AUTOBUSES Y CARROCERÍAS Y 435 PROVEEDORES DE INDUSTRIA AUXILIAR

# ATLAS®



## Autocar & Autobus

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

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

[www.atlasautobus.com](http://www.atlasautobus.com) • [info@atlasautobus.com](mailto:info@atlasautobus.com)

## Recambios y Accesorios para Autobuses y Autocares

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



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

**Euroliners y Eurotrims** Distribuidores exclusivos para España y Portugal

#### TEMSA



La principal novedad de TEMSA será el modelo AVE-NIDA ELECTRON, un autobús de su próxima generación en electromovilidad, con sistema de conducción de un pedal. El tiempo de carga es de 4.5 horas con un cargador de CC de 90 kWh y 3 horas con un cargador de 150 kWh. Para maximizar la potencia de frenado regenerativo, el selector de cambios tiene 4 programas básicos. 50% de energía regenerativa para la selección "D", 75% de energía regenerativa para la selección "1", 50% de energía regenerativa para la selección "2" 0% de energía regenerativa para la selección "3". El vehículo puede recuperar el 70% de la energía, ampliando así el alcance.

#### UNVI

Veremos el SIL INTERCITY DOBLE PISO, autocar de dos pisos Clase II Express o Clase III de medio y largo recorrido con capacidad hasta 97 plazas y longitud hasta 14,6 metros. La versión a gas CNG cuenta con más de 500 km de autonomía. También estará el COMPA T Iveco Daily, minibús de hasta 33 plazas con longitud de aproximadamente 7,8 y 8.5 metros. Como novedad, sus versiones CNG, PMR y OPEN AIR. Veremos al best seller descapotable URBIS 2.5 DD OPEN TOP MAN 22, autobús urbano de doble piso Clase I o II descapotable con 12 metros y capacidad hasta 85 plazas sentadas 53 plazas arriba, con propulsión eléctrica, híbrida, a gas CNG y diésel, así como el URBIS 2.5 DD OPEN TOP SCANIA CNG, urbano de doble piso Clase I o II descapotable de hasta 72 plazas sentadas y 55 plazas arriba.



En el exterior, para pruebas, estará el Urbis 2.5 DD Open Top 100% eléctrico, urbano doble piso Clase I o II descapotable de 12,3 metros con hasta 78 plazas y hasta 55 arriba

#### VDL

El Citea SLE-129 Electric se mostrará por primera vez durante Busworld en Bruselas. Se basa en el probado sistema de propulsión SLF, con más de 260 unidades en funcionamiento del Citea SLFA-180 y el SLFA-181 Electric.

En el stand habrá también tres versiones del modelo Futuras: El VDL Futura FDD2-141 / 2600 en versión ultra lujosa de dos pisos con arreglo 2 + 1; el VDL Futura FHD2-129/2100, un modelo de lujo y confort; y el VDL FHD2-139/2300 para aportar un alto nivel de comodidad también para el pasajero PMR. Por otro lado, se presentará la próxima generación de diésel Citea LLE extremadamente eficiente.



#### VOLVO

Volvo lanzará el nuevo autobús urbano 7900 Eléctrico articulado y presentará las nuevas variantes del autocar 9700 con algunas características y longitudes nuevas. Tanto 15 m y 13 m estarán en su stand. Además contará con el nuevo autocar 9900 que lanzó el año pasado. Fuera de la feria, será posible probar algunos autobuses y autocares.

También habrá una parte del stand dedicada a los autobuses usados. El visitante de su stand descubrirá también su campaña "CERO", eje central de la campaña de la marca, así como el abanico de servicios Volvo.







#### ALLISON TRANSMISSION

Allison Transmission presentará toda su oferta de soluciones de propulsión para destacar los últimos avances en tecnología de ahorro en el consumo de combustible, que incluye, entre otros, los últimos modelos de transmisión T 3280 xFETM y T 2100 xFETM. Éstos incorporan relación de marchas mejorada y el paquete FuelSense® Max.

La importante herencia de Allison en sistemas de propulsión eléctrica como fabricante mundial de sistemas híbridos para autobuses de tránsito y autobuses urbanos estará representada con el sistema eléctrico híbrido H 40/50 EPTM. Allison ha anunciado recientemente la ampliación de su cartera de ofertas para la electrificación con el H 40/50 con Flex EV, un sistema eléctrico híbrido con mayor au-

## POR PARTE DE ESPAÑA, PARTICIPARÁN 30 EXPOSITORES, INCLUIDOS 9 FABRICANTES

tonomía puramente eléctrica extendida de hasta 15 Km. En abril anunció la adquisición de la división de sistemas de vehículos eléctricos de AxleTech y Vantage Power.

#### ATLAS BUS

Atlas Bus acudirá con soluciones de audio, iluminación y embellecimiento profesional: Micrófonos SBS universales de alta calidad, con cápsula High Stream de gran captación; Tomas dobles de carga USB 2.4 ma doble. Ahorra Espacio, ya que se pueden usar 2 puertos USB para cargar dos dispositivos simultáneamente; carteles LED de destino color blanco de sexta generación. Garantía de 5 años y características superiores a las de los letreros hasta ahora en mercado; Embellecedores para Iveco 70C de perfil rebajado, marca Euroliners, simulación llanta de aluminio en Acero Inoxidable, son más ligeros y ajustados a la llanta para menor exposición a impactos, mejorando también la aerodinámica; y Embellecedores para Mercedes Sprinter 2019 de

**dimm**

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.montajesmecanicos.com](http://www.montajesmecanicos.com) | [dimm@montajesmecanicos.com](mailto:dimm@montajesmecanicos.com) | 976 478 883

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



perfil rebajado, marca Euroliners, simulación llanta de aluminio en Acero Inoxidable, con orificios de ventilación optimizados para las nuevas llantas.

#### AUDIOBUS



AudioBus, S.L. tendrá muchas novedades en Busworld. En su división electrónica veremos: Monitores LED de gran formato (Panorámico hasta 27" e Hiperpanorámico en 29" y 38"); el reproductor doble zona 1 din, todo en 1, con la novedad de conexión CANBUS, lo que permite entre otras cosas su manejo desde los mandos del volante original de todas las marcas; cargadores USB para teléfono móvil (de carga ultra-rápida y de instalación en superficie, para vehículos con poco espacio); el sistema de Cámaras visión 360° y el Sistema Avanzado de Visión lateral (cámara y monitor) para sustituir los espejos retrovisores

En cuanto a su división eléctrica, contará con nuevos interruptores con iluminación LED con símbolo y color personalizable (verde, azul, blanco, rojo o ambar).

#### EBERSPÄECHER

Eberspaecher estará presente con sus equipos de confort climático respetuoso con el medio ambiente para cada necesidad. Con el calentador de aire Aitronic L3 Commercial y el calentador de agua Hydronic L3, el stand de exhibición presenta las últi-



mas generaciones de productos de los precalentadores Eberspaecher probados. Otro punto a destacar es la primera presentación del sistema de gestión térmica AC 136 HP CO2 que garantiza un confort climático respetuoso con el medio ambiente en autobuses híbridos y eléctricos.

#### HANOVER



Hanover ha desarrollado una nueva gama de letreros de alta resolución. Utilizando la última tecnología LED, ha conseguido reducir el espacio de píxeles a 2mm. El resultado es hasta 30 veces el número total de LEDs utilizados en un sistema de señalización normal y, por tanto, una claridad mejorada de una manera excepcional. La próxima generación de letreros de destino G4 de Hanover utiliza sus fuentes de alimentación más eficientes y de menor coste hasta la fecha. Usan tecnología de última generación Surface Mount LEDs, que proporcionan la mejor eficiencia disponible y que permite un diseño de carcasa más delgado. Su procesadora G4 soporta todos los letreros de la generación anterior y ahora incluye conectividad IP como opción. Además, su diseño ultradelgado y ligero permite una instalación más fácil y favorece el ahorro en el consumo de combustible. Los letreros G4 de Hanover vuelven a marcar la pauta mundial ofreciendo una solución eficiente, fiable y rentable.

#### HIDRAL GOBEL

En su stand ampliado de esta edición de la feria presentará la Plataforma MICRO XC y la rampa HGR COMFORT. MICRO XC, la versión más compacta del catálogo Hidral Gobel Micro, es una plataforma para Minibuses, óptima para su montaje en la zona trasera debajo del chasis, muy competitiva tanto a nivel técnico como económico. En la zona de micros tam-





bién estarán la plataforma automática GOBEL 2B y la rampa VICOLI, eléctrica.

Para autobuses urbanos tendrá la nueva rampa HGR COMFORT, una rampa doble, formada por una rampa manual y una eléctrica, dos mecanismos totalmente independientes para maximizar la fiabilidad del conjunto, pero también integrados en una única unidad de fácil montaje en el suelo del vehículo. Mostrará además productos para autocares: una plataforma GOBEL 300, totalmente automática y de dimensiones más reducidas, y una plataforma GOBEL EVO-18, semi-automática. Finalmente ofrecerá una amplia gama de elementos de sujeción de pasajeros y sillas de ruedas de la marca UNWIN, de la cuál son distribuidores en España.

HISPAOLD



Hispacold presenta los nuevos sistemas de la gama Breeze, que se adaptan a toda clase de vehículos: urbanos, interurbanos y discrecionales, de combustión, híbridos y cero emisiones. Los nuevos equipos Breeze son más ligeros que los equipos de última generación del mercado, reduciendo su peso en más de un 35% con respecto a gamas anteriores. Además, su modularidad favorece la adaptación al cliente y permite que se reduzcan los plazos de entrega. Los equipos se adaptan a cualquier radio del techo del vehículo. La fijación mecánica de los equipos al techo del vehículo permite minimizar los tiempos y costes de instalación, así como una mayor limpieza.

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](http://vdlbuscoach.com)





#### ISRINGHAUSEN

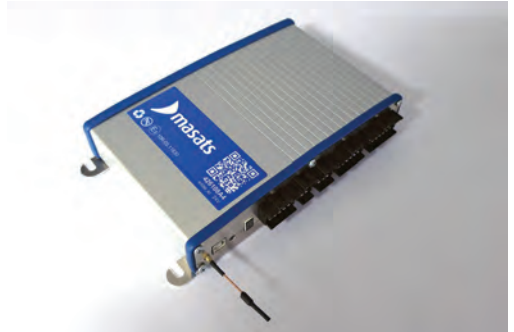
En el campo del transporte urbano, ISRI® presenta 2 versiones de la familia CIVIC. El concepto modular permite adecuar su uso a los segmentos de transporte urbano e interurbano dependiendo de su versión. Para el viaje en autocar estarán presentes los modelos EGA y COACH CONCEPT en sus versiones ligeras y confortables. En la versión CONFORT del modelo COACH CONCEPT, el perfil del respaldo ha sido diseñado para ahorrar espacio. La versión de lujo incluye un diseño de tapicería aún más confortable, e incluye nuevos conceptos de almacenamiento, puertos USB y carga inalámbrica para móviles.

#### KIEL



En segmento urbano, KIEL lanza la butaca Citos, con nuevo diseño y reducción de peso. En el segmento de cercanías presentará una versión de la Ligero con una consola de digitalización con cargador por inducción, (además de cargador USB), luz LED de lectura, soporte para Smart phone y pulsador de petición de llamada. Y en el segmento autocar, la nueva Avance X. Es un nuevo diseño para la exitosa línea de butacas de largo recorrido. Se ha decidido mantener el nombre Avance por la identificación que ha conseguido en el mercado pero tiene un diseño absolutamente nuevo.

## BUSWORLD EUROPE 2019 HA CRECIDO MÁS DEL 30% DESDE LA PASADA EDICIÓN



#### MASATS

Masats presentará dos novedades mundiales: SWYNCRO - Swing Synchro Door System -. Se trata de un cambio en la concepción de los sistemas de apertura de puerta para autocares. La suavidad de movimiento, totalmente horizontal sin cuñas ni barras estabilizadoras, permite una perfecta estanqueidad y la eliminación de ruidos de rodaje, que aumentan la comodidad de pasajeros y conductores. La puerta es antivandálica y permite reducir el tiempo de montaje en un 50%; y EVOLUTION. Se trata de un nuevo control electrónico tanto para puertas de autobús como de autocar, y también apta tanto para puertas como para rampas. Su electrónica incorpora capacidades de Autodiagnos.

#### UPIC

Por una parte habrá equipos de catering a bordo, dentro de los que se incluyen las cafeteras con funcionamiento a 24v, frigoríficos para cualquier situación con capacidades desde 1,5 lt hasta 150 lt, minicocinas, calentadores de agua, mesas de juego y en especial máquinas de vending para la venta a bordo de latas frescas, botellas pet o snacks. Tendrá también la sección de iluminación con los nuevos faros delanteros con tecnología LED fabricados por la marca Braslux de la que son distribuidores. También se podrán ver varios modelos nuevos de pilotos tanto traseros como delanteros y laterales, con formas más ergonómicas. Además presentará un nuevo módulo portapaquetes muy versátil. Aparte tendrá otros componentes para la carrocería de los vehículos, como cierres, cerraduras, alfombras, perfiles de estanqueidad, agarradores, asas, mamparas, etc.







### VOGEL

En sector urbano, se mantiene el asiento Pino, y se completa la gama con el lanzamiento de la nueva butaca urbana System 300, un asiento ultraligero y de fácil mantenimiento, que es lo más demandado por esa tipología de transporte pero con una serie de opciones interesantes, como toma de USB y luz de lectura integradas, así como conexión wifi remota. En suburbano se completa la gama con la nueva Arondo city, junto a los exitosos modelos Primus y Arondo. En coach, a la butaca Conturo se une la nueva Magnio, concebida para una línea de exigencia aún mayor y será una de las novedades este otoño en la familia de producto Vogel.

### VOITH



Los resultados de las pruebas realizadas con los prototipos de DIWA NXT confirman los valores pronosticados de eficiencia y reducción de emisiones. La nueva caja de cambios incorpora un sistema híbrido de 48V opcional y una unidad de recuperación de energía (CRU), al tiempo que ofrece unos desarrollos óptimos, incluyendo una marcha adicional destinada a aplicaciones interurbanas. DIWA NXT dispondrá también de un sistema mild hybrid opcional. La producción en serie está prevista para principios de 2021. Con la presentación del Voith Electrical Drive System (VEDS), Voith entró en 2018 en el creciente mercado de la electromovilidad. El VEDS es el primer sistema completo no vinculado a un fabricante que incluye los componentes de tracción, el control de elementos auxiliares, la distribución de alta tensión, el sistema de refrigeración y el cableado de todos los elementos.

### ZF

ZF presenta el Sistema de transmisión automática para autobuses EcoLife 2, eficiente y robusta, que ofrece hasta un 3% de ahorro de combustible en comparación con la primera generación. Otras mejoras son la función "stop-start" para todas las variantes de modelos y la reducción del desgaste gracias a un concepto de refrigeración optimizado. En la última generación de EcoLife, ZF también ha mejorado aún más los niveles de confort, con la mejora de la calidad de los cambios. También se está desarrollando una variante de EcoLife 2 para autocares, que cubre el rango de par entre 1.700 y 2.800 Nm.



# Continental



The Future in Motion



## Seguridad para los pasajeros, rentabilidad para las flotas.

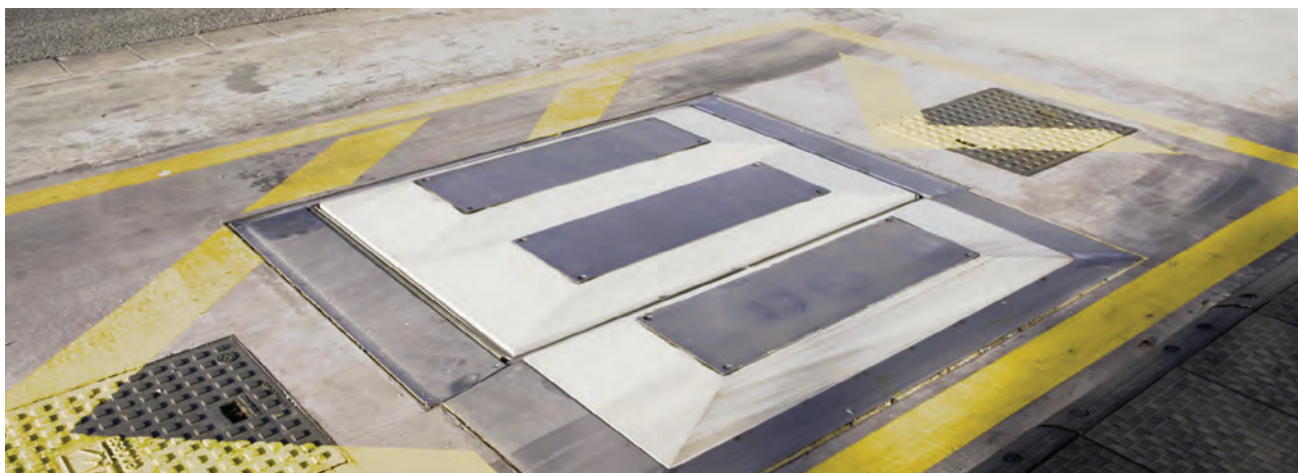
Cada vez más personas eligen el autobús para trayectos urbanos, interurbanos, regionales o internacionales.

Para **afrentar los enormes retos** que estos desplazamientos suponen, la gama de neumáticos para autobús de Continental ofrece los más altos niveles de **eficiencia, fiabilidad y seguridad**.

Los modelos Conti Coach, Conti City Plus y Conti Urban son compatibles con la tecnología de control digital ContiPressureCheck™ y ContiConnect™.



Kilometraje, rentabilidad y seguridad.



# EMT MÁLAGA PRUEBA LA CARGA RÁPIDA ELÉCTRICA POR CONTACTO EN EL SUELO

EL SISTEMA SRS DE ALSTOM ESTÁ EN PRUEBAS CON EL PROYECTO PALOMA

**ALSTOM HA PRESENTADO MUNDIALMENTE ESTE SISTEMA DE RECARGA ELÉCTRICA, VERSIÓN PARA AUTOBUSES DE SU CONOCIDO SISTEMA APS PARA TRANVÍAS ACTIVO EN 12 CIUDADES DE TODO EL MUNDO Y CON MÁS DE 40 MILLONES DE KILÓMETROS RECORRIDOS COMO AVAL**

## ¿CÓMO FUNCIONA EL SISTEMA SRS?

Cuando el autobús eléctrico llega a la parada, las zapatas instaladas en el suelo se comunican vía wifi con la unidad de control del autobús para que se acerque el equipo embarcado en los bajos del vehículo, denominado "patines", que se engancha a las zapatas. En ese momento, un soplo de aire elimina posibles obstáculos, como hojas de árbol, plásticos... y se acoplan zapatas y patines. Una compuerta de seguridad baja del autobús para sellar la zona de carga en el suelo y comienza el proceso de alimentación. Ese sistema de seguridad evita que mientras el autobús carga, un objeto o animal callejero pueda acceder a esa zona de contacto. En cocheras no es necesario instalarlo.

Cuando el proceso de carga ha terminado, se eleva el sistema de seguridad y los patines y la carga ha terminado. Mientras no hay conexión wifi con el vehículo, las zapatas del suelo no transmiten energía, por lo que es totalmente seguro caminar sobre las placas instaladas en la vía. Además, para evitar que en invierno a bajas temperaturas se congelen las zapatas, cuentan con un sistema de calefacción propio.

## PROYECTO PALOMA

PALOMA (Prototipo para la Operación Alternativa de Activos de Movilidad) es un proyecto piloto cofinanciado por la UE con fondos FEDER y CDTI. Está liderado por Alstom en colaboración con Endesa, Mansel, el Ayuntamiento de Málaga, la EMT de la ciudad y la Universidad de la misma (UMA).

## MIEMBRO DEL JURADO



**E**l lugar elegido para el test es la ciudad de Málaga, dentro del proyecto PALOMA. Con él se pretende lanzar el primer sistema automático del mundo de carga rápida en suelo para autobuses 100% eléctricos. El sistema de Alstom se denomina SRS. El sistema está en funcionamiento con dos vehículos, el modelo Aptis de la marca y otro de un colaborador de Finlandia, Linkker. Ambos son autobuses eléctricos de 12 metros. Aunque se cargan en cochera, pueden aprovechar la recarga de oportunidad con el sistema SRS instalado en una parada de autobús frente a la Escuela de Ingeniería Industrial de la Universidad de Málaga.

La unidad de Alstom estará unas semanas en pruebas pero el Linkker realiza de manera estable desde hace tiempo los test del sistema de carga en situación real, pues circula en la línea 1 de EMT Málaga, equipada con un cargador de 200kW. Para Alstom es muy importante que sus sistema de recarga sea compatible con los vehículos de cualquier otra marca, adelantándose a los estándares europeos que entrarán en vigor en pocos años.





# LA UNIDAD 5.000 DEL I6, PARA AUTOCARES JULIÀ

EL OPERADOR VOLVIÓ A APOSTAR POR IRIZAR AL COMPRAR LA EMBLEMÁTICA UNIDAD

EN UN ACTO CELEBRADO EN LAS INSTALACIONES DE IRIZAR EN ORMAIZTEGI, LA MARCA HIZO ENTREGA DE LA UNIDAD NÚMERO 5.000 DE SU MODELO DE AUTOCAR I6 A LA EMPRESA AUTOCARES JULIÀ

MIEMBRO DEL JURADO



Una vez más, y después de muchos años de colaboración, el grupo catalán vuelve a mostrar su fidelidad hacia Irizar haciéndose con este vehículo integral tan emblemático y especial.

## IRIZAR I6

El Irizar i6 número 5.000 es un vehículo de 13m de longitud en su versión elevada, con un motor DAF de 450CV, con 59 butacas modelo i6 equipadas con tomas USB y la tecnología habitual que equipa de serie el vehículo.

Desde su presentación en 2009, el vehículo Irizar i6 se ha consolidado como el autocar líder en el sector de líneas de medio y largo recorrido y discrecional.

En estas 5.000 unidades, el Irizar i6 ha venido ofreciendo un servicio único, moderno, seguro, fiable y de máximo confort a todos sus usuarios.

## AUTOCARES JULIÀ

Fundada en 1933, Autocares Julià es la empresa de transporte de pasajeros de Grupo Julià, uno de los principales grupos empresariales en España especializado en servicios globales de turismo y movilidad. Cuenta con una flota de más de 260 autocares y minibus equipados con las máximas prestaciones de confort y seguridad y con una antigüedad media inferior a los 4 años...

Autocares Julià ofrece en la actualidad servicios discrecionales y regulares de transporte de pasajeros a más de 2.500 clientes.





# CONFEBUS PIDE PRIORIDAD A LA INNOVACIÓN EN LAS LICITACIONES

“LOS ASPECTOS ECONÓMICOS NO DEBERÍAN SER EL REQUISITO PRINCIPAL DE LOS CONCURSOS”

**ESTA FUE UNA DE LAS PRINCIPALES IDEAS LANZADAS EN LA QUINTA EDICIÓN DEL CURSO DE VERANO DE CONFEBUS, QUE REUNIÓ A ALREDEDOR DE 100 PARTICIPANTES, Y QUE SE CENTRÓ EN EL ANÁLISIS DE LA “CONTRATACIÓN PÚBLICA DE LA MOVILIDAD”**

**C**ONFEBUS celebró los pasados 12 y 13 de septiembre en colaboración con la Universidad Internacional Menéndez Pelayo (UIMP), en el Palacio de la Magdalena de Santander, su 5º Curso de Verano.

El encuentro fue inaugurado por el consejero de Innovación, Industria, Transporte y Comercio de Cantabria, Francisco Martín, que habló sobre la importancia que la tecnología tiene para que el transporte colectivo a la demanda sea una realidad. Marín afirmaba que en la movilidad de Cantabria se buscan 4 pilares básicos: “mejorar el servicio para los usuarios,

estabilidad laboral para eliminar tensiones y huelgas, dar seguridad al operador que invierte en sus líneas y fomentar la sostenibilidad ecológica, económica y social. Para ello hace falta la colaboración público-privada”.

La secretaria general de Transporte del Ministerio de Fomento, María José Rallo, dio datos importantes del sector, como que representa el 55 del PIB. En cuanto al futuro de la movilidad, hablaba sobre los dos puntos sobre los que gira: la tecnología y el cambio climático. “La movilidad debe tratarse como un derecho”, decía, que además ayuda a la “vertebración y cohesión social”. Por ello, el Gobierno se plantea la “Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada”. Esta estrategia tendrá muchas medias y algunas afectarán al bus. Afirmaba que es importante que “la regulación no ponga cortapisas a la evolución”.

Rallo ratificó el apoyo del Gobierno al sistema concesional español de autobús pero matizó que es





necesario hacer un rediseño de la red. En la primera fase de este trabajo, las nuevas concesiones se adaptarán mejor a la demanda actual, fomentando la colaboración entre modos, tanto los tradicionales como los nuevos, para ofrecer mejor servicio y no repetir las concesiones históricas. Es fundamental que se trabaje coordinadamente y que el diseño sea fruto del trabajo entre el Estado y las diferentes CC.AA.”

Por su parte, el presidente de CONFEBUS, Rafael Barbadillo, indicaba que “la movilidad es una necesidad imprescindible para la calidad de la vida y el transporte en autobús y autocar supone hoy en día la mitad de los desplazamientos, en modos colectivos, de las personas en España. Para garantizar un servicio público de la mayor calidad, conviene que las licitaciones prioricen la sostenibilidad desde el punto de vista social, medioambiental y económico, destacando siempre la seguridad, la innovación y la calidad”.



#### LICITACIONES DE TRANSPORTE ESCOLAR Y REGULAR

En el curso también se habló sobre las licitaciones de ámbito regional y de las de los servicios escolares. En algunas comunidades autónomas, como es el caso de Asturias, se han fusionado ambos tipos de transporte pensando en las poblaciones rurales de baja población, con la idea de aprovechar el autocar escolar para prestar servicio al resto de habitantes de las pequeñas localidades. Este plan se denomina OPTIBUS. El Consorcio de Transportes de Asturias comenzó este proyecto en 2009, transfiriendo progresivamente la gestión del escolar, en manos de la consejería de Educación, a su propio tejado. La idea era eliminar viajes en vacío, aumentar la oferta, optimizar los recursos para dar más servicio, siendo alguno de ellos prestado en taxi.



#### UN SECTOR JUDICIALIZADO

Tanto las licitaciones de líneas del estado como líneas o modelos concesionales regionales, están pasando por un momento de absoluta judicialización, llevando a situaciones difíciles de resolver y acumulando recursos, que como resultado prolongan algunas concesiones a espera de sentencia final o crean directamente un ambiente de crispación. Esa fue la idea que se manifestó en la mesa sobre “Retos y aspectos prácticos de la contratación pública”.

#### EL AUTOBÚS COMO SOLUCIÓN SEGURA Y EFICIENTE

Clausuró el curso el Director General de Transporte del Gobierno de Cantabria, Felipe Piña, tras las exposiciones de Agustín Gómez, Secretario General de ASCABUS, sobre los nuevos requisitos técnicos que deberán incluir los nuevos autobuses y autocares en los próximos años. Por su parte, el Presidente de CONFEBUS, Rafael Barbadillo, reiteraba que el autobús es “la solución sostenible y que da respuesta a las necesidades de movilidad de las personas”. Hacía hincapié en que no siempre hay que apostar por las ofertas más económicas, sino por las de mayor calidad, y ponía por ejemplo las licitaciones de Islas Baleares.

 **KING LONG**  
www.kinglong.es

  
**busworld**  
EUROPE BRUSSELS  
18-23 OCT 2019  
VISITANOS:  
stand 801, pabellón 8



INNOVATION FOR A **BETTER WORLD**

Nueva generación

## CONCLUSIONES DEL 5º CURSO DE VERANO DE CONFEBUS

- 1 La movilidad es una necesidad imprescindible para la calidad de vida de las personas. El transporte en autobús y autocar supone hoy en día la mitad de los desplazamientos, en modos colectivos, de las personas en España y representa el mejor ejemplo presente y futuro de una movilidad responsable, sostenible y eficiente.
- 2 La colaboración público-privada en la movilidad es una herramienta estratégica para las administraciones públicas a la hora de abordar los retos de la movilidad y los cambios sociales, medioambientales, tecnológicos y de innovación, apoyándose en la acreditada experiencia de los operadores de transporte en autobús y autocar para gestionar todo tipo de contratos con la máxima eficiencia y calidad.
- 3 La movilidad es un derecho ciudadano y su garantía es responsabilidad de las administraciones públicas a través del diseño de una red y sistema de transporte público colectivo en autobús y autocar que satisfaga las necesidades de la población y busque ante todo la rentabilidad social. La organización de estos servicios está condicionada por la distribución irregular de la población. Por ello, los mapas concesionales de todas las administraciones deben coordinarse y consensuarse.
- 4 Los nuevos mapas concesionales para el transporte en autobús y autocar han de suponer una mejora respecto a la situación actual, permitiendo la reorganización y modernización de muchos itinerarios, especialmente en aquellos territorios que acusan menor demanda, y fortaleciendo aquellos donde ahora existe mayor presión poblacional, con nuevos desarrollos de transporte a la demanda.
- 5 Asimismo, los nuevos mapas concesionales deberán ser ambiciosos para evitar efectos económicos indeseables en forma de déficits de explotación que no deben recaer sobre los operadores de transporte, sino que deben ser cubiertos por el erario público al tratarse de servicios que garantizan un derecho ciudadano. Las nuevas tecnologías están llamadas a jugar un papel importante a la hora de configurar los nuevos mapas y la organización de servicios por su facilidad para analizar datos e información que permitan mejorar la oferta existente, captar demandas no cubiertas e incluso descubrir nuevos nichos de mercado.
- 6 La colaboración público-privada en el transporte de viajeros por carretera es un modelo de éxito en España, especialmente en los ámbitos interurbano y de servicios especiales,



**“LA PLANIFICACIÓN DE SERVICIOS REGULARES DEBE PREVER UNA OFERTA EQUILIBRADA Y QUE PERMITA, EN PRIMER LUGAR, ACCEDER A LOS SERVICIOS BÁSICOS DEL ESTADO DEL BIENESTAR”**







pero todavía debe reproducirse más en el transporte urbano de nuestro país. Cada vez habrá más personas viviendo en las ciudades, por lo que sus necesidades de movilidad aumentarán. Ello requerirá más inversiones para abordar más demanda, desplegar costosas soluciones innovadoras en infraestructuras y tecnologías, así como cumplir con los retos políticos de carácter medioambiental. Habida cuenta del problema de déficit de las administraciones locales, solamente liberando recursos a través de la externalización de la gestión de los servicios de movilidad urbana se podrá conseguir cumplir los objetivos y responder a todos los retos y demandas de forma eficiente.

- 7 La colaboración público-privada precisa de un marco jurídico seguro y estable que facilite el desarrollo del modelo concesional y de contratación pública de la movilidad de las personas, con unos pliegos técnicos y administrativos que sean claros y atractivos, que apuesten por la mejor relación calidad-precio y que se cumplan por ambas partes, y suprimir los obstáculos normativos que constriñen la capacidad de adaptar las tarifas a la evolución real de los costes de las empresas.
- 8 Las licitaciones públicas de todos los servicios de transporte en autobús y autocar deben ser equitativas y equilibradas, de manera que los aspectos económicos no sean el requisito principal, sino que se prime la sostenibilidad desde el punto de vista social, medioambiental y económico, destacando siempre la seguridad, la innovación y la calidad.
- 9 La planificación de servicios regulares de autobuses y autocares debe prever una

## “LA COLABORACIÓN PÚBLICO-PRIVADA ES UNA HERRAMIENTA ESTRATÉGICA PARA LA MOVILIDAD”



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

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

**75**  
Aniversario  
1944 | 2019



La evolución  
es el camino

[sunsundegui.com](http://sunsundegui.com)

 **Sunsundegui**



# INFORMES TÉCNICOS SOBRE LAS ALEGACIONES JUSTIFICANDO LA VIABILIDAD DE OFERTAS TEMERARIAS O DESPROPORCIONADAS

COLABORACIÓN DEDICADA A D. SANTIAGO GONZÁLEZ-VARAS IBÁÑEZ, CATEDRÁTICO DE DERECHO ADMINISTRATIVO

## FERNANDO JOSÉ CASCALES MORENO NOS HABLA SOBRE QUIÉN Y CÓMO DEBE REDACTAR DICHS INFORMES TÉCNICOS

Como es sobradamente conocido, la DGTT ha cambiado de criterio, al menos parcialmente, de unos concursos a otros, con referencia a admitir las alegaciones de las empresas ofertantes justificando su oferta cuando esta, de acuerdo con el art.85 del RCAP (Reglamento Contratación Administraciones públicas), es temeraria o desproporcionada conforme a las reglas del pliego, lo que ha provocado una gran inseguridad jurídica (máxime cuando no hay unos criterios transparentes al que las empresas licitantes puedan atenerse). Pero hay una cuestión, esencial, cual es que cuando una baja está en temeridad, siendo preceptivo que se emita un “Informe técnico” sobre las alegaciones justificativas de la empresa ofertante, este Informe, que no es vinculante ni para la propuesta que ha de hacer la Mesa de

Contratación, ni para el órgano de contratación (Direcc. Gral. TT), ha de estar hecho y suscrito por miembros ajenos a la Mesa de contratación.

Siendo un Informe para el Órgano de contratación (Director Gral. Transportes del Estado o de las CCAA, competente para resolver el concurso), y en primer término para la Mesa de Contratación, que es la que solicita este Informe, lo estudia y hace la propuesta de adjudicación, rechazando o admitiendo tales alegaciones de las empresas cuyas ofertas están en temeridad, es evidente que tales Informes han de estar redactados y/ o suscritos por funcionarios ajenos a tal Mesa de Contratación, esto es, por el “asesoramiento técnico del servicio correspondiente”. Así se pronuncia el artículo 149 de la nueva Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público (por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014), a cuyo tenor:

*“1. En los casos en que el órgano de contratación presuma que una oferta resulta inviable por*



*haber sido formulada en términos que la hacen anormalmente baja, solo podrá excluirla del procedimiento de licitación previa tramitación del procedimiento que establece este artículo.*

*4. Cuando la mesa de contratación, o en su defecto el órgano de contratación hubiere identificado una o varias ofertas incursas en presunción de anormalidad, deberá requerir al licitador o licitadores que las hubieren presentado dándoles plazo suficiente para que justifiquen y desglosen razonada y detalladamente el bajo nivel de los precios, o de costes, o cualquier otro parámetro en base al cual se haya definido la anormalidad de la oferta, mediante la presentación de aquella información y documentos que resulten pertinentes a estos efectos.*

***En el procedimiento deberá solicitarse el asesoramiento técnico del servicio correspondiente”.***

En este similar sentido se expresó el art. 152 del TRLCSP (relativo a las Ofertas con valores anormales o desproporcionadas / Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público). Y también en similar sentido se pronuncia el art.69 de la Directiva UE 24/2.014 (arts.57 y 69), reguladora de la contratación pública, y la doctrina del Tribunal de Justicia UE / entre otras, Sentencia 27 de noviembre de 2001 - empresa Lombardini SpA - Empresa Generale di Costruzioni).

Pues bien, frente a la claridad de este precepto, y siendo evidente e incontestable que los “Informes técnicos” de que se trata han de ser suscritos por el Servicio técnico correspondiente (que sea competente por razón de tecnicidad de la materia), y no por miembros de la Mesa de Contratación (el “Servicio técnico correspondiente” no es la Mesa de Contratación, ni puede conformarse por ninguno de sus Vocales), resulta que se aprecia la existencia de concursos de la clase de que se trata, en los que estos Informes están siempre exclusivamente suscritos por miembros (vocales) de ésta Mesa de contratación. Resulta evidente que estos Informes han de estar redactados (suscritos) por personal ajeno a la Mesa de Contratación (la norma así lo dice claramente, pues en otro caso se hubiera referido a la “Mesa de Contratación” en lugar de al “Servicio técnico correspondiente”), ya que son Informes para que este órgano (Mesa de contratación) valore si acepta o no las alegaciones sobre las exclusiones, proponiendo en consecuencia al órgano de contratación la exclusión o admisión de la oferta. Es la Mesa de Contratación la que debe valorar el “Informe técnico”, no siendo adecuado a Derecho que el mismo órgano que ha de determinar esta valoración sea el que realice el Informe (a través de algunos de sus miembros). Es más, aunque no es lo usual, en ocasiones la Mesa de Contratación se separa

del contenido y conclusiones del “Informe técnico”, proponiendo al órgano de contratación una decisión diferente. Las Mesas de Contratación son órganos colegiados, competentes para la tramitación del procedimiento legalmente establecido, velando por su cumplimiento, valorando (puntuando) las ofertas conforme a las disposiciones del pliego de bases regulador del concurso, elevando al órgano de contratación su propuesta de adjudicación (que ha de ser motivada y contener, igualmente razonadamente, las exclusiones por ofertas con valores anormales o desproporcionados, así como, en su caso, la aceptación de aquellas justificaciones de tales ofertas, sea ello conforme o no con los Informes técnicos emitidos - del “Servicio técnico correspondiente”, que son preceptivos, pero no vinculantes. Pero la Mesa de Contratación no tiene competencia alguna para la realización de los Informes técnicos en cuestión, sino solamente para solicitarlos del “asesoramiento técnico del servicio correspondiente”, y una vez emitidos éstos aceptar o no su contenido y conclusiones con los consiguientes efectos en la propuesta de resolución del concurso que ha de elevar al órgano de contratación.

Así, la Mesa de contratación, conforme a los preceptos citados, será la que de acuerdo con el contenido y conclusiones del “Informe técnico”, eleva al órgano de contratación su propuesta de adjudicación. El órgano de contratación tiene, pues, dos órganos esenciales para la tramitación del concurso y adopción de las decisiones que procedan (exclusiones por no reunir los requisitos de la convocatoria, rechazo o aceptación de las justificaciones de las ofertas con valores anormales o desproporcionados, adjudicación del contrato a la mejor oferta, etc.), cuales son la Mesa de Contratación (órgano colegiado con las funciones enunciadas) y el Servicio técnico que ha de redactar los enunciados Informes técnicos. Como se ha indicado, la Mesa de Contratación, a tenor de la normativa citada, no es un órgano técnico en las materias sectoriales, sino un órgano colegiado cuya formación y competencias se refieren al procedimiento, debiendo de adoptar sus propuestas (exclusiones, de subsanación de errores u omisiones en las ofertas, de adjudicación, etc.) conforme a lo reglamentado establecido en el pliego regulador del concurso y en las disposiciones legales (artículo 149 Ley 9/2017), valorando el contenido de los Informes técnicos que sean emitidos o suscritos por los Servicios (ajenos y diferentes de la Mesa) técnicos competentes. Resulta así que cuando estos Informes técnicos están redactados o suscritos por la propia Mesa de Contratación (a través de vocales de la misma), en lugar de por funcionarios (con aptitud profesional adecuada a la materia) ajenos a la

---

**“TALES INFORMES HAN DE ESTAR REDACTADOS Y/ O SUSCRITOS POR FUNCIONARIOS AJENOS A TAL MESA DE CONTRATACIÓN, ESTO ES, POR EL “ASESORAMIENTO TÉCNICO DEL SERVICIO CORRESPONDIENTE”**

---



misma, es evidente que nos encontramos ante un grave defecto formal que es causa de nulidad de la adjudicación, ya que lo que la norma persigue y exige es que sea un Servicio técnico (especializado) ajeno a las Mesas de Contratación quien estudie (técnicamente) la justificación por las empresas de las bajas temerarias, redactando para tales Mesas los correspondientes Informes técnicos. Siendo el "Informe técnico" de que se trata un documento de estudio y valoración para la Mesa de Contratación, resulta contrario al procedimiento legalmente establecido que un informe para la Mesa sea redactado o suscrito por miembros (vocales) de la propia Mesa. No estando redactados tales Informes según se previene en la norma, sino por la propia Mesa de Contratación (a través de algunos de sus vocales), puede afirmarse que en este supuesto no existen tales Informes técnicos, sino otros diferentes emitidos por la Mesa, que no pueden sustituir (o convalidar) la ausencia de estos Informes redactados por el "asesoramiento técnico del servicio correspondiente". Y claramente "el servicio técnico correspondiente" no es la Mesa de Contratación (vocales de la misma), pues se trata de órganos totalmente diferentes. La norma ha querido (y así se regula expresamente) que estos informes sean redactados y suscritos por un órgano independiente (y especializado / "Servicio técnico correspondiente") y distinto de la Mesa de Contratación, lo cual está lleno de toda

lógica, de forma que siendo emitido cualquier otro informe no reglado distinto del que es preceptivo (pero no vinculante), resulta que al no existir este último se incumple lo prevenido en la LCSP (art.149).

No puede, pues, aceptarse que la propuesta que eleva la Mesa al órgano de contratación, así como la Resolución de éste órgano se base en un informe (de la Mesa) distinto del regulado en la norma (Servicio técnico) que no se ha emitido, pues la falta de este Informe o estudio técnico provoca claramente que las decisiones se han adoptado con vulneración del procedimiento legalmente establecido (lo que conlleva su nulidad. de acuerdo con lo dispuesto en el art.47.1.e de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas). Estos informes de la Mesa de Contratación (redactados o suscritos por miembros/vocales de la misma, exclusivamente) son ajenos al procedimiento legalmente establecido, y como se ha expuesto, no pueden sustituir o convalidar la ausencia u omisión de aquellos informes que son preceptivos (emitidos por el "Servicio técnico correspondiente"). La incompatibilidad de los miembros de la Mesa (vocales) para poder ser los actores del "Informe técnico" es manifiesta, siendo de destacar, una vez más, que las alegaciones de las empresas sobre las ofertas temerarias o desproporcionadas han de ser estudiadas o valoradas por funcionarios competentes en la materia totalmente ajenos a la Mesa de contratación, que son los que han de redactar y suscribir los Informes técnicos (previstos en el art.149 LCSP).

La nulidad de los procedimientos concursales en los que ya no existe este "Informe técnico", ya esté suscrito por un órgano distinto (vocales de la Mesa de contratación), del dispuesto en la norma ("servicio técnico correspondiente") viene siendo declarada en multitud de fallos judiciales, como últimamente la Sentencia del Juzgado de lo Contencioso-Administrativo nº 1 de Segovia (ST 154/2016, de 30 de junio / prcdto. nº 79/2015), confirmada por posterior ST del TSJ de Castilla-León - ST nº 504, de 24.V.2018 - caso similar en el que existe un Informe técnico, pero redactado o suscrito por miembros de la Mesa de contratación). En consecuencia, ha de resaltarse que en los concursos en los que las exclusiones y/o aceptación de las alegaciones de las empresas defendiendo la viabilidad de sus ofertas temerarias se produce sin la existencia del "Informe técnico" que es preceptivo, o el Informe sea de la propia Mesa de contratación (suscrito por vocales de la Mesa), se debe instar la nulidad de las Resoluciones de adjudicación. La doctrina jurisprudencial es constante, en el sentido de que de la ausencia del "Informe técnico" (y un Informe suscrito por Vocales de la Mesa de contratación es inexistente a los efectos del art.149 LCSP) deviene la nulidad de la adjudicación, debiéndose de retrotraer las actuaciones al momento de que la Mesa de Contratación solicite del "servicio técnico correspondiente" competente el preceptivo "Informe técnico".

**"EN LOS CONCURSOS EN LOS QUE LAS EXCLUSIONES Y/O ACEPTACIÓN DE LAS ALEGACIONES DE LAS EMPRESAS DEFENDIENDO LA VIABILIDAD DE SUS OFERTAS TEMERARIAS SE PRODUCE SIN LA EXISTENCIA DEL "INFORME TÉCNICO" QUE ES PRECEPTIVO, O EL INFORME SEA DE LA PROPIA MESA DE CONTRATACIÓN (SUSCRITO POR VOCALES DE LA MESA), SE DEBE INSTAR LA NULIDAD DE LAS RESOLUCIONES DE ADJUDICACIÓN"**







**“LOS CRITERIOS TÉCNICOS QUE SE SUSTENTEN PARA RECHAZAR O ACEPTAR LAS ALEGACIONES DE LAS EMPRESAS QUE SEAN TEMERARIAS, HAN DE SER TRANSPARENTES Y UNIFORMES PARA TODAS LAS LICITACIONES, PUES EN OTRO CASO LOS CONCURSOS SE CONVERTIRÍAN EN UNAS LICITACIONES CUYA ADJUDICACIÓN DEVENDRÍA EN DISCRECIONAL, E INCLUSO ARBITRARIA”**

De acuerdo con todo lo que antecede, la ausencia del “Informe técnico” que es preceptivo, sustituyéndolo por otro suscrito por miembros de la Mesa de contratación, adquiere una relevancia especial, ya que se ello supone “organizar” un procedimiento concursal que no tiene las garantías exigibles con arreglo a la normativa aplicable, lo que resulta muy grave, tanto si ello obedece a desconocimiento, como a cualquier otra razón. Finalmente, resaltar que los criterios técnicos que se sustenten para rechazar o aceptar las alegaciones de las empresas que sean temerarias, han de

ser transparentes y uniformes para todas las licitaciones, pues en otro caso los concursos se convertirían en unas licitaciones cuya adjudicación devendría en discrecional, e incluso arbitraria.



**FERNANDO JOSÉ CASCALES MORENO**  
ABOGADO. ACADÉMICO  
EX DIRECTOR GENERAL DE FERROCARRILES Y TRANSPORTES POR CARRETERA, Y DEL INTA  
EX PRESIDENTE DEL CONSEJO SUPERIOR DE OBRAS PÚBLICAS Y DE INSA  
DEL CUERPO TÉCNICO DE INSPECCIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE



Feira Internacional  
de Galicia ABANCA

# EXPOBUS<sup>IBERIA</sup>

**FERIA DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA**

**SILLEDA, 21-23 DE NOVIEMBRE DE 2019**



[WWW.EXPOBUSIBERIA.COM](http://WWW.EXPOBUSIBERIA.COM)



//ABANCA



DEPUTACIÓN  
PONTEVEDRA

Concello  
de Silleda

AGAFE

afe

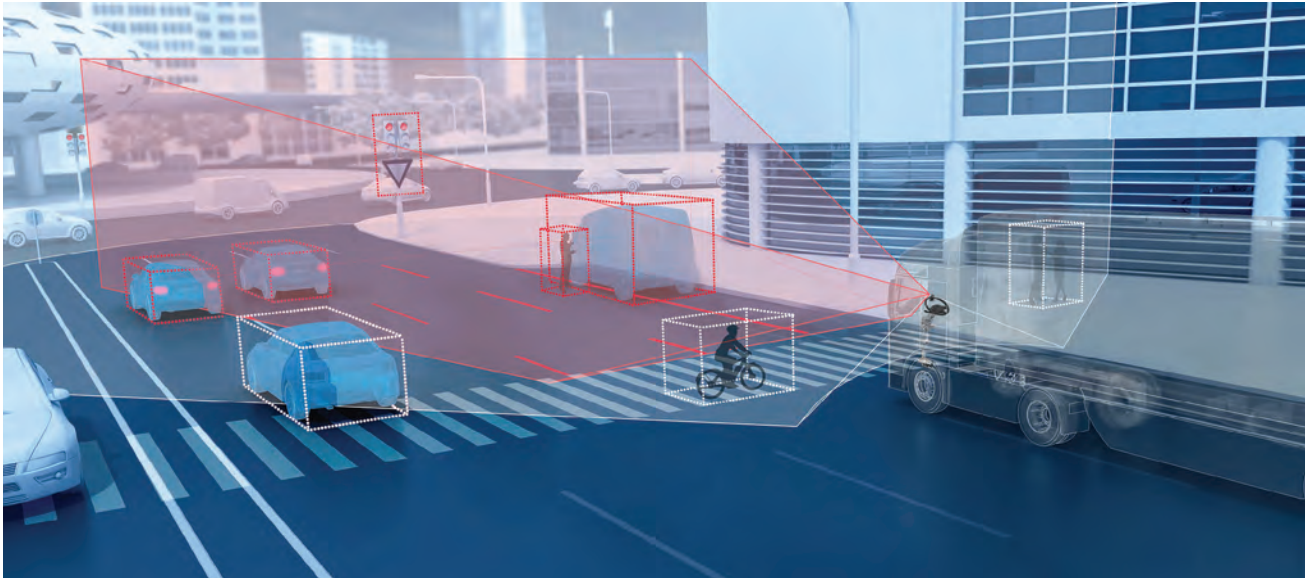
galicia

Xacobeo 2021

XUNTA  
DE GALICIA



**SECCIÓN OFICIAL  
Y EXCLUSIVA DE  
COMUNICACIÓN DE**



# LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE INTELIGENTES

EL CRECIENTE INTERÉS POR LA SEGURIDAD, LA PROTECCIÓN, LA CALIDAD Y LA EFICIENCIA

**LA INNOVACIÓN TECNOLÓGICA Y EL USO DE TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN Y LA COMUNICACIÓN (TIC) PARA EL TRANSPORTE SE REFIEREN A TODO EL CONJUNTO DE PROCEDIMIENTOS, SISTEMAS Y DISPOSITIVOS QUE PERMITEN**

- Mejoras en la movilidad de las personas y transporte de pasajeros y mercancías, a través de la recogida, comunicación, procesamiento y distribución de información.
- La adquisición de información sobre las experiencias y una cuantificación de los resultados obtenidos, se hará en referencia a las evaluaciones realizadas sobre el impacto que las TIC tienen en la calidad de los servicios de transporte, el consumo de energía, la eficiencia del transporte por carretera, la seguridad y la relación coste-eficacia en el medio ambiente. Tecnologías de la información y la comunicación aplicadas al transporte (En este caso, la amplia gama de aplicaciones a bordo que utilizan las TIC se refiere únicamente a la infraestructura, el transporte y el tráfico) se basan, por tanto, esencialmente sobre una serie de sistemas de comunicación de apoyo, que pueden ser considerados como los cimientos y desarrollo de cualquier pieza de equipo tecnológico o servicio ITS. Estos sistemas incluyen:

- Redes de Telecomunicaciones (TLC).
- Sistemas de identificación automática AEI/AVI (Identificación Automática de Equipos, Identificación Automática de Vehículos).
- Sistemas de localización automática de vehículos AVLS (Sistema automático de localización de vehículos).
- Protocolos para el intercambio electrónico de datos EDI (Intercambio electrónico de datos).
- Bases de datos cartográficos e información sistemas que proporcionan datos geográficos GIS (Sistema de Información Geográfica).
- Sistemas de recogida de datos sobre tráfico, incluidos los siguientes de Pesaje en movimiento (WIM) y sistemas para la clasificación automática de vehículos.
- Sistemas para el recuento del número de usuarios de un sistema de transporte público APC (Contadores automáticos de pasajeros).

La información y la comunicación enumeradas anteriormente de sistemas de apoyo, pueden integrarse con configuraciones específicas en función de las necesidades de cada cliente.





Sobre los requisitos y las características de los diferentes modos de transporte y servicios, pueden aplicarse para ayudar a aumentar la eficiencia y la competitividad, evitar el error humano, limitar la contaminación y mejorar la calidad general del servicio.

Entre estos sistemas de apoyo, las redes de telecomunicación son los elementos clave que proporcionan una columna vertebral para asociar algunos de los otros sistemas mencionados anteriormente.

Los Sistemas Inteligentes de Transporte necesitan una amplia gama de comunicaciones inalámbricas y alámbricas. Cuando se integra en la infraestructura de los sistemas de transporte y en los propios vehículos estas tecnologías alivian la congestión, mejoran seguridad y la productividad del sistema de transporte.

La infraestructura necesaria para un transporte inteligente incluye:

- Gestión de la meteorología vial (vigilancia, seguimiento, predicción y difusión de la información).
  - Operaciones y mantenimiento de carreteras (información, difusión, vigilancia, zona de trabajo y gestión).
  - Gestión de tránsito (operaciones y gestión de flotas).
  - Gestión de incidentes de tráfico (vigilancia, detección, movilización y respuesta).
  - Manejo de emergencias (materiales peligrosos, servicios médicos de emergencia, respuesta y recuperación).
- Gestión arterial (vigilancia, control de tráfico gestión de carriles, gestión de aparcamientos, difusión de información).
  - Gestión de autopistas (vigilancia, control de acceso, gestión de carriles, difusión de la información).
  - Prevención y seguridad de choques (advertencia de cruce de vías férreas, carreteras, intersecciones, peatones, bicicletas y animales).



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



# DHOLLANDIA

nº 1 en el mundo en elevadores hidráulicos

www.dhollandia.com

info@dhollandia.es

## DHOLLANDIA MADRID

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

## DHOLLANDIA BARCELONA

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





## SECCIÓN OFICIAL Y EXCLUSIVA DE COMUNICACIÓN DE

# aetram

ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS  
DE TRANSPORTE EN AUTOCAR  
DE MADRID

### AETRAM SOLICITARÁ AL AYUNTAMIENTO DE MADRID LA PRIORIDAD SEMAFÓRICA TAMBIÉN PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO



En pasadas fechas, el Delegado de Medio Ambiente y Movilidad, Borja Carabante anunció próximas medidas para mejorar la circulación en Madrid entre las que se encuentra, la prioridad semafórica de los autobuses. Este proyecto, que ya funciona en otras ciudades españolas como San Sebastián, otorga la prioridad de circulación al autobús frente al vehículo privado en la ordenación de los semáforos, bien a través de un sistema teórico donde en lugar de ajustar los tiempos a los coches, se ajustarían a las velocidades de los autocares u otro más práctico y tecnológico basado en detectores en el que el semáforo localiza el autocar y cambia de color para permitir su paso.

Esta medida, que inicialmente se contempla como un plan específico del Ayuntamiento para mejorar los servicios de la Empresa Municipal de Transporte (EMT), en opinión de AETRAM, también debe aplicarse y afectar positivamente al Transporte Público Colectivo (Discrecional y Turístico y, Regular de Uso Especial -Escolares y Trabajadores-) en el desarrollo de su actividad

de servicio de transporte público de viajeros, al considerar que la velocidad media de circulación por estos carriles no se vería afectada, siendo los beneficios inmediatos para usuarios, empresas, tráfico y medio ambiente.

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

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

### EUROMASTER SE INCORPORA AL CÍRCULO DE EMPRESAS COLABORADORAS DE AETRAM

La multinacional, perteneciente al Grupo MICHELIN, es especialista en el mantenimiento integral del vehículo ligero e industrial, desde neumáticos hasta servicios de mecánica rápida.

El Círculo de Empresas Colaboradoras de la Asociación AETRAM ha ampliado el número de empresas con la incorporación de EUROMASTER. Con presencia en 17 países europeos, EUROMASTER cuenta en España con más de 300 talleres repartidos por todo el territorio nacional, y sus más de 1.000 profesionales trabajan con el objetivo de garantizar la movilidad de sus clientes y hacerles la vida más fácil y segura.

Las empresas que ya formaban parte del Círculo son: CENTRO TECNICO DE SEGUROS, IRIZAR, AUTOESCUELA GOYA, PROFORMATRANS, CEPESA, BEULAS, MAN, SUNSUNDEGUI, OTOKAR-SOMAUTO, NOGEBUS, SINFE, INTEGRALIA, WEMOB, GRUPO ITEVELESA, CEDEC y MUGICLOUD.







## II MÁSTER DE TRANSPORTE DE VIAJEROS DE FEDINTRA

La escuela de negocios ESESA IMF y la Federación Independiente de Transportistas de Andalucía preparan la segunda edición del Máster en Gestión de Empresas de Transporte de Viajeros por Carretera, tras la graduación de los alumnos de la primera edición. Comienza en Octubre de 2019 y finalizará en Abril de 2020. La dirección académica es desempeñada por la figura de Miguel Ruiz Montañez, presidente en ATUC (Asociación de Empresas de Transporte

Colectivos Urbanos) y director general de la Empresa Malagueña de Transporte (EMT); "la gestión de la movilidad y el transporte está cambiando en todo el país, por tanto es necesario que estemos preparados y formados para la gestión de la nueva realidad del sector, desde la dirección académica del máster considero que es primordial que los alumnos adquieran una visión completa de todos los agentes que participan en la actividad profesional".

## VÍCTOR BAYO PRESENTA SU AUTOBÚS TURÍSTICO 100% INCLUSIVO

La compañía Autocares Víctor Bayo ha diseñado este proyecto con el objetivo de eliminar barreras y ayudar a todas las personas en sus viajes. Con una capacidad total de 57 pasajeros o hasta 11 sillas de ruedas, este nuevo vehículo está pensado para facilitar la movilidad a todas aquellas personas que encuentran en su día a día dificultades a la hora de desplazarse, independientemente del tipo que sean estas. Una forma de eliminar barreras para que aquellos que lo deseen puedan emprender un viaje de la manera más óptima. Yolanda Bayo, Directora General de Autocares Víctor Bayo, declaró sentirse completamente emocionada por poder ayudar a viajar a todas las personas: "Nosotros lo que queremos es adaptarnos a las necesidades del cliente en todos los aspectos, ya sean niños, bebés, ancianos o cualquier persona con discapacidad. Por ello, con este autobús hemos intentado mejorar todo lo que pueda incomodar a aquellos con capacidades diferentes. Para mí es fundamental que todo el mundo tenga la opción de viajar y que no diga: ¿Por qué yo no?"



Hidral  Gobel

GOBEL 300



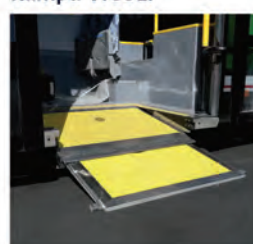
Gobel EVO y MICRO



Rampa GOLDEN



Rampa VICOLI



Accesorios



  
Unwin  
An Autodapt Company

**ESPECIALISTAS EN ACCESIBILIDAD**  
con 20 años de experiencia



### **ALFONSO SÁNCHEZ, NUEVO GERENTE DE EMT MADRID**

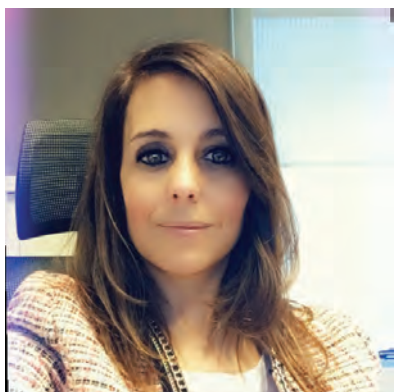
El hasta ahora Gerente del Consorcio Regional de Transportes de la Comunidad de Madrid, sustituye en el cargo a Álvaro Fernández Heredia desde el pasado mes de julio. Alfonso Sánchez, ingeniero de Caminos Canales y Puertos por la Universidad Politécnica de Madrid, ha sido Gerente del CRTM desde noviembre de 2016. Comenzó su carrera profesional en 1991 en una multinacional española del sector de la construcción y después fue director general en varias empresas de ese sector y del mundo inmobiliario. En 2013 se incorporó a la empresa pública Gestión de Infraestructuras de Castilla La Mancha, S.A. (Consejería de Fomento de la Junta de Comunidades de Castilla La Mancha), donde ocupó el cargo de director general. En mayo de 2016 fue nombrado director gerente de GEDESMA. En noviembre de ese mismo año se convirtió en el nuevo gerente del Consorcio madrileño de transportes.

### **ÁLVARO FERNÁNDEZ HEREDIA, NUEVO GERENTE DE AUVASA**

El ex gerente de EMT Madrid ya es el nuevo responsable de la empresa operadora de autobuses urbanos de Valladolid. Sustituye como responsable de AUVASA a Andrés Bernabé. Su nombramiento oficial fue aprobado por el Consejo de Administración el pasado jueves 25 de septiembre.



Fernández Heredia es ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, especializado en la Planificación del Transporte. Tiene más de quince años de experiencia en el mundo de la consultoría, la investigación, la docencia universitaria y ha asumido responsabilidades de gestión a distintos niveles. Cuenta además con numerosas colaboraciones en diversas publicaciones, congresos, etc. En los últimos años asumió la responsabilidad de director gerente de la Empresa Municipal de Transportes de Madrid.



### **SILVIA ROLDÁN, NUEVA GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES DE MADRID**

El Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM) ha nombrado a Silvia Roldán nueva directora gerente del organismo. Se convierte en la primera mujer que va a estar al frente de este organismo. Roldán ocupaba hasta ahora el puesto de gerente de Área de Planificación y Análisis presupuestario en la empresa pública ADIF, donde ha desarrollado la mayor parte de su carrera profesional en diferentes puestos de responsabilidad. Su entrada en el gestor ferroviario tuvo lugar en 2004.



### **LUIS GONZÁLEZ, NUEVO DIRECTOR GENERAL DE VITRASA**

Releva en el cargo a Juan Carlos Villarino como responsable del operador de transporte público de Vigo. Luis González forma parte del equipo de Avanza desde 2003, cuando se sumó al grupo como gerente de operaciones de Benidorm. En 2017 sería gerente de operaciones de Levante y ahora era director de la división en esa zona. En sus etapas anteriores fue director de estudios y proyectos del grupo SuBus en Alicante y también director técnico de las empresas Herederos de Gómez y Alhambra Bus, ambas del grupo Rober, en Granada.





Entra y descubre  
un mundo  
de posibilidades

[www.upicsa.com](http://www.upicsa.com)

E-mail: [upic@upicsa.com](mailto:upic@upicsa.com)

Telf: 93 869 40 70



## EL AUTOBÚS DE VIAJEROS CORRERÁ EN EL PRIMER TROFEO FIESTAS DEL PILAR

Dentro de las actividades de las Fiestas del Pilar de Zaragoza, tendrá lugar esta primera edición de carrera de maquetas. La carrera tendrá lugar en el club SLOT-MONZA de Zaragoza el próximo 19 de Octubre a partir de las 15:00 horas. En la competición de resistencia de 6 horas, patrocinada por Concha Deza Homologaciones, participarán slots de diferentes modelos de vehículos entre los que se incluye un autobús que correrá con la "escudería" de la revista Viajeros. En el acto estarán presentes profesionales de la automoción y del mundo del autobús, marcas del sector del bus, ITVs, talleres...

Además, en conmemoración del centenario de Eduardo Barreiros, habrá una vuelta de contrareloj con camiones, que se denomina CONTRARELOJ EDUARDO BARREIROS. Muchas gracias a los organizadores y en especial a Henry, propietario del circuito SLOT-MONZA. ¡No os lo perdáis!

## AUTOCARES CABRANES PARTICIPÓ EN LA FERIA INTERNACIONAL DE MUESTRAS DE ASTURIAS

El operador presentó su última incorporación a flota, un autocar con los últimos estándares de seguridad, comodidad y tecnología a bordo. El evento se celebró del 3 al 18 de agosto en el recinto ferial Luis Adaro de Gijón. Este año, en el cual se ha convertido en la primera empresa de movilidad de Asturias en obtener el sello Compromiso Biosphere en materia de sostenibilidad y excelencia turística, el operador ha intentado dar un paso más en su compromiso con el medioambiente y presentó un novedoso sistema de eco-conducción que permite monitorizar las emisiones y priorizar una conducción eficiente y segura. Este autocar sostenible de última generación y gran capacidad con 72 plazas, aumenta también su red wifi gratis a 20gb con el mejor acceso online del mercado y permite disfrutar de contenidos digitales disfrutando del viaje.



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



## APAREZCA AQUÍ EN SU DÍA FELIZ

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



### GRUPO FERRÍN ESTRENA UN AUTOCAR SUNSUNDEGUI Y MERCEDES-BENZ

El vehículo es un Sunsundegui con chasis Mercedes-Benz con capacidad para 59 pasajeros. El Grupo Ferrín nace en A Coruña en el año 1944. En la actualidad transporta al día una media de 10.000 personas en alrededor de 30 poblaciones de toda Galicia.

### AUTOBUSES LORENZO APUESTA POR MAN Y SUNSUNDEGUI

La murciana Autobuses Lorenzo estrena el SC7 que Sunsundegui le ha carrozado sobre chasis MAN RR2 con suspensión independiente y capacidad para 59 pasajeros. Se constituye en 1994 con la familia Rodríguez-Martínez, con 40 años de experiencia.



### AUVASA RENUEVA SU CONFIANZA EN VECTIA

Incorporó 6 nuevos autobuses urbanos del modelo VERIS.12 Partial Electric, que se suman a los once vehículos que la compañía especializada en electromovilidad, parte del Grupo CAF, entregó a la operadora vallisoletana entre 2017 y 2019.

### SOMAUTO ENTREGA UNA UNIDAD A AUTOBUSES PALOMERA

El vehículo entregado a la empresa cántabra es un Otokar Navigo TH 8.4 metros. Palomera cuenta con tres Navigo T 7.7 metros, así como un Navigo U 7.7 metros de la marca OTOKAR. Lo usará para sus servicios de transporte discrecional.



### AUTOS GONZÁLEZ AMPLÍA SU FLOTA CON DOS SCANIA TOURING HD

La compañía gallega Autos González ha renovado su flota con dos nuevos autobuses Scania Touring HD con capacidad para 53 y 55 personas respectivamente. Ambos vehículos tienen 12,9 metros y un motor EURO 6 de 302 Kw (410 CV).

### AUTOCARES ALONSO E HIJOS CONFÍA EN UNVI Y EN IVECO

UNVI le ha hecho entrega de una unidad de su Compa T con 26 plazas y gran maletero sobre IVECO70C a través del concesionario COCENTRO. Autocares Alonso e Hijos es una empresa ubicada en Rivas Vaciamadrid (Madrid) con 70 años de experiencia.







## AUVACA ADQUIERE UN AUTOCAR DE VOLVO Y SUNSUNDEGUI

La valenciana Autobuses Auvaca ha adquirido un SC7 que Sunsundegui le ha carrozado sobre chasis Volvo B11R, con suspensión independiente y 13 metros de longitud. La compañía fue creada en 1926.

## AVANZA REPITE CON AUTOCUBY

El operador ha vuelto a adquirir vehículos carrozados por AutoCuby. Esta nueva entrega es un vehículo urbano con piso rebajado trasero. Se ha carrozado sobre bastidor Mercedes-Benz.



**ACTUALIDAD**  
→ UN DÍA FELIZ



## DAINCO APUESTA POR SOMAUTO Y OTOKAR

Dainco pertenece al grupo de empresas ALSA y ha apostado en esta ocasión por un autobús Ulyso TH 10,10 metros, ideal como un pequeño autocar para excursiones y viajes no programados. El Ulyso TH de 10 metros combina el lujo con la practicidad.

## SOMAUTO ENTREGA UN VEHÍCULO OTOKAR A AUTOCARS ROVIRA

El concesionario entregó un autobús Navigo TH 8.4 metros a esta empresa familiar con más de 90 años de experiencia. Para su transporte discrecional, siendo el tercer autobús adquirido por la empresa catalana: Tenía ya un Navigo T 7.7 y un Vectio T 9.26 metros.



## AUTOCUBY ENTREGA VARIAS UNIDADES A TABOR BUS

Se trata de dos unidades con chasis Mercedes-Benz Sprinter con carrocería AutoCuby Tourist Line HD. Tabor Bus nace en 1970 fundada por Isidoro Taborda. Se constituye como SA en 1981. Hoy es su hijo, Alfonso Taborda, quien dirige la compañía.

## AUTOBUSES ÁNGEL HERRERA ESTRENA UN SUNSUNDEGUI CON CHASIS SCANIA

La empresa sita en Miranda de Ebro, Autobuses Ángel Herrera, estrenó el SC7 que Sunsundegui le ha carrozado sobre chasis Scania con suspensión independiente, 13 metros de longitud y capacidad para 55 pasajeros.



**La garantía**  
del fabricante



## DESMONTADORA DE RUEDAS INDUSTRIAL

- MÁQUINA COMPACTA PERO EFICIENTE PARA RUEDAS DE VEHÍCULOS PESADOS HASTA LLANTAS DE 26 PULGADAS
- DISEÑO ELECTRO-HIDRÁULICO
- MANDOS MANUALES PARA TOTAL CONTROL DE LAS OPERACIONES
- MOVIMIENTO HIDRÁULICO DEL CARRO PORTA HERRAMIENTA
- IDEAL PARA FLOTAS DE CAMIONES, AUTOBUSES Y AUTOCARES



Contacte con nosotros a

comercial@sefac.es o al tel. 91 672 3612

www.sefac.es o facebook/SefacEspana

## 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](mailto: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](mailto:viajeros_publicidad@editec.es)

## AUTO DISTRIBUCION

Tu concesionario de confianza en el transporte sostenible  
[www.autodistribucion.com](http://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 convectoros, freno eléctrico, gran maletero, doble luna, nevera, butaca Irati Relax de Esteban. Perfecto estado de mantenimiento. 400.000 km. P.V.P.: 40.000 euros. Godofredo Galán: 619 12 35 09

### SEFAC

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

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

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

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

**AUTODISTRIBUCIÓN ILLIBERIS, S.L.**  
Carretera de Madrid Km 425-18210 Peligros (Granada)



# ¡ENHORABUENA!

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

#premiosnacionalesdeltransporte



## PATROCINADORES:





130  
years

*Avanzando  
hacia el futuro*

**La innovación y la sostenibilidad  
nuestras apuestas de futuro**

Descubre todas las novedades en Busworld 2019  
en Bruselas del 18 al 23 de octubre

Stand 636

