

Congreso Carril Bus – FEBT La situación del transporte de viajeros en BALEARES



- Los consumidores opinan sobre el transporte público
- KARSAN entra en el mercado español
- SOLARIS celebra su 20 aniversario



La larga vida de su vehículo está escrită en las expertas manos de nuestros mecánicos

Hay otros talleres y talleres oficiales MAN. En los otros, hay otros y en los oficiales, experiencia, calidad y seriedad desde años y para que su vehículo viva años. Porque si su vehículo tiene más de 5 años, usted tendrá hasta un 29% de descuento en recambios y desde un 10% de descuento en mano de obra. Y si el motor de su vehículo es anterior al Common Rail, disfrute de un 35% de descuento en kits de mantenimiento. Garantizándole seguir rodando en óptimas condiciones y compartiendo no sólo su trabajo diario, sino también el esfuerzo necesario para mantenerlo. ¿Nos damos la mano, entonces? Consulte con su MAN Truck & Bus Center / Service más cercano dónde podrá encontrar la mano experta para su vehículo MAN. www.mantruckandbus.es







MAN kann.





La situación del transporte balear

n nuestro congreso sobre el transporte balear celebrado el pasado mes de mayo, con la ayuda y colaboración inestimable de la FEBT, la federación de transporte, fue muy interesante descubrir los cambios que las nuevas tecnologías -y los hábitos de consumo que llevan asociadas- provocan en el modelo de movilidad convencional.

Baleares es una de las regiones con una competencia más agresiva con otros modos de transporte. En esta comunidad las empresas de autocares desarrollan ya plataformas online de comercialización para captar a los turistas que navegan desde sus países de origen buscando movilidad en sus vacaciones en esta región.

Por otro lado, conocimos también que las limitaciones administrativas y legislativas en la concesión de licencias de transporte, fomentan el intrusismo o pirateo, ya que los viajeros necesitan cubrir esa necesidad de transporte y la oferta de mercado está muy limitada. La isla de Ibiza ha visto en pocos años triplicar la entrada de turistas y cuenta con las mismas licencias VPN, turistas que recurren a los nuevos modelos de movilidad propuestos por UBER, Blablacar... además del rent a car, e incluso de las nuevas plataformas que ponen a disposición de estos turistas coches particulares en alquiler.

Además, es un sector que siempre lo ha tenido difícil por su elevada estacionalidad. Durante los meses de calor, entre mayo y octubre, las empresas mueven unas flotas importantes que el resto del año se ven prácticamente paradas en sus cocheras, quedando un transporte muy residual de viajes de turismo del IMSERSO y por supuesto, el transporte escolar. Y se genera, como no, una situación compleja a nivel laboral con convenios que no recogen esta estacionalidad y que generan unos elevados costes para las empresas.

Por la contra, es un sector dispuesto a renovarse, a sobrevivir, a enfrentarse a esos cambios apostando por la innovación y pidiendo a la Administración una colaboración que la misma ha afirmado que está dispuesta a ofrecer, como así manifestaba su conceller de transportes, Marc Pons, durante este congreso. En su intervención aludía a la intención del Gobierno balear de elaborar un plan contra el intrusismo, que sin duda, necesitan las empresas de transporte balear más que ningunas.

Desde estas líneas unas palabras de agradecimiento a la FEBT, a su presidente Rafael Roig, y a su gerente, Salvador Servera, así como a todo el equipo, por esa lucha que tienen tan constante e incansable por mejorar las situación de las empresas de esta comunidad.

Editbus

Ediciones Peruchela Rocinante, 13 e1, 3°A 28034 Madrid. Tel.: 91 113 44 89 mayte@carrilbus.com www.carrilbus.com

DIRECTORA-EDITORIAL Mayte Rodríguez

REDACTORES Imelda García

COLABORADORES
Juan Carlos Villarejo
Miguel García

Miguel García José Manuel González Fernando Fernández José Manuel López Gregory Carmona

PUBLICIDAD

Departamento propio

DISEÑO Y MAQUETACIÓN APYCE C.G.I.

CONTABILIDAD Y ADM.
Departamento propio

IMPRESIÓN APYCE

DEPÓSITO LEGAL M-21.730-2003 Sumario





Congreso de Carril Bus en Baleares

ENTREVISTA

14 "LA LEGISLACIÓN Y LOS RECORTES
ECONÓMICOS DE LOS AYUNTAMIENTOS Y COMUNIDADES
AUTÓNOMAS HAN DISMINUIDO LA MOVILIDAD
DE LOS ESPAÑOLES"

PRODUCTOS PRODUCTOS

El fabricante turco KARSAN entra en el mercado español

PRODUCTOS

20 PONEMOS A PRUEBA EL STAR DE KARSAN

FMPRFSAS

32 LA BURUNDESA COMIENZA A OFRECER EL SERVICIO PAMPLONA-JACA

ALSA RECIBE EL SELLO BCX COMO MEJOR EMPRESA DE TRANSPORTE



SOLARIS celebra 20 años de éxitos y evolución

ENTREGAS 36 ENTREGAS

INDUSTRIA

40 VOLVO INAUGURA SU CONCESIONARIO OFICIAL VOLCANARIAS SERVICENTER EN TENERIFE

SCANIA HISPANIA INAUGURA NUEVO CONCESIONARIO EN LAS PALMAS

4

ASOCIACIONES

ASOCIACIONES

44 FOMENTO DESCARTA VARIAS EMPRESAS DE LOS CONCURSOS POR BAJAS TEMERARIAS

ATUC PIDE MÁS INVERSIONES EN TRANSPORTE PÚBLICO PARA RESPONDER AL AUMENTO DE VIAJEROS



Más controles para los conductores a su paso por Francia

Otokar



MERECE LA PENA OPTAR POR EL CONFORT

















SOMAUT

Avda, de Córdoba, 13 Nave 4 Pol. Ind. La Carrehuela 28343 Valdemoro (Madrid) Tel: +34918954301 Fax: +34918094067



Congreso de Carril Bus en Baleares

La situación real del transporte de viajeros de Baleares

Caducidad de las concesiones de líneas regulares, crecimiento de la economía colaborativa, nuevos hábitos en el turismo, intrusismo, limitaciones normativas...

El transporte de viajeros por carretera en las Islas Baleares un negocio altamente productivo, en comparación con la media de las empresas de esta Comunidad. Así, lo anunciaba el Profesor y Doctor en Economía de la UIB y director Fundación IMPULSA Baleares, Antoni Riera, durante el primer congreso sobre "La situación del transporte público de viajeros", celebrado en Palma de Mallorca el pasado mes de mayo.







Jaume Font, Director General de Transportes del Govern Balear.

EL TRANSPORTE PÚBLICO de viajeros en Balears, integrado por 2.117 empresas, factura anualmente 420,62 millones de euros y da empleo a 6.417 personas. "Hablamos de un sector muy atomizado en el que el 98,5% son microempresas (sin asalariados) y tan solo un 0,3% son medianas y grandes empresas. El informe sobre la situación económica del sector ha sido realizado por la Fundación IMPULSA y se trata de la primera vez que se analizan los datos económicos de este sector, teniendo en cuenta el balance de sus empresas. A pesar de ello la rentabilidad es muy baja, de un 0,8%, mientras que la media de Baleares está en un 5,4%, "una rentabilidad que podría estar mermada por el endeudamiento de las empresas de transporte", como afirmaba el Doctor Riera. Para Riera, las empresas de transporte son muy importantes en la economía de Baleares, por eso su objetivo debe centrarse en mejorar su rentabilidad.

El congreso organizado por la revista Carril Bus, en colaboración con la FEBT, reunió a más de cien empresas representativas del transporte regular y discrecional de viajeros de Baleares.

LOS PLANES DEL GOBIERNO BALEAR PARA LAS CONCESIONES DE LÍNEAS REGULARES

Durante el mismo, el Director General de Transportes del Govern Balear, Jaume Joan, dio a conocer los planes de movilidad del Govern para los próximos años, destacando la situación del transporte regular cuya renovación está prevista para finales de 2018 y que afecta a 19 concesiones que están en manos de 8 empresas. En las nuevas concesiones primará la concentración de servicios, una red más unificada, la mejora de la velocidad comercial de los autobuses y la integración tarifaria de las líneas metropolitanas de Palma con los autobuses urbanos de la EMT.

Dentro de los planes del ejecutivo autonómico, mejorar la calidad de los servicios es uno de ellos, apostando por la modernización de las flotas de autobuses. La necesidad de aprobar el Reglamento que autorice la venta de plazas entre aeropuertos y puertos con hoteles para los transportistas de autocares, es una de las medidas que el nuevo govern quiere priorizar y que los empresarios demandaron durante el encuentro.

En el congreso el Director de Transportes dio a conocer los planes de movilidad del Govern para los próximos años, destacando la situación del transporte regular cuya renovación está prevista para finales de 2018

Un encuentro además en el que empresarios de las cuatro islas abordaron aspectos preocupantes en la realización de los servicios de transporte. Entre ellos la falta de autorizaciones VTC, donde por ejemplo, en Eivissa llevan varios años congeladas, así como la necesidad de tener mayor flexibilidad en la contratación de los servicios para poder atender a la demanda creciente de turistas que entran en las islas y que tienen que ser atendidos por nuevas plataformas de movilidad que tachan de ilegales e intrusivas.

Las nuevas movilidades de contratación de servicios de trans-



Xema Camps, gerente de la empresa menorquina Norbus, moderó la primera mesa y tuvo una participación muy activa en el congreso. A su izquierda, Rafael Roig, presidente de FEBT y propietario de empresas Roig.



Los más de cien asistentes mostraron un continuo interés por la información vertida en el congreso.

Los asistentes al acto
estuvieron muy pendientes
especialmente a los
cambios normativos que
afectar al transporte balear
y que fueron expuestos
por responsables de la
Aministración Balear

porte por parte de los miles de turistas que llegan a Baleares, son una de las grandes preocupaciones de los transportistas del autocar, por la proliferación de negocios como el de alquiler de coches entre particulares, o el aumento de las actividades de coche compartido, actividades que carecen de las garantías mínimas que ofrece un servicio público de transporte.

Las empresas de transporte público de viajeros de Balears se plantearon también que su escenario futuro se basa en un modelo donde las tecnologías sean la base de su competitividad y progreso.

El congreso fue clausurado por el Conseller de Movilidad y Transportes, Marc Pons.

El congreso contó con el patrocinio de la firma Veox Sistemas y Movilidad y la colaboración de las marcas Atlas Bus, Continental Tires, Beulas, MAN Truck & Bus y Scania Ibérica.

LA SITUACIÓN EN MALLORCA

Antonio Roselló, consejero delegado de Transacobo SL (Autocares Comas), dirige uno de los principales grupos de transportes de las islas. Fue el responsable de esclarecer la situación del transporte de viajeros en esta isla. Roselló se refirió en primer lugar a la estacionalidad que sufren. De noviembre a abril las flotas de las empresas están prácticamente paradas produciendo unos problemas, especialmente a nivel de personal, pero también con el mantenimiento de los vehículos, y una situación de precariedad económica en los últimos años que ha generado un envejecimiento del parque.

Roselló aludió especialmente al grave problema de no tener un convenio que contemple la temporalidad en los contratos de trabajo, "es muy difícil para nuestras empresas generar rentabilidad en seis meses", afirmaba. Además, aludió a la principal competencia para el sector, el rent a car y al cambio en los hábitos de los turistas que contratan menos excursiones y cuentan cada vez con mayores servicios de entretenimiento en los hoteles.

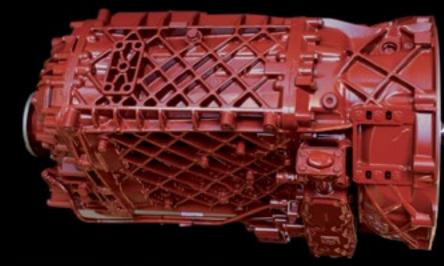
EL TRANSPORTE DE VIAJEROS EN MENORCA

Isidro Bellota, gerente de la empresa Torres Alles Autocares de Menorca, nos contaba que en esta isla son tres las empresas que prestan transporte regular, con un total de unos 45 autobuses. Con respecto al transporte discrecional hay cuatro empresas con más de 20 unidades y dos más pequeñas, con un total de unos 160 autocares, además de las otras dos de transporte regular que reali-



Cajas de cambio de intercambio

para tipos duros



Distribución en todo el territorio nacional

Sabemos que usted y sus máquinas trabajan duro a diario, sin descanso.

Por ello le ofrecemos nuestro servico de reparación y reconstrucción de cajas de cambio de intercambio. MERCEDES, VOLVO, IVECO, EATON, SCANIA...

La máxima garantía, reparto urgente a cualquier punto del territorio nacional (24/48h) y el mayor stock. No se la juegue.

Unirse a un lider, es un buen comienzo.



CENTRAL

Poligono Ind. del Oliveral C/ A. N. 6. CP 46394 Ribarroja del Turia (Valencia) T. (00 34) 96 164 30 40 F. (00 34) 96 166 52 09 autosurdelevante@autosurdelevante.com www.autosurdelevante.com

DELEGACIÓN (Barcelona)

Pol. Ind. Can Bernadas Subirá, C/ Anoia, nº 4 08130 Santa Perpetua de Mogoda (Bercelona) T. (00 34) 93 518 33 28. F. (00 34) 93 517 58 26. barcelona@autosunteleante.com

DELEGACIÓN (Zaragoza)

Pol. Ind. MALPICA-ALFINDEN, c/ Adelfa, nº 32 50171 La Puebla de Alfinden (Zaragoza) T. (00 34) 976 45 57 77 F. (00 34) 976 45 58 32 zaragoza@autosurdelevante.com

www.autosurdelevante.com

Servicis obolat JF-para C. Vaterotena, Murcia, Aragón y Cetaluña, Athion en C. Vateroten Murcia, Balsares y Cataluña. Vott en C. Vaterotima, Murcia y Cataluña.















Antonio Rosello, Director de Transacobo (Autocares Comas), de Mallorca



Isidro Bellota, Gerente de la empresa Autocares Alles, de Menorca.

zan servicios discrecionales como complemento de su actividad.

Turísticamente, en estos momentos, Menorca es la isla balear con mayor dependencia del canal de venta de paquetes turísticos a través de Tour Operadores, y como es sabido, se ha producido una importante concentración de Tour Operadores extranjeros y la desaparición de importantes grupos turísticos nacionales. Hablamos, por otro lado, de la isla con menor desarrollo turístico, sin contar Formentera, y con una temporada turística que se ha ido acortando hasta tener casi 3

meses de temporada alta y 2 de temporada baja. Durante el invierno la única actividad turística viene del programa IMSERSO. El principal, y casi único, segmento de turismo es el familiar de sol y playa, que motiva la alta estacionalidad.

TRANSPORTE REGULAR EN MENORCA

A partir del año 2.004, el Consell Insular se implica en la promoción del transporte regular y nuevas líneas, que unido a la tradicional innovación, inversión y mejoras que realizaban los operadores por su cuenta, da como resultado un in-

cremento importante en el número de viajeros, especialmente entre la población residente. Fruto de la implicación de la administración fue la introducción de las tarjetas de abono y de descuento para ciertos segmentos de la población.

Según afirma Bellota, "la cobertura geográfica durante el verano es completa, pero la demanda baja muchísimo durante el invierno, obligando a dejar muchas líneas de tipo turístico con nula o baja actividad". Además, señala también que aunque la flota de autobuses es moderna, a tres años vista de los nuevos concur-



BEULAS expuso un autocar en el congreso carrozado sobre MAN y perteneciente al potente touroperador TUI.

EMPRESAS DE TRANSPORTE DISCRECIONAL Y REGULAR DE VIAJEROS EN BALEARES		
Empresas		
Mallorca	80	
Ibiza	12	
Menorca	11	
Formentera	3	
Total	105	
Flota por islas		
Mallorca	1.310	
Menorca	230	
Ibiza	350	
Formentera	40	
Total	1.930	

sos hay una ralentización en la renovación de vehículos. Tambiénnos indica que el equipamiento de las paradas es desigual y escaso. "Los Ayuntamientos no se han implicado en este tema y los recursos económicos que ha destinado el Consell Insular han sido insuficientes. Existe una estación de autobuses en Mahón y la de Ciutadella está pendiente de financiación, pero con bastante polémica sobre su ubicación (algo parecido a lo que ha pasado en Eivissa)", afirma.

Transporte Discrecional y turístico Otros datos que nos aporta Isidro Bellota, es que en los últimos años ha disminuido el trabajo de autocar grande y, por contra, ha aumentado el de minibús. La flota de taxis y de El transporte en las islas tiene como principal inconveniente la alta dependencia del turismo, de modo que su actividad se centra casi exclusivamente entre los meses de mayo y octubre

Competir en el mercado con la expansión de la economía colaborativa

HABLAR DEL transporte balear es hablar sobre todo de economía colaborativa. El crecimiento del turismo en las islas y la necesidad de movilidad que genera ha dado pie a la aparición de nuevos actores de transporte. El gerente de la FEBT, Salvador Servera, nos describía en una brillante intervención la situación de la economía colaborativa.

Partiendo de que la economía colaborativa es el intercambio de bienes y servicios a través de plataformas digitales, nos encontramos con nuevos modelos como Blablacar, UBer, Amovens, Socialcar, Wonowo, Cabify, Drivy... Plataformas con un crecimiento imparable, muchas de ellas con miles de usuarios en España como Blablacar que afirma ser un medio de pago online como puede ser E-bay, y que es de ahí de donde obtiene su beneficio...

Y en este contexto, "¿qué están haciendo las empresas de transporte?", se pregunta el responsable de la federación Balear. Pues para empezar nos recuerda todas las obligaciones y requisitos que debe cumplir una empresa para competir en el mercado:

- Título de competencia profesional
- Acreditación de solvencia económica
- Estar al corriente pagos hacienda y seg-social
- Licencia fiscal de actividad
- Licencia actividad expedido por Ayuntamiento
- Ley Protección de datos de carácter personal
- Ley de Prevención de Riesgos Laborales
- Seguros cobertura por civil
- Seguros de cobertura mercantil
- Responsabilidad social, convenio colectivo sectorial

Hablamos de una situación a la que el sector debe hacer frente. Hay voces incluso, como la CNMC, que han dicho que la ausencia de regulación podría ser en algunos casos la solución óptima. En cualquier caso, afirma Servera, las empresas deben hacer algo y no esconder la cabeza.

Y nos lanza algunas ideas:

Denunciarlo y lobby Invertir o comprar Innovación colaborativa Innovación con competidores Innovación con Startups Innovación con empleados Innovación con clientes Innovación con proveedores



Salvador Servera, Director-Gerente de FEBT.

"¿Qué están haciendo las empresas de transporte para competir por el mercado?", se pregunta Salvador Servera, gerente de FEBT







El Conseller de Transportes del Govern Balear clausuró el congreso aludiendo a los planes de la Administración para el sector.

clase C, se encuentra congelada con 100 y 5 vehículos respectivamente.

Y añade, "la legislación no ha permitido a los transportistas aprovechar las posibilidades de internet para comercializar directamente sus servicios a los turistas, como si lo han hecho con éxito las compañías aéreas y hoteles. La nueva Ley balear de transporte terrestre contempla la posibilidad de venta de plazas individuales para los traslados de Puerto o Aeropuerto contratados con anterioridad al viaje (tipo shuttle), pero falta el reglamento y una posible modificación de la ley por el actual Govern". En su opinión, "la dependencia comercial que tienen los transportistas no nos ha permitido trasladar los aumentos de costes a los precios, y en los últimos 10 años la falta de rentabilidad no ha permitido una renovación adecuada de la flota de autocares".

La obligación de utilizar el tacógrafo ha sido un factor de incremento de costes, especialmente administrativos para las empresas menorquinas. "Está claro que una isla pequeña como Menorca no era el objetivo del legislador al implantar el tacógrafo, si bien la última modificación para las islas del Ministerio de Fomento ha ayudado algo", nos comenta.

Isidro Bellota concluye que el transporte de viajeros en Menorca, "no está en sus mejores tiempos, sea por la incertidumbre en los concursos de líneas regulares, sea por falta de una rentabilidad adecuada en el discrecional/turístico".

IBIZA, MUY AFECTADA POR EL INTRUSISMO

El principal problema de Ibiza es, sin duda, el intrusismo. Así lo denunciaba durante su intervención, el empresario Emilio Díaz Planels, gerente de Autocares Dipesa.

Una situación que se viene denunciando desde los últimos quince años. La legislación limita el número de licencias VTC a unas 50, mientras el número de turistas crece de forma insostenible, generando una necesidad de desplazamiento que la normativa impide cubrir legalmente.

Según Díaz Planels hay más de 400 taxis pirata en Ibiza y se desarrollan nuevas modalidades de plataformas de coche compartido y alquiler de vehículos. De hecho, si en 1998 entraron a Ibiza 2,5 millones de turistas, el año pasado, en 2015, entraron 6,7 millones. Este año se espera que pasen por la isla más de 7 millones. El tema resulta tan preocupante que desde la FEBT se ha creado la comisión de intrusismo Balear.

Desde el sector y en palabras de Díaz Planels, "pedimos más y me-



jores inspecciones, coordinadas con varios organismos, trabajo y AEAT y sobre todo actuaciones en carretera con una formación específica a los agentes, tanto de la Benemérita que son los mejor formados, como las policías locales. Además, y no menos importante un seguimiento a WEBS que ofrecen servicios de transporte ilegal", indica.

Este mismo verano desde el Govern se anunciaba que se tomaran medidas contra el intrusismo, tanto para el sector del transporte como para otros sectores afectados como el hotelero, las agencias...



El fabricante MAN fue también patrocinador exponiendo un midibús.

Las empresas de transporte ya conviven con los viajeros digitales

NUESTRO PRESENTE es ya digital, global, conectado y cambiante, y los nuevos viajeros son también viajeros tecnológicos o digitales, hiperconectados y multicanal. David Centeno, gerente de VEOX, empresa especializada en todo tipo de tecnologías para el transporte, se refiere a una nueva cultura empresarial donde la tecnología es la clave y lo digital adquiere un papel protagonista.

Según Centeno ahora "los datos", son el petróleo de nuestra era. De hecho, los datos y la tecnología se deben asociar para generar valor económico a través de aplicaciones, afirmaba en su ponencia durante el congreso de Palma de Mallorca. "El acceso a la información a tiempo real y el Big Data permite a las empresas poner en valor sus acciones en todos los campos", indicaba también.

Centeno nos presentaba como ejemplo el de la empresa Ultramar express que ha implantado tecnología para captar datos delos vehículos, su consumo, su conducción, su seguridad... la aplicación de la tecnología y los datos recogidos con ella ha permitido a la empresa mejorar la huella de carbono, reducir sus costes y aumentar la seguridad de sus servicios.

En opinión de este experto, "las empresas del sector que quieran avanzar en su estrategia digital no deben perder de vista este nuevo perfil de viajero, cuyo compañero de viaje es su Smartphone". De hecho el 92% turistas no conciben sus vacaciones sin el teléfono móvil y el 73% lo utilizan varias veces al día. En 2017, los "Millennials" representarán el 50% del consumo global, afirmaba.



David Centeno, Gerente de VEOX Sistemas y Movilidad.

Los consumidores juzgan el papel del transporte público en la sociedad española

"La legislación y los recortes económicos de los ayuntamientos y comunidades autónomas han disminuido la movilidad de los españoles"

Los usuarios prefieren el tren, pero valoran el puerta a puerta del autocar



Tenemos peor transporte que hace una década, la crisis económica ha recortado el número de expediciones, los ayuntamientos también han recortado los servicios en las zonas rurales, la legislación hace que las empresas tengan poca flexibilidad. Y por si fuera poco, la seguridad de los modos es enjuiciada por los viajeros...

Desde Carril Bus nos preguntamos, ¿qué opinan los ciudadanos españoles del transporte público? A través de una entrevista con Antonio Pomares, responsable técnico de la organización de consumidores CECU, nos acercamos a esta realidad y tomamos nota de algunos datos curiosos sobre el uso de los distintos modos destinados al transporte público.

ANTONIO POMARES lleva casi 20 años, en representación del CCU (Consejo de Consumidores y Usuarios), siendo miembro del Consejo Nacional de Transporte, de viajeros y de mercancías, un órgano superior de la Administración que integra a numerosos organismos, federaciones empresariales, taxistas, agencias de viajes y diferentes asociaciones... En definitiva, todos los actores implicados en el desarrollo del transporte y donde la opinión de los consumidores juega un papel importantísimo a la hora, por ejemplo, de aprobar una nueva ley.

Sus amplios conocimientos en legislación de transporte (LOTT, ROTT...) le ha permiten ademásopinar con éxito sobre los intereses de los consumidores también en asuntos de la Unión en Europea.

CB.- ¿Cuáles son las preocupaciones de los consumidores europeos en materia de transporte público?

Antonio Pomares.- A los ciudadanos europeos les preocupa especialmente la información. Actualmente los viajeros no disponen de la información adecuada en sus viajes por Europa, desconocen la oferta de servicios, los precios y cómo reclamar ante un mal servicio. La intermodalidad real no puede funcionar si el viajero llega a un aeropuerto, estación de ferrocarril o de autobús y des-



conoce qué empresas realizan el servicio, cómo y qué precios tienen, cómo desplazarse por la ciudad y el país. Desde el CCU estamos pidiendo a la UE la creación de un órgano, con amplia participación de los representantes de los consumidores, para dar base a las demandas de los viajeros que se mueven por la Unión Europea y nos estamos basando en una encuesta realizada en los hábitos de movilidad de varios países. Es un campo donde vemos muchísimo trabajo por delante, ya que la movilidad actual creemos que está muy limitada.

CB.- Y en España, ¿cuál es el modo de transporte mejor valorado por los usuarios?

"El tren de largo recorrido, ha dejado poblaciones intermedias desatendidas y nos están llegando quejas de usuarios de las mismas pidiendo paradas y frecuencia de paso. Hablo de poblaciones intermedias como Talavera, Alcalá... que tienen una línea convencional pero sin paradas"

"La población que vive en zonas poco pobladas son las que disponen de un transporte público más deficiente... Las administraciones han olvidado a estos usuarios del transporte. Nosotros entendemos que las empresas no tienen viabilidad económica con estos servicios y estamos convencidos de que es un transporte que debe ser subvencionado"

A.P.- Si hablamos de largo recorrido, sin duda es el tren, allí donde se puede ir en tren el viajero siempre lo prefiere, no obstante el tren de largo recorrido, ha dejado poblaciones intermedias desatendidas y nos están llegando quejas de usuarios de las mismas pidiendo paradas y frecuencia de paso. Hablo de poblaciones intermedias como Talavera, Alcalá... que tienen una línea convencional pero sin paradas. En Tokyo, el largo recorrido tiene paradas cada 30 km. Nos gustaría lo mismo para unir las poblaciones españolas y que el AVE estuviese más repartido entre los ciudadanos.

Desde la CECU también queremos advertir del elevado coste de construcción de la línea del AVE que se ha disparado en estos años. Si el AVE Madrid-Sevilla costó 4,45 millones el kilómetro de línea, el de Madrid Barcelona se ha casi triplicado con un coste de 11,41 millones el kilómetro su rentabilidad empezara dentro de cien años.



Creemos que no se debe seguir fomentando la construcción de más líneas de AVE; no es en absoluto rentable, ni siquiera -en algunos casos- para cubrir los costes y el precio de servicio no es accesible para muchas personas. Además, la construcción de nuevas líneas supone un grave perjuicio medioambiental.

En este sentido creemos que es más beneficioso modernizar las líneas de ferrocarril existentes haciéndolas energéticamente más eficientes, aprovechando las infraestructuras que ya existen. Éste ferrocarril intercomunica muchas más poblaciones que el AVE y es económicamente más accesible.

En cuanto al transporte metropolitano también se valora bien los servicios de tren de cercanías, metro... frente a los modos de tráfico vial más sometidos a colapsos. En este sentido me sumo a la opinión de Antonio Carbonell (DEP), "tenemos que fomentar los carriles VAO para transportes colectivos y de máxima ocupación que no sean rígidos". Hay que tener en cuenta que los usuarios buscan la eficacia del transporte en el ahorro de tiempo. De modo que en este tipo de servicios cuando hay competencia el tren también lleva ventaja para los usuarios.

CB.- ¿Y si hablamos de transporte entre poblaciones más pequeñas, en zonas rurales por ejemplo?

A.P.- aquí nos encontramos con limitaciones legales. Respecto al Trasporte Regular de Viajeros de Uso General, las denominadas VAC (uniendo poblaciones con sus solapes o hijuelas), nos encontramos que la falta de viajeros han limitado las frecuencias de paso y al tener la exclusividad en las paradas en las poblaciones por las que pasan, los usuarios se quedan muy limitados. Así el usuario se ve en la obligación de comprar billetes a destinos distintos del que va para poder realizar el servicio con otra empresa... Una legislación que limita la movilidad de los ciudadanos.

La población que vive en zonas poco pobladas son las que dispone de un transporte público más deficiente, las más limitadas en su movilidad. Las administraciones han olvidado a estos usuarios del transporte. Nosotros entendemos que las empresas no tienen viabilidad económica con estos servicios y estamos convencidos de que es un transporte que debe ser

subvencionado, a nivel nacional o incluso europeo. Es necesario que no se nos quite este transporte. Y en estos años de crisis se nos ha quitado, se ha instaurado en algunos lugares un transporte a la demanda que no funciona bien, teléfonos que no atienden el servicio... Estas son las quejas que nos llegan de los ciudadanos.

Con la situación económica de las empresas, la crisis del sistema concesional nos estamos encontrando con supresión de paradas, frecuencias de paso más largas, servicios que se quedan solo en el fin de semana... Estamos totalmente en desacuerdo y siempre que se plantean estos casos nos oponemos. No estamos atacando a las empresas, sabemos que los servicios no son rentables. Lo que pedimos es al gobierno español y

a la Unión Europea, dé movilidad a todos sus ciudadanos.

CB.- ¿Y qué opina de aquellas comunidades que han decidido usar las rutas escolares para trasladar al resto de la población?

A.P.- Nosotros queremos movilidad, pero también queremos seguridad y un transporte de calidad. Desde aquí tengo que denunciar el hecho de que algunas comunidades como la de Castilla la Mancha, que ha eliminado la subvención que cubría el coste que supone el acompañante obligatorio para las rutas escolares, está llevando al incumpliendo de dicha obligación.

CB.- ¿Y qué opinan los usuarios de la seguridad del transporte público en España?

A.P.- Nos preocupa que se tienda a la criminalización de los conductores cuando hay un accidente de tráfico y no se tomen en cuenta otras circunstancias como el estado de las infraestructuras, de los vehículos... Quiero destacar que desde la CECU por ejemplo ya considerábamos que el exceso de velocidad de la línea de tren Madrid- Santiago, creíamos que la línea no estaba preparada para ir a 200 km/h y lo habíamos hecho saber. Luego ocurrió el trágico accidente y salió a la luz...

CB.- ¿Entonces los usuarios preferirían vehículos autónomos, más automatizados?

A.P.- Todo lo que mejore la seguridad estamos de acuerdo. Y decimos, robots sí, pero que paguen impuestos (risas...) Si vamos hacia un mundo robotizado tendremos que mantener nuestro estado de bienestar basándonos en impuestos pagados por los nuevos "trabajadores".



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





La introducción de la marca se apoyará en la figura del Pablo de la Fuente



Pablo de la Fuente, es el responsable de la distribución de KARSAN en España.

El fabricante turco KARSAN entra en el mercado español

Karsan Europa, subsidiaria del fabricante turco de autobuses turco Karsan, acaba de entrar al mercado español con tres microbuses: Jest, Atak y Star. Estos productos ya han sido presentados en otros países como Francia, Italia, Holanda, Polonia, Rumanía y países bálticos.

EL DIRECTOR de Karsan Europa, David Siveiro ha expresado su satisfacción por la entrada en el mercado español con la gama completa de vehículos. "Estamos seguros de que la calidad y el rendimiento de los productos Karsan responderán muy bien a las necesidades y expectativas de los empresarios de transporte de España", ha indicado.

Por su parte, Pablo de la Fuente, (muy vinculado al sector del autobús en España y exdirector de Irisbus Iveco), se ocupará de la distribución en España. De la Fuente indicó que "el mercado español está buscando el tipo de soluciones de transporte que Karsan está produciendo".

Además, comentó que ya están desarrollando la red de postventa en España, del mismo modo que hiciera con la red de Iveco hace años. El directivo está en negociaciones con talleres españoles, a los que pide seriedad e implicación, como principales requisitos para formar parte de la red de asistencia del fabricante.

SOLUCIONES MODERNAS

Karsan celebra sus 50 años de funcionamiento y "nuestro objetivo es ofrecer soluciones modernas y con-



David Siveiro, Director de Karsan Europa y Guido Ucci, responsable comercial para el sur de Europa.

temporáneas de productos y servicios para el transporte público", ha explicado De la Fuente, quien ha comentadoo que la compañía ofrece una gama de productos que van desde los 6 a los 18 metros.

Los vehículos se fabrican en la planta de Hasanaga en Bursa (Turquía), que actualmente cuenta con capacidad para construir hasta 18.200 vehículos en una superficie de 85.000 metros cuadrados. A lo largo de sus 50 años de historia, la empresa ha fabricado más de 275.000 vehículos que van desde automóviles hasta camiones, furgonetas y autobuses. La plantilla está compuesta por 1.200 trabajadores.

Dentro de la gama de producto que llega a España, el Jest, un microbús urbano de apenas seis metros (5.845 mm) con motorización diésel FPT 3.0 de 125 o 175 CV, que pronto contará con versión eléctrica debido a la exigencia del mercado. Se la espera para la primera mitad del año que viene. Cuenta con piso bajo central, rampa PMR manual o eléctrica y distintas configuraciones en el interior para un máximo de 21 pasajeros más el conductor. La opción eléctrica montará un propulsor de 125 kw y una batería de ion-litio trabajando a 66 kw/h, lo que se traduce en una autonomía de 120 km. Sin embargo, el vehículo también sumará un pequeño motor gasolina para alimentar esta batería (el Jest siempre funcionará en modo eléctrico), redundando en una autonomía de 120 km más. Mantendrá la misma capacidad (21+C) que la versión diésel Euro 6.

El modelo Atak también dispone de motorización Euro 6 con transmisión automática con una gran capacidad para alojar viajeros, un diseño moderno, maniobrabilidad, piso bajo, sistema kneeling, diseño interior panorámico y sistema de suspensión independiente. El modelo alcanzó en 2015 una cuota de mercado del 35% en Turquía.

Finalmente, el midibús Star dispone de un maletero de gran capacidad, motor trasero y un sistema de suspensión independiente. Con ocho metros de longitud, tiene capacidad para 31 pasajeros y está pensado para traslados turísticos ya que dispone de un maletero de 4,5 metros cúbicos y transporte interurbano.



TOMA DE CONTACTO



Ponemos a prueba el Star de KARSAN



Y para conocer con más profundidad la oferta de este fabricante turco, contamos con la colaboración del formado Mario Moscatel, habituado a conducir todo tipo de vehículos de los distintos fabricantes.

Esta es su toma de contacto de unos de los productos presentados por KARSAN, el STAR.

EL STAR es un midibús de 31 plazas más conductor y guía diseñado tanto para uso urbano, como para trayectos intercity, pero que podría cumplir también en trayectos más largos.

Construido completamente con la estructura autoportante comparte tecnología con su hermano el modelo ATAK (vehículo íntegramente urbano). El STAR cuenta con todos los acabados y estándares necesarios para buscar esa versatilidad de uso que se demanda para cualquier servicio discrecional.

El coche, a grandes rasgos, nos resulta completo cumpliendo con los mínimos exigidos para cualquier servicio al que se le destine.

LA MOTORIZACIÓN DEL STAR

El corazón de este midibús es un viejo conocido del grupo FIAT fabricado por FPT (Fiat power train).

Un motor más que probado en la gama ligera de Iveco y en otras aplicaciones. Hablamos del FTP N45 euro 6 con SCR (ad-blue) de 4 cilindros en línea y 4500 cc, Cammon Rail electrónico e inyección de combustible Bosch. Un motor que nos ofrece unos 184 CV de potencia y 680 Nm de par motor final a la rueda.

Bien es cierto que para la geografía española esta motorización se queda corta y nos daría mayores alegrías una configuración con una potencia de motor de 250 CV, así conseguiríamos que en pendientes pronunciadas las podríamos coronar sin bajar mucho la velocidad media.

Pero lo que hay que resaltar es el buen equipo que forma la caja de









cambios automática Allison de 6 velocidades consiguiendo una salida y recuperación digna de mención.

La cadena cinemática está bien compensada, teniendo como opción una caja de cambios manual de 6 velocidades ZF, robotizada ZF. El minibús que probamos montaba una ALLISON de 6 velocidades, esta nos da una velocidad de crucero a 100 km/h a 1700 vueltas (dentro del régimen óptimo del motor) y salida desde parado sin ninguna brusquedad.

UN PUESTO DE CONDUCCIÓN CONFORTABLE

Del puesto de conducción destacamos la buena disposición de todos los mandos de fácil acceso y de vista rápida. Además, la amplitud y disposición en la que está colocado el asiento no te da la sensación de estar encajonado. A ello añadir que el tacto del volante y los reglajes tanto en altura como inclinación apartan confort y disminuye la fatiga en la conducción.

En el orden de marcha tardamos un poco en acostumbrarnos a que el espejo izquierdo esté tan arriba, teniendo que levantar la vista cuando miramos por él. Esto es una pequeña herencia del modelo ATAK que se destina a uso puramente urbano donde en casco urbano el espejo situado en esa posición resulta muy efectivo, pero para carretera puede resultar un poco molesto.

En cuanto a insonorización, nos vuelve sorprender gratamente, de tal manera que apenas podemos escuchar el ruido que hace el aire cuando estamos circulando sobre todo por la zona baja de la puerta delantera. Además, el ruido generado por el motor del motor no se transmite en exceso al pasaje.





La suspensión neumática independiente recibe cualquier imperfección del asfalto correctamente trasladando al pasaje y al conductor a una situación de confort razonable. En mi opinión, este confort solo se ve interrumpido por las descargas de aire a presión de los diapres, siendo estas continuas y ruidosas, (entendemos que con una regulación o modificación sencilla por parte del fabricante este problema no debería transcender a más).

UNA CONDUCCIÓN FÁCIL

A la hora de callejear este coche de 8150 mm se defiende gloriosamente, algo a lo que tampoco estamos acostumbrados es a que el eje posterior se encuentre tan atrás dejando apenas 1,5 metros de voladizo posterior, aun así la capacidad de maniobrar del coche es más que suficiente no dándonos la sensación de dicha situación del eje trasero. En los giros complicados vemos la virtud de no tener apenas voladizo posterior evitándonos algún que otro roce en las esquinas. Logramos realizar un cambio de sentido en una distancia de 8 metros y medio.

Echamos en falta un regulador de velocidad y no tener que llevar el pie en el acelerador castamente a tabla. El fabricante nos comentó que está disponible pero que esta unidad no lo llevaba.

La climatización es gestionada por un sencillo panel de mandos fácil de usar pero muy efectiva que hace presente su potente funcionamiento gracias al compresor de aire acondicionado de 225 cm3 y 18 kW de potencia.

En el apartado de frenos y seguridad contamos con todas las ayudas a la conducción: ABS EBS ESP...

Aunque reconocemos que un accionamiento manual del retardador nos parece una opción mucho mejor que el accionamiento combinado con el pedal de freno, tampoco se hace notar mucho la potencia de frenado , para hacerlo notar deberíamos pisar más el pedal de freno dándonos como resultado una frenada más contundente y solo utilizable en situaciones de emergencia. Pero entendemos que el fabricante habrá optado por montarlo combinado por algún motivo.

El retardador es VOITH magnético con 650 nm de par Max de frenado que en todo el recorrido no se hizo notar con la rotundidad que estamos acostumbrados.

El midibús Star monta neumáticos 225/75R 17,5, medida suficiente







para este vehículo que ronda los 6000 kg de tara, y que ofrecen un agarre sujeción perfecto para soportar cualquier deriva, incluso con los 10000 kg de PMA para el que está autorizado.

El motor trasero, su altura 3 de metros y la distancia entre ejes de 4,5 metros dan como resultado un coche que no deriva en exceso en las curvas, agarrándose al asfalto en los subvirajes provocados, tanto por inercia como por aceleración.

EQUIPAMIENTO INTERIOR

Respecto al diseño interior, el vehículo dispone de doble cristal, lunas tintadas, 31 butacas reclinables, que dan la amplitud necesaria y ofrecen una buena imagen del vehículo. Extendiendo las butacas de ambos lados aún nos queda espacio en el pasillo para q sea transitable.

En las escaleras de la parte trasera se encuentra un dispensador de agua caliente y la nevera para dar servicio al pasaje.





FICHA TÉCNICA KARSAN STAR		
Тіро	FPT N45 ENT EV	
Cilindrada	4500 CC	
Diámetro/carrera	-	
Relación de compresión		
Potencia máxima	186 CV a 2.500 rpm	
Par máximo	680 Nm a 2.500 rpm	
Alimentación	Turbo alimentado	
Bastidor	Autoportante	
Suspensiones	Neumática	
Delantera	Independiente tipo McPherson con suspensión neumática	
Trasera	Neumática	
Dirección	Asistencia hidráulica altura inclinación ajus- tables	
Diámetro de giro	8.402 mm	
Frenos	neumático	
Compresor aire	225 cm ³	
Delanteros	Discos	
Traseros	Discos	
Transmisión	Indirecta con reenvío en v	
Tracción	Trasera	
Caja de cambios	Allison automática seis velocidades	
Embrague	Hidráulico con asistencia neumática	
Neumáticos	225/75R 17.5	
Depósito de combustible	140 litros	
Deposito ab-blue	35 litros	
PESOS Y DIMENSIONES		
Tara	6.865 kg	
MMA	10.000 kg	
Carga útil	3.135 kg	
Longitud	8.150 mm	
Altura	3.150 mm con aire acondicionado	

AUTO DISTRIBUCIÓN

IVECO

Exposición y ventas Vehículos de ocasión Recambios y accesorios Cabina de pintura. Potro Túnel de lavado y engrase



Concesionario para toda la gama IVECO BUS de microbuses y autocares para Cataluña, Andalucía, Badajoz, Ceuta y Melilla

AUTO DISTRIBUCIÓN, S.L. C/ Rafael Barradas, 22-32 P.I. Gran Vía Sur Tel.: 93 2633112 Fax.: 93 2632524 08908 L' HOSPITALET DE LLOBREGAT BARCELONA AUTO DISTRIBUCIÓN ILLIBERIS, S.L. Ctra. de Madrid, km. 425 Tel.: 95 8466164 Fax.: 95 8467419 18210 PELIGROS GRANADA

USED

AUTO DISTRIBUCIÓN HISPALIS, S.L. C/ Antonio de la Peña y López, 5-7 Tel.: 95 4999262 Fax.: 95 4672324 41007 SEVILLA







SOLARIS celebra **20 años de éxitos y evolución**



Jose Manuel González Juárez Ingeniero Industrial Conductor de pruebas CARRIL BUS jgonzjua@hotmail.com

Con una historia de veinte años en la que ha visto muchos de sus objetivos cumplidos, el fabricante polaco Solaris afronta el futuro con muchas novedades y perspectivas de crecimiento.

EN ENERO del año 1996 una pequeña empresa creada por Solange y Kryzstof Olszewski y situada a las afueras de Bolechowo iniciaba su actividad como fabricante de autobuses. En aquel momento este "pequeño" fabricante, denominado Neoplan Polzska, empezaba

sus actividades realizando autobuses Neoplan, siendo entonces una delegación de la marca alemana para Polonia.

En marzo de 1996 salía el primer vehículo de sus líneas de montaje y se cerraba un acuerdo para fabricar 72



Krzysztof Olszewski, fundador de Solaris.

vehículos. Con tan sólo 36 empleados, en ese año consiguieron fabricar 56 unidades, para a partir de ahí, ir creciendo exponencialmente hasta convertirse en el fabricante que es hoy en día con unas espectaculares instalaciones. Solaris, en estos 20 años, ha puesto en circulación más de 14000 vehículos y, con sus 3000 empleados actuales, tiene capacidad para hacer 8 vehículos diarios y estar presente en más de 30 países.

1998: ORIGEN DEL URBINO Y AÑO DE TRANSICIONES

En 1998, Krysztof, decide, junto con un grupo de ingenieros, diseñar su propio vehículo corrigiendo los defectos de los anteriores vehículos, principalmente el problema de la corrosión debido al clima de la zona. Se contrataron a expertos soldadores y se fabricaron las estructuras en acero inoxidable. Durante este año, se hicieron autobuses a medio camino entre Neoplan y Solaris, no un Neoplan puro, pero tampoco un Solaris puro.

1999: NACIMIENTO DE SOLARIS

En mayo de este año, Solaris presenta el Urbino en el Motor Show de Poznan. Rápidamente llamó la atención su parabrisas delantero asimétrico, convirtiéndose en el rasgo característico de la marca.

Asimismo, nace Solaris como marca, con nombre propio. Según explica Solange, se trataba de encontrar un nombre que sonase bien y que tuviese connotaciones positivas en todos los idiomas a la vez que hiciera pensar en el futuro. Como curiosidad, este primer Solaris Urbino, no se vendió

como Solaris si no, como Neoplan Polska.

En este mismo año, los primeros autobuses articulados de la marca hacían su debut en la ciudad de Gdynia, Polonia. En 1999 la producción total fue de 170 vehículos y la empresa daba trabajo entonces a 436 personas.

2000: EL DESPEGUE

El año 2000 se puede decir que supuso el despegue de la marca. Se introdujeron en su gama los vehículos de 9 y 15 metros y el número de pedidos fue de 700 unidades. Los primeros Solaris empiezan a circular por Berlín y se recibe un pedido de 20 Urbino de 15 metros de longitud. El interés por la marca aumenta y sus autobuses se van haciendo un hueco en el tráfico rodad de las ciudades europeas.

2001: SOLARIS BUS & COACH SP.Z O.O

En 2001 sale al mercado la marca Solaris con nombre propio. Como muestra de su capacidad, se introduce en el sector de los tranvías con el modelo Trollino 12, donde por cierto, se hizo un hueco.



En tan solo diez años Solaris superó los 1.000 empleados

El Urbino mientras tanto sigue cosechando éxitos y el fabricante firma con la empresa Latvia un contrato de 148 unidades. Además, durante la Busworld de ese año, se firma para Varsovia otro contrato de 165 vehículos.

2003: EL AÑO DE LOS TROLEBUSES

En 2003, se desarrollan los primeros trolebuses de 15 metros. El ascenso de la marca sique imparable.

Se fabrican 264 unidades. Además, la entrada de Polonia en la Unión Europea hace que la demanda aumente por lo que la plantilla se acerca a los 600 empleados. Los autobuses Solaris ya están presentes en 11 países.

2004: EL GRAN CONTRATO

Se firma con la compañía de transporte público de Berlin el suministro de 260 unidades, algunas de ellos articuladas. Este contrato hace que se firmen nuevos contratos con nuevos clientes alemanes y también aumenta el interés de países circundantes por la marca.

Se presenta el Urbino CNG y se adapta el Urbino tradicional para servicios suburbanos. En octubre se presenta la actualización de la gama Urbino. La popularidad de la marca sigue en aumento y ese año obtiene el segundo puesto en el Bus of the Year.

2006: DIEZ AÑOS DE ÉXITOS

Para celebrarlo presentan en la IAA el Urbino híbrido articulado en una apuesta muy fuerte de Krysztof por las nuevas tecnologías, pronunciando unas palabras que sin duda, pasarán a la historia: "El diésel ha muerto, larga vida a la electricidad". Sin duda todo un visionario, ya que desde entonces, son más de 200 vehículos híbridos Solaris los que están en circulación.

Como no podía ser de otra manera, la plantilla sigue aumentando y ya se superan los 1000 empleados.

2007: GRANDES EXPORTACIONES

Este año se fabrican 700 vehículos de los cuales 400 son destinados a la exportación. Algunos de ellos son para países ya existentes en la cartera y otros para nuevos países.

2008: SOLARIS SUPERA LAS 1000 UNIDADES FABRICADAS

Este año se alcanzan los 1000 vehículos producidos y se firman dos contratos muy importantes, uno de ellos con Atenas para el suministro de 320 vehículos y otro con los Emiratos Arabes, por un volumen de 225 unidades.

2010: SOLARIS LLEGA A ESPAÑA

Solaris aterriza en España y en los Balcanes. La empresa es alabada por la rápida capacidad de desarrollo de sus nuevos vehículos y sobre todo, por su introducción en las nuevas tecnologías y apostar fuertemente por ellas.

Del mismo modo, se inicia la construcción de una nueva planta donde hacer frente a la gran demanda del mercado.



LOS TRANVÍAS DE SOLARIS

SOLARIS no es solo un fabricante de autobuses, si no que otra de las divisiones de su negocio son los tranvías. Puerba de ello son los contratos que tiene con diferentes ciudades europeas, y el número de unidades entregadas.

En Poznan, la ciudad cercana a Bolechowo pudimos ver gran cantidad de ellos circulando y como no, viajar en uno de ellos en un recorrido turístico por la ciudad. Pese a que este tipo de vehículos tiene un mercado muchísimo más reducido que el de los autobuses, Solaris, al igual que con los autobuses, sigue firmando contratos. Actualmente está preparando 110 unidades para Hannover junto con otras 41 para Leipzig.

2011: EL PRIMER ELÉCTRICO 100%

Se presenta el primer Urbino eléctrico y la marca es considerada como una pionera en las nuevas tecnologías.

2016: EL 20 ANIVERSARIO

En este año, se celebra el 20 aniversario de la empresa. Por ello, fuimos invitados a la celebración por parte de la marca.

LAS INSTALACIONES Y LA FABRICACIÓN

Durante 2 días pudimos visitar las instalaciones y comprobar como Solaris está implicada en las nuevas tecnologías y en nuevos proyectos, mostrándose en el mercado como un fabricante más capaz de medirse con grandes multinacionales sólidamente establecidas y conocidas por todos.

La planta está dividida en 3 secciones, chapa, pintura y acabado. Las estructuras, en acero inoxidables todas ellas, se hacen en una planta próxima. Posteriormente se trasladan estas estructuras a Bolechowo y se continúa con el proceso de fabricación del vehículo.





Autobús panelado e imprimado

La planta de fabricación de Solaris está dividida en 3 secciones: chapa, pintura y acabado Previo al enchapado del vehículo, la estructura es revisada e imprimada con el fin de proteger aún más el material y asegurar una larga vida ausente de problemas.

En esta etapa, pudimos ver el cuidado de las soldaduras y uniones, así como todos los refuerzos cuidadosamente introducidos en las uniones con el fin de dar la máxima rigidez al conjunto.

La siguiente fase es la de enchapado. El vehículo es recubierto con paneles y aislado generosamente tanto térmica como acústicamente. Aquí, recibe un tratamiento de imprimación para, por un lado proteger y por otro facilitar la adhesión de la pintura que dará el acabado final del vehículo.

Una vez pasada esta fase, se colocan los componentes mecánicos del vehículo, aunque no todos, por ejemplo el motor y el cambio se colocan en la fase final de acabados, pero ejes, dirección y suspensiones se realizan ahora.



Estructura preparada para iniciar el proceso de enchapado.



Momento de la instalación de la suspensión delantera.



Cabinas de pintura de generosas dimensiones.

Unidad articulada esperando para ser pintada.



La oficina técnica recrea diferentes escenarios con diferentes situaciones de iluminación y ambientes, de modo que el cliente vea cómo va a quedar su vehículo

La siguiente etapa es la de pintura. En esta zona, con 14 cabinas, se decora el vehículo según la imagen corporativa de la empresa del cliente. Estas cabinas permiten introducir en su interior todo tipo de vehículos, independientemente de su longitud, con lo que cualquier petición puede ser atendida sin problema.

La fase final es la de acabados donde se instala todo el equipamiento interior del vehículo según los requerimientos del cliente.

Previo a esta fase, la oficina técnica, mediante una aplicación informática en 3D con gafas de realidad virtual incluidas, recrea diferentes escenarios con diferentes situaciones de iluminación y ambientes de modo que el cliente vea cómo va a quedar su vehículo y como se va a ver en el entorno. Igualmente, se eliminan las disconformidades por parte del cliente, en caso de que venga con una idea predeterminada sobre la configuración de su vehículo y luego, una vez fabricado no es de su agrado, con el consiguiente descontento y retraso para el carrocero que tiene que realizar las modificaciones oportunas.



Zona de preparación de motores y cajas de cambio.





Fase final de acabado de un Solaris.

Según nos comentaba su responsable, desde que tienen instalado este programa, se han reducido impresionantemente estas situaciones, es más, muchas veces desde aquí, con las ideas aportadas del cliente, se trasladan a oficina técnica para implementarlas de forma sistemática en lo sucesivo. Igualmente se realizan los conexionados eléctricos y neumáticos así como la programación de toda la electrónica y sus comprobaciones para que el vehículo salga plenamente operativo de la planta.

Como anécdota, en esta última fase, pudimos ver 3 vehículos prácticamente para entregar a la empresa Sagalés, de Barcelona. Se trataba de 3 unidades Alpino 8,6. En una de ellas, los técnicos de Solaris nos demostraron como programan toda la red CANBUS



Programación de todo el vehículo fácil y simple.



Varios Solaris para el mercado Sueco.

por la que circula toda la información de los diferentes dispositivos del vehículo desde la suspensión, apertura de puertas o iluminación interior y exterior por poner un ejemplo.

Como conclusión, después de ver la empresa y de analizar su historia y sus productos, podemos decir que Solaris es una empresa que ha crecido rápido, pero con solidez, haciendo las cosas bien desde el principio e implicada en las nuevas tecnologías lo que sin duda la hace ser puntera y flexible a las nuevas tendencias del mercado.



Unidad Alpino 8.6 destinada al mercado Español.

La Burundesa comienza a ofrecer el servicio Pamplona-Jaca



EL MIÉRCOLES 1 de junio La Burundesa comenzó a prestar el servicio de línea regular entre Pamplona y Jaca, cuya concesión ha obtenido en el concurso convocado por el Ministerio de Fomento. Los puntos de origen y destino serán las estaciones de autobuses de las dos capitales.

Como novedad frente al servicio anterior, se han previsto horarios y frecuencias que permitan conexiones con otras líneas regulares de la compañía, como Pamplona-Bilbao, Pamplona-Vitoria y Pamplona-Irún. Como señala el Director General de La Burundesa, Claudio Lesaca "creemos que con esta novedad las comunicaciones por carretera de Jaca con Navarra y la Comunidad Autónoma Vasca mejorarán notablemente".

De acuerdo con la previsión de viajeros, se han establecido dos horarios, invierno (del 1 de septiembre al 30 de junio) y verano (del 1 de julio al 31 de agosto).

En todos los trayectos habrá paradas previstas en las siguientes localidades: Zulueta, Elorz, Monreal, Idocin, Aldunate, Liédena, Yesa, Tiermas, Esco, Sigüés, Asso-Veral, Villarreal de la Canal, Berdún, Puente la Reina de Jaca, Santa Cilia y Santa Cruz de la Serós.

Los viajeros frecuentes podrán disfrutar de descuentos por número de viajes. Deben consultar en las taquillas de La Burundesa en Jaca y Pamplona para obtener más información.

Para la realización del servicio se ha adquirido un nuevo autobús, que cuenta con todos los avances en materia de seguridad y confort, y que está preparado para el acceso de personas con movilidad reducida.

El Ayuntamiento de Valencia aprueba las cuentas anuales de la EMT

EL AYUNTAMIENTO de Valencia ha aprobado las Cuentas Anuales correspondientes al ejercicio 2015 de la Empresa Municipal de Transportes (EMT) con los votos a favor de los concejales de Compromís, PSPV, Valencia en común, PP y la abstención de los concejales de Ciudadanos, ha indicado la empresa pública.

Las Cuentas Anuales incluyen el Balance de Situación, las Cuentas de Pérdidas y Ganancias, el Estado de Cambios en el Patrimonio Neto y la Memoria, así como el Informe de Gestión.

La EMT terminó el año 2015 con un superávit de 246.287 euros tras que el déficit de explotación (54.753.713) sea inferior a la aportación del Ayuntamiento (55 millones de euros). El director-gerente de la EMT Josep Enric Garcia Alemany, mostró su satisfacción por la aprobación de las cuentas y expresa su deseo de hacer de la EMT el centro de la movilidad en la ciudad de Valencia.



Alsa recibe el sello BCX como mejor empresa de transporte

LA COMPAÑÍA de transporte de viajeros por carretera Alsa ha sido reconocida con el sello Best Customer Experience (BCX) como empresa líder en innovación y experiencia de cliente en el sector del transporte en España durante el primer trimestre de 2016. Esta clasificación es resultado del estudio sobre experiencia de cliente que se lleva a cabo en España.

Para ello, la consultora IZO ha realizado trimestralmente encuestas en las que evalúa la relación entre consumidores y compañías en base a las opiniones de los clientes con respecto a las dimensiones de marca, producto y servicios.

Los resultados del estudio del primer trimestre de 2016, han posicionado a Alsa como la primera empresa, por delante de otras compañías de transporte aéreo, ferroviario y por carretera de nuestro país.

Con la implicación de empleados y clientes, Alsa trabaja en mejorar la experiencia de viaje de sus clientes, apostando por incrementar la calidad de sus servicios mediante diferentes iniciativas y programas, orientados a la mejora de los índices de satisfacción. Entre ellos cabe destacar la renovación constante de su flota, la incorporación de pantallas individuales de entretenimiento en



cada butaca y el WiFi gratuito a bordo.

El sello BCX es un reconocimiento a la excelencia, las mejores prácticas y la innovación en experiencia de cliente entre empresas de diversos sectores en España e Iberoamérica, y destaca la importancia de ofrecer una experiencia de cliente diferencial en el difícil entorno económico actual.



Barcelona celebra la VII edición del Rally de Autobuses Clásicos



LOS DÍAS 28 y 29 de mayo se celebró en Barcelona una nueva edición del tradicional Rally de Autobuses Clásicos, un evento que cuenta con la colaboración de TMB, Empresa Sagalés y la Asociación Acema Asociación Coleccionistas Empleados de Metro y Autobús de Barcelona) y Arca (Asociación para la Recuperación y Conservación de Autobuses).

El sábado se celebró la exposición estática en la Avenida Reina María Cristina, que contó con 40 vehículos históricos, más las novedades presentadas por los operadores participantes. La muestra se abrió al público a las cuatro de la tarde, a partir de la cual muchos barceloneses se acercaron a contemplar los vehículos.

El domingo a las 10:30 se procedió a la salida del recorrido donde rodaron 36 vehículos desde la Plaza España de Barcelona pasando por Montcada, La Llagosta, Santa Perpetua, Palau Plegamans hasta llegar a Caldes de Montbui en torno a las 13:15. Entre los vehículos históricos, cabe mencionar que el más veterano fue un Hispano Suiza 15/20 del año 1925 y el más joven un MAN 18420 con carrocería Etna de Noge matriculado en 1997.

Asimismo, hay que mencionar que en esta edición ha participado Sarbus y que Sagalés ha restaurado una unidad Renault TN4 del año 1934.

Un rally que año tras año se gesta gracias a la participación de asociaciones y operadores, además de los sponsor que gracias a sus patrocinios económicos consiguen que el evento se pueda realizar.

La EMT de Valencia toma el pulso a las opiniones de los vecinos sobre las mejoras en la red

RECIENTEMETE han tenido lugar las reuniones en Exposición y Ciutat Vella en la que los técnicos de la EMT de Valencia han recogido las opiniones de los vecinos y vecinas a cuenta de la mejora en la red de autobuses de la ciudad. Los cambios propuestos fueron recibidos con buena aceptación por parte de los asistentes.



En total, hubo una decena de propuestas concretas sobre las modificaciones propuestas y unas 18 de carácter más general que se valorará por los técnicos de la EMT. En el proceso participativo, que la EMT ha organizado de manera conjunta con la Concejalía de Participación Ciudadana, los técnicos de la empresa están escuchando las aportaciones de los usuarios y usuarias sobre los trazados propuestos, los horarios de inicio y cierre de servicio, la ubicación de las marquesinas o la forma en la que deben comunicarse estas mejoras.

Hace 15 días, la EMT ya acudió a las Juntas para ofrecer toda la información a los y las participantes para que el proceso se hiciese con el mayor conocimiento posible. En aquella ocasión comenzaron a surgir las primeras propuestas que se concretarán en un documento para el estudio por parte de la empresa.

Desde la dirección de la EMT recuerdan que el objetivo de los cambios es que los autobuses salgan con mucha frecuencia de los barrios y que el recorrido a cualquier punto de la ciudad (especialmente al centro) sea lo más rápido posible, una reivindicación vecinal histórica.

Para la EMT se trata de un proceso muy importante y por eso piden la participación de todos los vecinos y vecinas. En este sentido, esperan que las aportaciones en esta primera fase de mejora culminen con la red que desde el área de movilidad se espera: más intuitiva, con más frecuencia de paso en los autobuses, más regular, que conecte de una manera más rápida los barrios con el centro y que tenga una mayor cobertura.

Barcelona celebra el 50 aniversario del primer autobús articulado que llegó a la ciudad

EL PRIMER AUTOBÚS articulado que se fabricaba completamente en España llega a Barcelona, durante su periodo de pruebas se numeró con la calca 2001, medía 18 metros y tenía cuatro puertas en su lateral derecho. Se trababa de un Pegaso 6035 A, cuyo aspecto era similar al también prototipo 1901 vehículo estándar.

Una vez tomada la decisión, por parte de T.B., de adquirir vehículos articulados de tres puertas, el 2001 sería acortado metro y medio siendo suprimida la puerta delantera del remolque aunque sin modificar, aún, el frontal. En 1967 sería rebautizado con el número de calca 3001. Más tarde, en posterior reforma, ya quedaría igual que el resto, con el frontal cambiado, aunque conservaría un tiempo las puertas acristaladas.



En 2015 se ha cumplido el 50 aniversario de la fabricación y pruebas del primer autobús articulado, por ello durante el pasado Rally de Autobuses Clásicos de Barcelona se ha querido conmemorar el evento dado que el vehículo se estrenó en Barcelona.

La asociación Acema expuso en el Rally estos 50 años de evolución tecnológica, los nuevos autobuses articulados comprados por la Empresa TMB con cuatro puertas, hacen recordar aquel prototipo de Pegaso 6035 A que también tenía cuatro puertas y que mejor marco para recordad este aniversario que la misma Avenida Reina María Cristina que presentó el Pegaso en la Feria de Muestras de aquel año como muestra la primera foto de la exposición.



King Long hace entrega de un C9 a Transelp Autobuses



LA EMPRESA afincada en Canarias Transelp Autobuses estrena un King Long del modelo C9 de 9 metros de longitud con capacidad para 35 pasajeros más guía y conductor.La nueva unidad está propulsada por motor Cummins de 6,7 l

de disposición trasera que arroja una potencia de 310 cv y cumple con la normativa de emisiones Euro 6.

Además, equipa cambio manual ZF de seis velocidades y retardador eléctrico Telma, suspensión neumática integral con control electrónico de altura (ECAS), elevación, descenso y arrodillamiento, lo que garantiza el máximo confort para el pasaje. Posee, asimismo, un sistema de frenos mediante discos ventilados en ambos ejes, y neumáticos Michelin.

En el interior incorpora butacas Fainsa, modelo Gala tapizadas en piel artificial, reclinables y desplazables, con mesitas y revisteros, equipo de audio y video con monitor retráctil eléctrico motorizado remoto, lunas dobles extratintadas, nevera, climatizador con higienizador de las galerías, parasoles eléctricos, cámaras de vigilancia interior y marcha atrás.

Dispone, además, de maleteros neumáticos y sistema automático de supresión de incendios en el compartimento del motor.

Transelp Autobuses empezó su aventura empresarial como una empresa de carácter familiar hace 38 años en el municipio de San Cristóbal de La Laguna (Tenerife) concretamente en el año 1972. En sus orígenes se dedicó exclusivamente al transporte escolar y pasados unos años compaginó el trabajo escolar con el transporte discrecional de viajeros por carretera.

Autocares Amuedo recibe en Sevilla un Integralia in-tourism XL PMR

LA EXPOSICIÓN de minibuses Mercedes-Benz organizada por Concesur en el Mercado Lonja del Barranco de Sevilla fue el lugar elegido para la entrega del Integralia in-tourism XL PMR a Autocares Amuedo. El vehículo está montado sobre la



Sprinter 519 Blue TEC con motorización Euro 6. Incorpora además un sistema de ayuda al arranque en pendientes, ABS y ESP.

Efrén Rodríguez (director comercial de Integralia en España), acompañado por Rafael Ramírez (director de flotas de Mercedes-Benz), y Pedro Santiago Pastor (gerente de Concesur) hicieron la entrega de su nuevo vehículo a Joaquín Amuedo (fundador y propietario de Autocares Amuedo), al que acompañaron sus hijos Joaquín y Raúl.

Joaquín Amuedo afirmaba: "en Amuedo destacamos por la calidad y seriedad de nuestros servicios. Nos esforzamos día a día para ofrecer a nuestros clientes los autocares con las mejores prestaciones para que su experiencia con nosotros cumpla todas sus expectativas y se adecué a sus necesidades, ya sean de ocio o profesionales. Por esto hemos contado con los mejores socios: Mercedes-Benz e Integralia cuya filosofía coincide absolutamente con la nuestra. Resultado de ello, es el in-tourism XL PMR que incorporamos a nuestra flota".

El in-tourism XL PMR es el vehículo adaptado por excelencia de Integralia. La flexibilidad en sus espacios permite acomodar hasta dos pasajeros en silla de ruedas, pero mientras no sean necesarios espacios PMR, el in-tourism XL PMR mantiene su configuración de 19 pasajeros y conductor.

El vehículo está equipado con butacas de alto confort, tapizadas en piel técnica con doble costura, apoyapiés, tomas USB para los pasajeros, luces de lectura individuales, DVD, nevera en salpicadero y un sin fin de detalles.

Autobuses Esteve incorpora a su flota un Iveco CC150E25

LA EMPRESA Autobuses Esteve de la localidad alicantina Benimaurell acaba de incorporar a su flota una unidad Iveco CC150E25 Euro 6, con carrocería Next de Indcar. Esta unidad va equipada con 35 plazas más guía más conductor con con butacas Kiel, incorpora plataforma PMR Hidral Gobel, y preparado para llevar dos sillas de ruedas.



La unidad fue entregada por Talleres Garrido a Ricardo Esteve, gerente de Autobuses Esteve

El vehículo desarrolla una potencia de 250 CV y está gestionado por una caja de cambios automatizada ZF 6AS 800 OD+Telma. Hay que destacar que incorpora la tecnología HI-SCR de reducción catalítica selectiva de alta eficiencia de Iveco con inyección ADBlue.

La unidad fue entregada al gerente Ricardo Esteve, por Talleres Garrido de Motilla, concesionario Iveco Bus para las provincias de Alicante, Murcia, Albacete, Cuenca y Ciudad Real.

Somauto entrega un Vectio T a Hijos de Pilar Maroto

SOMAUTO, distribuidor oficial de Otokar en España, ha entregado un autobús del modelo Vectio T a la empresa Hijos de Pilar Maroto, ubicada en Jaén. El vehículo autoportante incorpora un motor Euro 6. Tiene una longitud de 10,1 metros y capacidad para 39 butacas más guía más conductor.



El Vectio T de la empresa jienense equipa un motor MAN de 290 CV, caja de cambios ZF de seis velocidades con ayuda neumática y freno eléctrico de Telma. El climatizador es de Sutrak y cuenta con aire acondicionado independiente para el conductor. Entre el resto del equipamiento, destaca la doble luna tintada y precalentador.

Indcar entrega un Next a la empresa Jesús Moreno

EL PASADO día 6 de junio, las instalaciones de Indcar en Arbucies acogió la entrega de un vehículo del modelo Next con chasis MAN a la empresa Jesús Moreno. En la entrega estunio,



vieron presentes Natalio Moreno, gerente de Jesús Moreno y Emilio Durán de MAN, ambos acompañados en todo momento por Josep Riumalló, delegado comercial nacional de Indcar.

Carrozado sobre chasis MAN 12.250 TGL (4900), el vehículo dispone de 37 butacas equipadas con apoyabrazos y agarradores en carbono. Con un largo de 9.390 mm y una altura de 3.160 mm, su distancia entre ejes es de 4.850 mm. Su distribución cuenta con dos puertas ambas de 850 mm. El interior cuenta con pavimento imitación madera, una elaborada rotulación, está equipado con toma de micro adicional y cámara de visualización de paisaje.

Autocares Jesús Moreno se encuentra ubicada en Cornellá de Llobregat y es una empresa familiar con más de 30 años de historia dedica al transporte de viajeros por carretera.

Autocares Transvia incorpora nueve unidades Scania a su flota



UN TOTAL de nueve unidades Scania con diversas especificaciones –vehículos de dos ejes, vehículos de 3 ejes y vehículos low entry- se han incorporado a la flota de Autocares Transvia para formar parte su servicio de transporte de pasajeros. Autocares Transvia comenzó su trayectoria en el sector en 1967 cuenta actualmente con una flota de 565 vehículos.

De las 9 unidades adquiridas, cinco de ellas son vehículos Scania de dos ejes con carrocería Irizar I6 de 13 metros de longitud que cuentan con PMR y un motor de 450 CV que arroja un par máximo de 2.350 Nm. Otras dos unidades son vehículos Scania de tres ejes con carrocería I6 y motor de 490 CV. Estas unidades se destinarán a transporte discrecional de pasajeros. Las últimas dos unidades, vehículos Scania low entry con carrocería Castrosua, se dedicarán en cambio a transporte local de pasajeros incluyendo servicios para PMR.

En línea con mantener la seguridad y eficacia como uno de sus pilares, Autocares Transvia ha adquirido estas unidades con el servicio Scania FMS (Fleet Management), el sistema de gestión de flotas que pone a disposición del cliente toda la información del vehículo y el conductor para obtener mayor rendimiento y una conducción más segura.

José Jiménez jefe de flota del grupo Transvia, realizó la operación de la mano del concesionario oficial de Scania en la zona, Scavalencia, ha indicado que "la decisión fue difícil dada la gran competencia de mercado pero nos decantamos por una elección entre una buena relación calidad, precio, eficiencia y durabilidad".

La empresa asturiana Autocares Cabranes apuesta por el Stellae de Castrosua

LA CARROCERA gallega Grupo Castrosua entregó recientemente una unidad Stellae a la operadora de transportes Autocares Cabranes, con sede en la lo-



calidad asturiana de Villaviciosa. El modelo Stellae está especialmente destinado a la cobertura de medias y largas distancias y servicios de transporte discrecional.

La unidad entregada a Autocares Cabranes ha sido carrozada sobre bastidor MAN RR2 de 440 CV. Mide 13 metros de largo y 3,6 de alto y equipa aire acondicionado Thermoking Athenia. Con sistema de iluminación exterior full led, rótulo delantero de Aesys Led y USB doble por cada pareja de butacas, esta unidad Stellae incorpora también 55 butacas del modelo Conturo Sport de Sunviauto con reposapiés, cabina de baño biplaza con cerradura de monedas, litera y maleteros sobre los pases de ruedas.

Ferqui entrega varias unidades a ALSA

ENTRE FINALES del pasado mes de Mayo y principios de este mes, Ferqui ha hecho entrega de cinco carrocerías Sunset S3 montadas sobre chasis Mercedes-Benz Sprinter 519 a la empresa Alsa.

Estas carrocerías están preparadas para el transporte de personas de movilidad reducida, tienen instaladas 15 butacas más guía y conduc-



tor, plataforma Hidrel y son aptas para 6 sillas de ruedas. Asimismo, constan de aire acondicionado, calefacción, sistemas de audio y vídeo, cuatro maleteros laterales (2 a cada lado) y un maletero trasero pequeño.



Irizar hace entrega de los primeros 100 autocares i8

STUDENT AGENCY y Lux Express de la Republica Checa y Estonia respectivamente, Arotrans u Oscar en Polonia, Stewarts, Clarkes, Ellisons, Guideline en UK, Faure y Thermevasion en Francia, De Wilge en Belgica, Rod Billet en Dinamarca, Tarsin en Rumania, Federico, Liscio, y Canil en Italia, Esteban Rivas, Agostense, Jesus Abadia, Donato, Autocares Benito, Ramila y Estebanezaja en España se unen a la lista de clientes en incorporar el nuevo buque insignia de la compañía, el Irizar i8.

Cabe mencionar la excelente acogida que este nuevo modelo de autocar ha tenido entre los equipos deportivos de Europa. Los campeones de la Copa de Europa, jugadores del West Ham United, El Olimpique de Lyon, asi como el equipo ciclista francés Uci-Protour, AG2R acaban de estrenarlo.

La elección de este nuevo modelo de autocar obedece, a la intención por parte de los clientes, de estar a la vanguardia y convertirse en una referencia en imagen y ofrecer a los pasajeros un servicio de lujo, único, seguro, moderno, personalizado y confortable.

Los vehículos entregados incluyen autocares versión integral y sobre chasis e incorporan una amplia variedad de opciones y especificaciones que cada autocar se convierta en una pieza única para cada uno de los operadores.

El Irizar i8 es un autocar de lujo para largo recorrido, líneas regulares y otros usos especiales, dotado de la tecnología más avanzada del mercado. Se posiciona como nuevo buque insignia de la marca e incorpora un impresionante diseño exterior e interior y tecnología de vanguardia.

CASTROSUA entrega un Stellae a Autocars Tarres de Lleida

LA OPERADORA de transportes de Solsona (Lleida), Autocars Tarres, ha incorporado recientemente a su flota de vehículos una unidad del modelo Stellae, desarrollado por Grupo Castrosua. Se trata de una carrocería especialmente concebida para trayectos de medio y largo recorrido, un segmento de mercado por el que la carrocera gallega está apostando intensamente.

El Stellae entregado a Autocars Tarres mide 13 metros de largo y 3,6 de alto y ha sido carrozado sobre bastidor MAN RR2, con suspensión independiente de 400 CV. Equipa 55 butacas modelo Conturo de Sunviauto, con reposapiés de cuatro posiciones. Junto a esto, dispone de sistema de aire acondicionado ThermokingAthenia, precalentador con programador y faros de cruce y carretera full led y cuenta con todos los mecanismos de seguridad indicados para este tipo de carrocería.

Paralelamente, dispone de routerwifi, cámara de visión frontal conectada a TFT de pasaje, portaletreros en ambos costados e iluminación en maletero. Además, equipa toma USB en puesto de conductor, iluminación interior tipo cine y cámara de control de pasaje para el conductor.



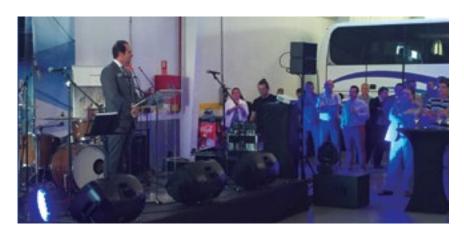
Volvo inaugura su concesionario oficial Volcanarias Servicenter en Tenerife

CON UN EVENTO al que asistieron más de 300 personas, entre los que se encontraban representantes del sector político y empresarial de las islas, las instalaciones de Volcanarias en Santa Cruz de Tenerife quedaron oficialmente inauguradas el pasado 20 de mayo. Darán servicio a los autobuses y camiones de la comunidad autónoma.

Las nuevas instalaciones, ubicadas en el Polígono Industrial "La Campana" cuentan con una superficie aproximada de 4.000 m². Allí, el cualificado equipo técnico de Volcanarias Servicenter ofrece no sólo servicio de reparación y mantenimiento de vehículos, sino también servicios asociados de venta de recambios y accesorios o carga de aire acondicionado, entre otros, con un objetivo claro, aumentar la disponibilidad de los vehículos de sus clientes.

Durante el evento, José Luis González, gerente de Volcanarias des-

Las nuevas instalaciones situadas en el Polígono Industrial "La Campana" cuentan con una superficie de 4.000 m² y dan servicio de reparación y mantenimiento, además de servicios asociados de venta de recambios y accesorios o carga de aire acondicionado, entre otros



tacó que "estar aquí inaugurando estas oficinas es un sueño cumplido. Hace apenas dos años que nació Volcanarias Servicenter, desde entonces, nuestro negocio ha crecido, lo que es una muestra del afianzamiento de la marca Volvo en España. Este paso más nos hace sentir orgullosos de nuestro trabajo y dedicación a los clientes".

Por su parte, Fernando Bernabé, director de Volvo Trucks Sales España señaló que "el poder estar inaugurando estas instalaciones nos habla de la dedicación de nuestra red de concesionarios y servicios oficiales. Para Volvo Trucks es importante poder contar con instalaciones de calidad, como estas en las que nos encontramos. Volcanarias Servicenter es la imagen de la marca en Tenerife, y sabemos que podemos contar con ellos para continuar ofreciendo el mejor servicio a nuestros clientes".

Desde sus inicios, Volcanarias Servicenter, en colaboración con Volvo, ha buscado fórmulas innovadoras para ofrecer las mejores soluciones a sus clientes, lo que le llevó a instalar, en 2015, un taller en las instalaciones de TITSA (Transportes Interurbanos de Tenerife).

"Con Titsa tenemos una cláusula de disponibilidad, un compromiso por parte de Volvo Buses de prestar asistencia en cualquier momento en que sea requerido" comenta Jaime Verdú, Director Comercial de Volvo Buses España. "Para ello desplazamos un taller a sus instalaciones, con turnos para cubrir las 24 horas del día, los 7 días de la semana. Desde allí se da servicio integral a los autobuses Volvo, incluyendo carrocería y lunas. Este es todo un desafío para el taller, dada la exigencia de los trayectos insulares, pero que se afronta desde un concesionario joven y emprendedor, que cuenta además con la experiencia necesaria para hacerlo".

Con esta inauguración, Volvo Trucks & Buses continúa mejorando su red de concesionarios y su servicio posventa, pilares en la estrategia de la marca para seguir siendo el mejor socio de sus clientes.

Scania Hispania inaugura nuevo concesionario en Las Palmas

ESTE NUEVO concesionario, que ya entró en funcionamiento el 4 de abril, es la matriz de la Delegación de Scania en Canarias, quien contaba ya con un punto de servicio en Tenerife, abierto el pasado año.

Las nuevas instalaciones están situadas en Telde, Las Palmas, con una superficie aproximada de 12.000 m², de los cuales 9.000 m² están destinados a la campa. La inversión destinada a este nuevo emplazamiento asciende a más 300.000 euros y ha generado empleo local en la zona, hasta el momento para 12 personas entre personal de taller y administrativo.

El acto de inauguración, que tuvo lugar el viernes, 10 de junio, contó con la presencia de la Alcaldesa de Telde, Carmen Hernández, el Director General de Transportes del Gobierno de Canarias, Elías Castro y el Consejero del área de Transportes y Movilidad del Cabildo de Gran Canarias, Juan Francisco Trujillo.



Javier Calvarro, Gerente del nuevo concesionario, quiso destacar "el esfuerzo de todo el equipo que ha empujado este proyecto hasta que ha echado a andar. Me gustaría agradecer el apoyo institucional que hemos recibido desde los tres estamentos que están presentes hoy aquí. Hemos recibido muchas facilidades y apoyo por su

parte. Y por supuesto, agradecer a nuestros clientes por estar aquí en este acto tan importante para la marca. Me gustaría destacar que este concesionario pertenece directamente a la marca, quien apuesta firmemente por este mercado y que ofrece todo el porfolio de productos para dar el mejor servicio a los clientes."



CARRETERA A-2 · MADRID-ZARAGOZA-BARCELONA P.K. 112 (SALIDA ALGORA) TELÉFONO 949 60 99 00 - MÓVIL 616 928 524 - 696 700 762

Seis autobuses Irizar i2e inauguran la primera línea 100% eléctrica de Francia

DE LA MANO de Régie des Transports de Marseille (RTM), el pasado 6 de junio se inauguraba en la ciudad de Marsella la primera línea 100% eléctrica de Francia.

Además de las personas representantes de Irizar, el acto contó con la presencia del Alcalde de Marsella, Sr. Gaudin, el Presidente del Consejo de Administración, Sr. Tomasini y el director y adjunto de la RTM, Sres. Rebout y Sr. Augier respectivamente, los seis autobuses Irizar i2e comenzaban a prestar servicio en la emblemática línea 82 de Marsella, que une la Canebière y Euromed, recorriendo en su trayecto la sede de MPM y de la Métropole, el Puerto Viejo, el MuCEM y el nuevo distrito de negocios Euroméditerranée.

Estos seis autobuses Irizar i2e, obedecen a una configuración standard, al igual que el resto de los vehículos que conforman la flota de RTM. Incluyen piso bajo continuo con dos puertas dobles y una rampa eléctrica de acceso en la puerta central. La distribución interior tiene una capacidad total de 77 plazas, 27 sentados, un PMR y 51 personas de pie. Incluye 16 baterías de So-Nickel.

La incorporación de estos seis vehículos a la flota de la RTM es fruto de la buena experiencia y resultados obtenidos en cuanto a las capacidades técnicas y



rendimiento de la instalación y el óptimo nivel de confort obtenido para el conductor y pasajeros, durante las pruebas realizadas por la compañía marsellesa durante dos meses del año 2015.

Además, Irizar ha instalado en cocheras un sistema inteligente que optimiza el proceso de carga de los seis autobuses.

El AMB Y TUSGSAL prueban el autobús eléctrico de Solaris

EL ÁREA Metropolitana de Barcelona (AMB) ha empezado esta semana a hacer pruebas de circulación, a través del operador TUSGSAL, con un nuevo bus 100% eléctrico cedido por la empresa Solaris. El vehículo, que circulará estos días por la zona del Barcelonés Norte, está en fase de pruebas, sin pasajeros.

Este nuevo vehículo ha sido galardonado y reconocido como Autobús del Año 2016 y supone un nuevo adelanto en la movilidad eléctrica, una de las grandes apuestas del AMB para reducir la contaminación atmosférica y mejorar la calidad del aire de la metrópolis.

El vehículo, con un alto nivel de comodidad para los pasajeros, garantiza las emisiones



cero, y contribuye a mantener limpio el aire de las ciudades, sin contaminantes como el dióxido de carbono, los óxidos de nitrógeno o las partículas finas, muy perjudiciales para la salud.

Esta prueba piloto se enmarca en el proceso de ambientalización de las flotas públicas de transporte que está llevando a cabo el AMB. El organismo metropolitano eliminará progresivamente los vehículos diésel de la flota de autobuses de transporte público y adquirirá, a lo largo de los próximos cuatro años, 450 nuevos autobuses con emisiones nulas o muy bajas (híbridos, eléctricos y de gas natural).

MAN se adjudica todas las unidades a las que optaba en el concurso de vehículos urbanos de TMB

MAN HA resultado adjudicataria de un total de 28 unidades de las 78 licitadas por TMB de Barcelona para el presente ejercicio. Antes de final de año circularán por las calles de la ciudad condal 18 MAN Lion's City de GNC, estándar de 12 metros, y 10 MAN Lion's City Hybrid, que se suman a las 21 que ya operan en la entidad barcelonesa.

"Estamos muy satisfechos del resultado obtenido en Barcelona. Se ha confirmado nuestra fortaleza en el segmento urbano, tanto en vehículos de gas natural como en híbridos. Hemos conseguido un 35,9% de los vehículos adjudicados en la Ciudad Condal, con la consideración de que TMB nos ha adjudicado el 100% de las unidades a las que optábamos en el concurso. Es un rotundo éxito", según declara Manuel Fraile, director de Buses de MAN Truck & Bus Iberia.

"Junto con los 17 de Madrid, ningún año hemos alcanzado una cifra de unidades facturadas como la que resultará de estas adjudicaciones, sin olvidar que tenemos previsión de vender más híbridos en otras ciudades españolas a lo largo del presente ejercicio. La ciudad de Barcelona renueva su confianza en este producto, pues ya tenía 21 unidades híbridas, a lo que se añaden 18 MAN Lion's City de GNC (sobre chasis NL 273), con carrocería de Castrosua,



lo que refuerza nuestro compromiso con el carrocero nacional".

Fraile pone el acento en que "aunque el éxito es fruto del esfuerzo y la colaboración entre todos los Departamentos de MAN Truck & Bus Iberia, merece una especial mención el trabajo de todo el equipo de Urbanos y la fortaleza que nos concede nuestro gran servicio Post-Venta. Ambos departamentos trabajan de la mano y en perfecta coordinación con los delegados de servicio de Buses. Ha sido fundamental la disposición de mecánicos permanentes de MAN en sus las instalaciones de TMB, donde se desplazan todos los días para solventar cualquier contratiempo. Esto es a lo que me refiero con el servicio: disponibilidad total para el cliente".

Por su parte, Francisco González Balmas, director del Area Técnica de Transportes de Barcelona, explica que en TMB "tenemos un sistema de puntuación para las licitaciones de este tipo que concede 40 puntos a la calidad técnica del vehículo, 30 al precio y hasta 30 a los costes del ciclo de vida. Si no incluyéramos este último apartado, nos veríamos abocados a la compra de vehículos diesel, pero de esta manera podemos optar por los híbridos. El primer híbrido de MAN llegó a nuestra flota en 2010, por lo que tenemos una amplia experiencia. Sumamos 10 a los 21 que ya teníamos, gracias a la combinación de las tres partes de la licitación. En el caso de las unidades de GNC, en TMB operamos con unidades de gas desde 2001, y ahora procedemos a la renovación de las primeras. Hemos optado por MAN por presentar la mejor puntuación técnico/económica".

Están exentos servicios de tránsito sin parada, subida o bajada de viajeros

Más controles para los conductores a su paso por Francia

Desde el 1 de julio Francia aplica la ley del salario mínimo para los conductores extranjeros que hagan cabotaje, o bien, operen en el país, la conocida como Ley Macron

EL GOBIERNO francés aplica desde el pasado 1 de julio una nueva ley por la que se controlan los transportes de mercancías y pasajeros a su paso por este país. Según está ley todo conductor debe llevar en el camión o en el autocar un certificado de Desplazamiento que incluya los datos de la empresa, número de registro, detalles de los empleados, detalles salariales acordados, importe del salario bruto de la última nómina y nombre del representante en Francia, que debe custodiar estos papeles hasta 18 meses.

El certificado de desplazamiento debe estar escrito en francés. Además de este documento en el autocar o camión el conductor debe llevar el contrato de trabajo. En el caso de conductores autónomos deben llevar documentación que demuestre su régimen.

El salario bruto convencional de chófer no debe ser inferior a 10 euros la hora o mensual de 1.733



euros, con una jornada semanal de 40 horas.

En el caso de que durante un control en Francia, el conductor no aporte el certificado de desplazamiento la multa puede ser de 750 euros. Si además, no aporta el contrato de conductor desplazado, la multa es de 450 euros.

En definitiva, una ley que protege a las empresas francesas frente a la competencia de operadores europeos y de acciones de dumping social, pero que las empresas españolas ven como un trámite burocrático añadido a su actividad de transporte internacional, y que dificulta su actividad. Francia se suma así a la medida tomada también por Alemania hace poco más de un año, al solicitar para los conductores unos salarios mínimos y evitar así una competencia desleal con las empresas del país.

Esta ley afecta a las empresas europeas que realizan cabotaje en Francia, así como a las que realizan transporte internacional discrecional y regular con embarque y/o desembarque de viajeros en territorio francés.

Están exentos servicios de tránsito sin parada, subida o bajada de viajeros. Y servicios discrecionales con en los que la entrada y salida de territorio francés se hace con los mismos viajeros.

Fomento descarta varias empresas de los concursos a bajas temerarias

En el último mes Fomento ha expulsado de diferentes licitaciones un total de cinco compañías de autobuses por presentar ofertas económicas excesivamente bajas y no justificar la viabilidad o solvencia de las mismas.

EN EL ÚLTIMO año las ofertas más bajas ganaban independientemente de la calidad del servicio o su rentabilidad, ante el rechazo de las asociaciones del sector. Sin embargo, desde el paso mes de mayo se ha visto un cambio de tendencia. La primera en ser expulsada fue Socibus, en el concurso para operar la línea entre Mérida y Sevilla. Tras esta primera exclusión, el pasado seis de junio la mesa de contratación, presidida por Benito Bermejo, subdirector general de gestión del Transporte Terrestre, decidió también expulsar a Sercobus de la adjudicación del contrato para operar la línea regular que une Jaén y Benidorm (Alicante) por "encontrarse incursa en una presunción de anormalidad por el valor de la tarifa y el valor del número de vehículos por kilómetro ofertados", recoge el acta de la reunión.

En la misma mesa se propuso la exclusión del concurso de la línea Badajoz-Sevilla de las ofertas económicas de Damas, Autocares Vista Alegre, Classic Bus y Socibus, por ser anormalmente bajas o temerarias.

Según recoge la ley, una propuesta económica se considera



"desproporcionada" o "temeraria" cuando en un concurso con más de dos licitadores ésta sea inferior en "más de un 10% a la media aritmética de las ofertas presentadas".

Socibus, que ha sido excluida de dos concursos en menos de un mes, recurrió ante el Tribunal Adiministrativo Central de Recursos Contractuales (TRARC) la expulsión por baja temeraria de su oferta por la línea que une Mérida y Sevilla. El TRARC resolvió el 9 de junio suspender cautelarmente la adjudicación del concurso de la línea que une

Mérida y Sevilla, que había ganado, inicialmente, Líneas Extremeñas de Autobuses (LEDA) a pesar de que su oferta también incurrió en "presunción de anormalidad" porque la oferta de la tarifa es inferior en un 18% a la media de las propuestas presentadas.

En el último año las ofertas más bajas ganaban independientemente de la calidad del servicio o su rentabilidad

ATUC pide más inversiones para responder al aumento de viajeros

La Asociación de Empresas Gestoras de Transportes Colectivos Urbanos (ATUC) reclama que las inversiones en transporte público vuelvan paulatinamente a niveles precrisis en paralelo a la evolución de los datos de empleo, para garantizar un mejor servicio a la demanda creciente de usuarios y adaptarlo a las nuevas necesidades de movilidad.

DESDE 2015, la evolución descendente del desempleo, que ya está por debajo de los cuatro millones de parados, ha supuesto un cambio de escenario, con un aumento de la demanda del transporte público, tal y como certifica el Instituto Nacional de Estadística (INE). En concreto, el pasado año el uso del transporte público creció un 1,5%, en lo que supuso el primer incremento desde 2006, mientras que ahora, diez años más tarde, se sitúa por encima, pues hasta abril subió un 2,3% respecto al mismo periodo del año anterior.

Estas cifras están en consonancia con las previsiones de ATUC, que estimó a principios de este año un incremento del número de viajeros de en torno al 2% a tenor de la recuperación económica, si bien el crecimiento puede ser mayor si las cifras de pasajeros continúan creciendo en la segunda mitad del año a un ritmo similar.

Por ello, ATUC resalta que es momento de recuperar las inversiones que la contención presupuestaria frenó con el objetivo de mejorar el servicio, aumentando las frecuencias de



Jesús Herrero, Secretario General de

paso, renovando las flotas de autobuses –incluida la incorporación de autobuses híbridos o eléctricos- y el parque de trenes, implementando mejoras tecnológicas que se adapten a un pasajero cada vez más digital que busca movilidad pero también experiencia de viaje.

Esto supondría por tanto revertir el camino andado en los últimos años, cuando la inversión en el transporte público se redujo casi a la mitad entre 2008 y 2014, pasando de 1.761 mi-

llones de euros a 921 millones, según datos del OMM.

Ahora bien, si es necesario aumentar las inversiones, también lo es articular cómo se reparten esos recursos económicos. Para ello sería necesario una Ley de Financiación del Transporte Público que dote de eficiencia al sistema y ordene los recursos que se les asigna.

Además, esta legislación permitiría a las administraciones locales saber con antelación con qué dinero cuentan para invertir y así no verse abocadas a la imprevisibilidad cuando hagan los presupuestos municipales.

Como señala el secretario general de ATUC, Jesús Herrero, "cada día cinco millones de personas utilizan el transporte público en nuestro país. A medida que la economía y el paro mejoren aumentarán los usuarios y, por tanto, no podemos quedarnos atrás y que el sector pierda el tren de la recuperación. Es necesario para todo ello aumentar la inversión, y ojo digo inversión no gasto, y dotar de más eficiencia al sistema con una ley nacional de financiación".

Fenebus aprueba su disolución antes de noviembre como condición de que Asintra hago lo mismo

Con algunos votos en contra y algunas abstenciones, pero por mayoría, los empresarios de FENEBUS han decidido la disolución como parte de un proyecto que incluye como condición que antes de noviembre de este año la otra federación, Asintra, realice el mismo proceso.

EN CASO CONTRARIO, en ese mismo mes y según los estatutos aprobados durante su creación, Confebus será disuelta y cada federación continuará su camino por su lado. En este último supuesto, FENEBUS iniciará un proceso de renovación y modernización que incluirá un nuevo equipo directivo y otros cambios que aún están por decidir.

El presidente de FENEBUS, Juan Calvo, ha solicitado a las Administraciones "atención y diálogo" durante el discurso de clausura de la Asamblea General de la Federación que se celebró ayer en Madrid. Un acto que ha contado con una numerosa representación de empresarios y en el que, entre los puntos más destacados, se ha aprobado la disolución de FENEBUS a finales de año para integrarse en el proyecto Confebus.

Calvo, que ha sido el encargado de explicar la nueva situación a los asociados junto al director, José Luis Pertierra, también ha hablado durante su discurso de los principales problemas que aquejan al sector y que ha dividido en tres bloques. En el primero ha agrupado las dificultades relacionadas con los concursos dependientes del Ministerio de

El presidente de FENEBUS, Juan Calvo, solicitó a las Administraciones "atención y diálogo"

Fomento. En este apartado ha recordado a la secretaria general de Transporte, Carmen Librero, que ha estado presente en la clausura, que la Administración Central aún tiene pendiente la publicación del ROTT, la necesaria promulgación de una ley de financiación del transporte urba-

no, un plan de modernización de las estaciones de autobuses y la mejor de la accesibilidad de las mismas.

Como medida positiva, el presidente resaltó "nuestra satisfacción a la actitud del Ministerio de Fomento por reconocer como baja temeraria una oferta del 21,8% sobre la media de las tarifas presentadas en una de las últimas licitaciones de línea regular de su competencia, en concreto en la línea Mérida-Sevilla".

La AMB de Barcelona reclama también una ley de financiación del transporte público

En el Foro de las Ciudades sobre la gestión urbana y el futuro sostenible de las ciudades que se celebra en Madrid, el vicepresidente de Transportes y Movilidad de la AMB, Antoni Poveda, ha reclamado de nuevo al gobierno central, una ley estatal de financiación del transporte público como, remarcó el vicepresidente de la AMB, tienen muchos otros países de Europa.

ESTA SOLUCIÓN debe permitir blindar y estabilizar las aportaciones del Estado, para que no dependan de los cambios de gobierno y, a la vez, permitir potenciar la red metropolitana de transporte y apostar, más aún, por modelos de movilidad más sostenible.

Poveda ha recordado la progresiva disminución de las aportaciones del Estado en el ámbito de la Autoridad del Transporte Metropolitano (ATM). Estas han disminuido un 50% en los seis últimos años. "Mientras que la AMB, la Generalitat y Ayuntamiento de Barcelona, que son los que integramos y financiamos la ATM, hemos ido incrementando año tras año nuestra contribución, con los sobreesfuerzos que ello conlleva, el Estado ha pasado de aportar 200 millones de euros en 2010 a los 99 millones de euros de este 2016 "ha recordado el vicepresidente de la AMB.

El pasado mes de abril, la AMB, la Generalitat y el Ayuntamiento de Barcelona ya reclamaron conjuntamente al Estado que



Antonio Poveda, Vicepresidente de Transportes de AMB

se apliquen en Cataluña los mismos criterios de cálculo que se utilizan en las aportaciones económicas que realiza el transporte público de Madrid y que, si se aplicara también en Cataluña, serían más favorables.

En cuanto al modelo de transporte público, Antoni Poveda participó en la mesa redonda "Estrategias en movilidad urbana sostenible". En esta tabla se debatió sobre la demanda y la oferta de transporte en las ciudades y se expusieron ejemplos de buenas prácticas. Poveda, durante el debate, destacó que "el espacio urbano se ha de repensar y redistribuir. La mayoría de las calles de las ciudades están ocupados por coches privados. Se debe garantizar unas buenas prácticas con carriles bus reservados y el cambio prioritario en los semáforos", recordando que esto permitirá mejorar la velocidad comercial de los vehículos y el tiempo de trayecto de los usuarios.

Murcia renueva seis concesiones de autobuses y apuesta por el transporte más accesible

El consejero de Fomento e Infraestructuras, Pedro Rivera, firmó la renovación de seis concesiones de autobuses hasta el año 2019, cinco con la empresa Interurbana de Autobuses-Lycar, y una con Transportes Urbanos de Cartagena-ALSA. Estas líneas anualmente transportan una media que supera los 1.513.000 viajeros.

SE TRATA DE una acción de la Consejería de Fomento e Infraestructuras para mejorar el transporte público, impulsando la renovación de la flota de autobuses con la incorporación de vehículos más accesibles, con tecnología innovadora, y sostenibles medioambientalmente.

Ambas empresas han renovado su flota e introducido medidas recogidas en los contratos programas. Esta iniciativa forma parte del Plan de modernización del transporte público de viajeros por carretera, puesto en marcha por la Consejería de Fomento.

Pedro Rivera explicó que "se trata, en definitiva, de ofrecer autobuses más modernos que resulten más cómodos para los viajeros, con el fin de prestar mejor servicio e incentivar el uso del transporte público".

Se ha reducido la edad media de la flota, al menos el 25 por ciento de los vehículos de las flotas adscritas a cada concesión utilizan combustibles alternativos, mejorando los índices de sostenibilidad medioambiental. Además, las dos concesionarias han obtenido el certificado de calidad UNE-En 13816, que certifica



el compromiso de calidad en la prestación de sus servicios, con el fin de satisfacer las expectativas de sus viajeros.

Asimismo, se ha aumentado un 40 por ciento el número de autobuses accesibles, incorporando vehículos de piso bajo que cuentan con rampa automática y manual para facilitar el uso del transporte público a personas con discapacidad o con movilidad reducida. También se ha introducido el sistema de monética, que incluye la instalación de las máquinas de expedición y cancelación de títulos de viaje, que permiten a su vez validar y recargar los carnés de transporte.

Las empresas que han renovado sus concesiones dan servicio a los municipios de Cartagena, Águilas, Lorca, Murcia, Puerto Lumbreras, Mazarrón, Fortuna, Abanilla, Yecla, Jumilla, Moratalla, Caravaca de la Cruz, Cieza, Abarán y Alhama de Murcia, entre otras, y conectan la Región con localidades de Almería.

Esta iniciativa forma parte del Plan de modernización del transporte público de viajeros por carretera, puesto en marcha por la Consejería de Fomento

El mercado de autobuses y autocares crece un 8,7% en el primer semestre

ENTRE ENERO y junio se han matriculado en España un total de 1570 autobuses y autocares, lo que representa un incremento de un 8,7% frente al mismo periodo del ejercicio anterior y según datos de la analista de mercado MSI.

Durante este periodo el segmento de autocares ha sido el de mayor crecimiento con un total de 703 autocares matriculados, frente a los 571 matriculados en 2015, lo que supuso un incremento del 41,8%.

Por marcas, Mercedes-Benz acapara el liderazgo con 460 unidades, con un incremento del 156,6% respecto a 2015. Seguida de Iveco con 267 unidades matriculadas; Scania con 239; y MAN con 192 unidades.



MATRICULACIONES TOTAL BUSES POR MARCAS						
MARCAS	Junio 2015	Total 2015	Junio 2016	%Var	Total 2016	%Var
AYATS		1		0,0%	1	0,0%
BYD				0,0%	1	100,0%
CASTROSUA			1	0,0%	1	100,0%
FIAT		17	2	0,0%	23	35,3%
FORD	5	29	5	0,0%	38	31,0%
IRISBUS-IVECO	31	313	27	-12,9%	267	-14,7%
IRIZAR			1	0,0%	12	100,0%
KING LONG	3	26	1	-66,7%	21	-19,2%
MAN	43	255	27	-37,2%	192	-24,7%
MERCEDES	27	351	69	155,6%	460	31,1%
OPEL		2		0,0%		-100,0%
OTOKAR	8	25	1	-87,5%	23	-8,0%
RENAULT	8	38	7	-12,5%	49	28,9%
SCANIA	19	131	62	226,3%	239	82,4%
SETRA	5	31	12	140,0%	59	90,3%
SOLARIS		8	8	0,0%	19	137,5%
VAN HOOL			1		2	
VDL BUS		3			3	
VOLKSWAGEN		10	1	0,0%	15	50,0%
VOLVO	21	204	12	-42,9%	140	-31,4%
YUELOONG				0,0%	5	100,0%
Total general	170	1444	237	39,4%	1570	8,7%
	Junio 2015	Total 2015	Junio 2016	%Var	Total 2016	%Var
Autocar	67	571	95	41,8%	703	23,1%
Interurbano	8	133	56	600,0%	206	54,9%
Microbus	39	340	61	56,4%	414	21,8%
Midibus	17	123	6	-64,7%	81	-34,1%
Suburbano	5	25		-100,0%		-100,0%
Urbano	34	252	19	-44,1%	166	-34,1%
Total Mercado	170	1444	237	39,4%	1570	8,7%
Mercado Acabados	Junio 2015	Total 2015	Junio 2016	Peso	Total 2016	Peso
Completo	55	514	85	35,9%	417	26,6%
Chásis	115	930	152	64,1%	1153	73,4%
Total	170	1444	237	100,0%	1570	100,0%





transporte.Gestionamos e impartimos la formación de las empresas



cursos de todas las materias (PRL, calidad, administración, ofimática...)

PROFORMATRANS ofrece diversos cursos del sector del transporte:

FORMACIÓN CONTÍNUA PARA LA RENOVACIÓN DEL CAPTANTO PARA EL TRANSPORTE POR CARRETERA DE MERCANCÍAS COMO DE VIAJEROS

MERCANCÍAS PELIGROSAS

CURSO DE PMR (PERSONAS DE MOVILIDAD REDUCIDA)

CURSOS PRIMEROS AUXILIOS

CURSO DE EXTINCIÓN DE INCENDIOS

CURSO DE ATENCIÓN AL CLIENTE

CURSO DE CONDUCCIÓN EFICIENTE

CURSO DE SEGURIDAD

CURSO DE PRL (PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES EN EL TRANSPORTE)

CURSO DE TACÓGRAFO DIGITAL

JORNADAS DE EVACUACIÓN PARA EL TRANSPORTE ESCOLAR

CURSO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL

CURSO DE AGENTE DE PLANIFICACIÓN DE TRANSPORTE (CAPACITACIÓN TRANSPORTE)

ORGANIZACIÓN DEL TRANSPORTE Y LA DISTRIBUCIÓN (CERTIFICADO DE PROFESIONALIDAD)



PROFORMATRANS

Ronda de Toledo, 1. 28005 Madrid

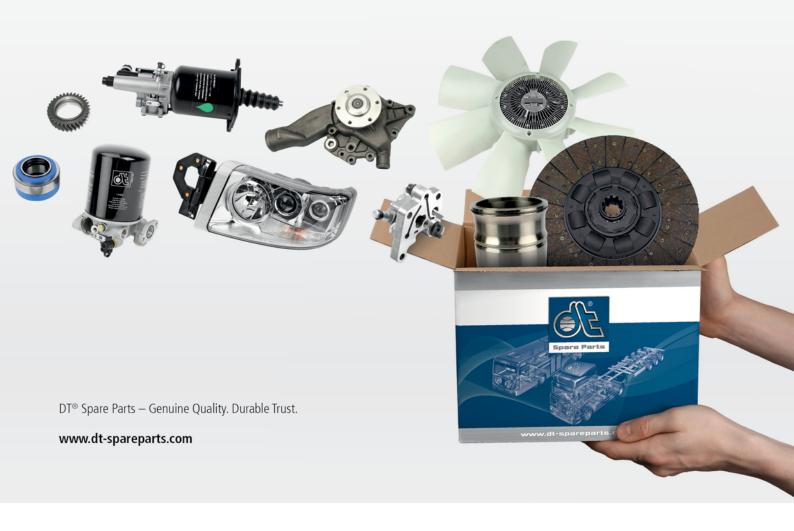
Telf.: **91 319 59 08** formación@proformatrans.org



Una marca — Todas las opciones



Recambios para vehículos industriales



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

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







