

# 66

Entrevista  
Javier Maroto,  
alcalde de Vitoria

Entrevista  
Francisco Javier Latorre,  
gerente de Tuvisa

Entrevista  
Fidel Angulo, secretario  
general de Atuc



# atuc

## XX CONGRESO NACIONAL DE ATUC EN VITORIA

Vitoria espera con entusiasmo la celebración del XX Congreso de Atuc, que tendrá lugar durante los días 19 y 20 de junio, bajo el lema Eficiencia del Transporte Urbano: su gestión en tiempo de crisis.





# Sumar a un buen producto un servicio excelente. Eso es lo que nos mueve.

Economía, fiabilidad y confort de conducción es lo que todos los operadores buscan. Voith, el especialista en aplicaciones para autobús, ofrece una solución óptima: la caja automática DIWA. Y la acompaña de una cuarta característica aún más valorada: un servicio personalizado que supera las expectativas de sus clientes y abre nuevos horizontes de colaboración.

Llámenos: + 34 916707800  
[voith.com/spain](http://voith.com/spain)

**VOITH**  
Engineered Reliability

## CERTEZAS E INCERTIDUMBRES

editorial



La movilidad, como es sabido, está íntimamente relacionada con la actividad económica. No es, por tanto, extraño que en la situación actual la demanda en el transporte colectivo urbano haya sufrido un decremento medio del 5%.

Por otra parte, las aportaciones de la Administración Central han disminuido un 28% cuando, además, no todas las Administraciones locales han liquidado las deudas contraídas con los operadores del transporte urbano colectivo.

Y en este contexto, el Gobierno de la nación está elaborando un proyecto para la racionalización y sostenibilidad de la Administración Local que exige nuevas adaptaciones de la normativa básica de estas administraciones para la adecuada aplicación de los principios de estabilidad presupuestaria, sostenibilidad financiera y eficiencia en el uso de los recursos públicos municipales con el propósito de alcanzar los objetivos relacionados con la clarificación de competencias y con la racionalización de la estructura administrativa de los municipios, que permitan garantizar la sostenibilidad económica.

Ahora bien, del análisis de este anteproyecto hasta ahora conocido, ATUC valora positivamente cualquier iniciativa legal que potencie la eficiencia, calidad y coste, del servicio de transporte urbano.

Sin embargo, en una primera lectura de este anteproyecto se suscitan muchas dudas sobre el alcance de su aplicación por la dificultad, entre otras razones, de definir y cuantificar los costes estándar y los resultados económicos empresariales en condiciones homogéneas cuando el sector opera en circunstancias sumamente diversas. Así, pretende regular las situaciones económicas de municipios muy diferentes en población, dispersión, orografía y coexistencia de distintos modos, cuando además no se hace mención alguna a la calidad del servicio ni a la obligación, de acuerdo con la política social de la corporación, de asistir a determinados barrios o colectivos.

Una buena ley es necesaria, puede incentivar el aprovechamiento de oportunidades siempre que las variables económicas, financieras y sociales sean homogéneas, estén relacionadas con la calidad y tenga en cuenta los costes de la vertebración social del municipio. La ley, cualquiera que sea su redacción final, no puede distorsionar la gestión de un servicio esencial para la ciudad que, a día de hoy, cuenta con el reconocimiento de la sociedad. Y, entretanto, en un clima económico adverso, celebraremos el 20 de junio en Vitoria nuestro congreso con el lema Eficiencia del Transporte Urbano: gestión en tiempo de crisis. Seguro que sus conclusiones permitirán aminorar los efectos negativos de tanta incertidumbre.

Sin duda, vendrán tiempos mejores.



## ATUC NÚMERO 66 SEGUNDO TRIMESTRE DE 2013

sumario



Foto portada:  
Sinestesia Studio.

### **CERTEZAS E INCERTIDUMBRES**

Editorial, pág. 3



### **FIDEL ANGULO, SECRETARIO GENERAL DE ATUC**

Entrevista, pág. 16



### **NUEVO AUTOBÚS HÍBRIDO DE BAIXBUS**

Nuestros asociados, pág. 24



### **JAVIER MAROTO; ALCALDE DE VITORIA-GASTEIZ**

Entrevista, pág. 6



### **PRIORIZACIÓN SEMAFÓRICA PARA EMT VALENCIA**

Junto al cliente, pág. 30



### **JAVIER LATORRE, GERENTE DE TUVISA**

Entrevista, pág. 10

### **XX CONGRESO NACIONAL DE ATUC**

Atuc se mueve, pág. 20



### **TRANSPORTE URBANO: CALIDAD GLOBAL**

Con firma, pág. 32



## STAFF

Atuc, Asociación de Empresas Gestoras de los Transportes Urbanos Colectivos  
 C/ Princesa, nº 31. 5º Puerta 1- 28008 Madrid | Tel.: 915 411 314 | Fax.: 915 598 149  
 E-mail: atuc@atuc.es | web: www.atuc.es

Comité de redacción: Miguel Ruiz, Sebastián Buentestado y Fidel Angulo Santalla  
 Coordinador editorial: Luis Gómez-Llorente  
 Redacción: Fidel Angulo Santalla, José Carlos Cámara | redaccion@lavozdeatuc.es  
 Edita: Grupo Editorial Editec | C/ Padilla, 72. 28006 - Madrid | Tel: 91-401-6921/3439  
 Publicidad: Paloma Buitrón Susaeta | publicidad@lavozdeatuc.es  
 Dpto. Legal: M-852-1996 | ISSN-1888-1793

## ATUC

La Asociación de Empresas Gestoras de los Transportes Urbanos Colectivos, ATUC, está integrada por las empresas de buses, metros y ferrocarriles, públicas y privadas, responsables del transporte colectivo urbano de las principales ciudades de ámbito estatal, con un índice de participación, en dicho ámbito, superior al 78% de viajeros en autobús, del 100% de viajeros en metro y de toda la red de Cercanías de RENFE.

### MOVENTIS DA UN PASO MÁS EN CERTIFICACIÓN DE CALIDAD

Calidad, pág. 38

### JORNADA SOBRE ACCESIBILIDAD EN EL TRANSPORTE COLECTIVO

Actualidad, pág. 46



### COCHES DE VIAJEROS TREN UROLA: C-2 Y C-4

Sobre raíles, pág. 40



### BOMBARDIER PRESENTA LA BATERÍA PRIMOVE PARA BUS

En el mercado, pág. 47

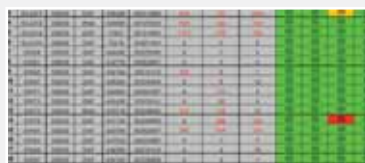
### SOLARIS SUMINISTRA 200 AUTOBUSES EN BELGRADO

En el mercado, pág. 51



### VITORIA, CIUDAD HABITABLE Y MONUMENTAL

Nos movemos por, pág. 44



### HERRAMIENTAS PREVENTIVAS VOITH PARA CAJAS AUTOMÁTICAS

En el mercado, pág. 50

### TMB ADQUIERE 10 UNIDADES DEL MAN LION'S CITY HÍBRIDO

En el mercado, pág. 52

### CALENDARIO DE EVENTOS / SUSCRIPCIÓN A LA REVISTA

Eventos del sector, pág. 58



## JAVIER MAROTO, ALCALDE DE VITORIA-GASTEIZ

entrevista

El alcalde de Vitoria-Gasteiz, Javier Maroto, asume el reto del transporte sostenible a la hora de realizar la planificación urbanística de la capital alavesa, con el permanente objeto de mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, para lo cual el transporte público desempeña un papel fundamental.





El alcalde de Vitoria-Gasteiz, Javier Ignacio Maroto Aranzábal (Vitoria, 6 de enero de 1972), es licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad Comercial de Deusto y Máster en Gestión y Administración Pública por el IESE. En 1999 entró como concejal en el Ayuntamiento de Vitoria, donde ha ejercido como teniente de alcalde hasta que, en 2007, fue elegido portavoz del Grupo Municipal Popular en el consistorio alavés.

**El incremento de la movilidad, en su aspecto más negativo, está generando graves problemas de congestión en las ciudades, cuya solución va siendo cada vez más compleja, ¿en qué medida considera que las soluciones pasan por la reordenación del territorio, la planificación urbanística, la regulación del tráfico, la construcción de infraestructuras y, finalmente, por la potenciación del transporte urbano?**

El transporte sostenible debe ser uno de los ejes fundamentales de la planificación urbanística. A este respecto, los Planes Sostenibles son una herramienta esencial. En Vitoria-Gasteiz, a través del Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público hemos implantado diferentes cambios en el uso del transporte público y de bicicleta, hemos potenciado y reestructurado la red de autobuses urbanos en coordinación con el tranvía, hemos ampliado las zonas peatonales y hemos completado una red segura y funcional de carriles bici. En concreto, los principales cambios han pasado por la reducción en torno al 28% del uso del vehículo privado, el haber duplicado el uso de la bici y haber incrementado el uso del transporte público.

**Atendiendo a las medidas enunciadas, ¿qué importancia y prioridad daría a cada una de ellas para tratar de resolver los problemas de nuestras ciudades en este aspecto?**

En Vitoria-Gasteiz apostamos por un desarrollo sostenible que permita mantener la calidad de vida y convertir la ciu-

dad en un espacio idóneo para vivir. En materia de edificación y planificación urbanística, considero que las ciudades pueden crecer pero recuperando espacios interiores, mirando hacia adentro, mejorando su densidad, recuperando espacios degradados y mejorando la colmatación de suelos ya desarrollados. Y no creciendo de manera ilimitada, un modelo que sólo traería consigo ser menos sostenible medioambientalmente y que los servicios fuesen cada vez más caros.

En Vitoria-Gasteiz Green Capital apostamos por la rehabilitación de los barrios antiguos, por la continuidad en el proceso de rehabilitación del Casco Histórico de la ciudad, por la rehabilitación de viviendas antiguas que aglutinen criterios de accesibilidad, por la eficiencia energética, por la mejora de instalaciones y por un nuevo Plan General de Ordenación Urbana con criterios de sostenibilidad urbana y territorial.

Y en materia de movilidad, nuestros objetivos prioritarios son fomentar el uso del transporte público y promocionar la bicicleta como alternativa real de movilidad, completando la red de carriles bici; reestructurar y potenciar la red de autobuses urbanos en coordinación con el tranvía, canalizar el tráfico de los vehículos privados y ampliar las zonas peatonales.

**Dada la realidad de que el factor de calidad del transporte urbano y metropolitano colectivo que más aprecia el cliente es el tiempo de viaje donde la con-**



Foto: Daniel Llano. Cortesía: Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz.

**gestión es un factor determinante, ¿en qué medida la calidad exigida por el cliente depende de la gestión empresarial o de la gestión del viario, en este caso municipal?**

Desde la aprobación del Plan de Movilidad Sostenible de Vitoria-Gasteiz, hemos adoptado varias medidas para mejorar los tiempos: implantación de carriles bus, prioridad semafórica, implantación de plataformas en paradas y realización de las paradas sobre carriles de circulación, entre otras. Esto nos ha permitido mejorar la velocidad de nuestros autobuses y también un ahorro de emisiones y costes. El diseño de la propia red de transporte también es un factor a tener en cuenta a este respecto. En este sentido, habilitar determinadas calles para el transporte público también es una medida que contribuye a mejorar los tiempos.

**Desde su responsabilidad como Alcalde, y sobre todo, desde su sensibilidad social, ¿cómo repercute el transporte urbano colectivo en la calidad de vida de**

**los ciudadanos y en la actividad económica de las urbes?**

La oferta de transporte público urbano posibilita que los ciudadanos puedan realizar sus actividades en clave de sostenibilidad con un empleo de tiempo y recursos adecuado.

**Las tarifas, generalmente intervenidas, no suelen cubrir los costes, ¿en su opinión, el tratamiento del déficit generado requiere una ley de financiación del transporte urbano que garantice un servicio de calidad sostenible en cualquier circunstancia?**

La normativa debiera asegurar la sostenibilidad financiera del servicio, la contribución de otras administraciones a su mantenimiento y respetar la autonomía municipal.

**Hablando de Vitoria, ciudad donde celebraremos el Congreso y la Asamblea de ATUC, ¿qué proyectos tiene previstos para un futuro inmediato en la materia?**





En este momento, estamos en el periodo de implantación del segundo proceso de revisión de líneas tras la entrada en funcionamiento del Plan de Movilidad Sostenible en 2009. La implantación de estas mejoras y el mantenimiento de los principios del Plan de Movilidad Sostenible en materia de transporte es nuestro objetivo dentro de esta legislatura.

**¿Qué aportación ha hecho el transporte colectivo a la imagen y movilidad de esta ciudad? ¿Cuál es la contribución de TUVISA y del tranvía?**

El transporte colectivo fue uno de los pilares por los que Vitoria-Gasteiz fue elegida European Green Capital 2012. En este sentido la implantación del tranvía y el Plan de Movilidad Sostenible permitieron incrementar las posibilidades de nuestra candidatura, y por ello, tienen una importante contribución a nuestra imagen de ciudad en busca de la sostenibilidad.

Bajo la dirección del Plan de Movilidad Sostenible TUVISA y el tranvía forman parte de una única oferta coordinada, y ambos han sido básicos para que el propio Plan resultase tan exitoso.

**¿Cómo valora el hecho de que ATUC, Asociación del Transporte Urbano Colectivo, haya decidido organizar su Asamblea y Congreso en Vitoria, como foro nacional del transporte metropolitano?**

Para Vitoria-Gasteiz Green Capital es un orgullo haber sido elegidos como sede para este foro nacional. Es una oportunidad para la ciudad acoger el evento de mayor prestigio de la asociación mayoritaria del transporte urbano colectivo a nivel nacional.

**¿En qué medida cree que ATUC puede contribuir a los objetivos de los eventos organizados con motivo de la designación de Vitoria como Capital Verde Europea?**

Este Congreso Nacional de Transporte Urbano organizado por ATUC y enmarcado dentro de los actos del Programa de Vitoria-Gasteiz European Green Capital 2012 contribuye a la promoción de los valores y objetivos del título europeo, siempre en la búsqueda de un desarrollo urbano más sostenible para las ciudades y sus ciudadanos.



Cortesía: Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz.

## JAVIER LATORRE, GERENTE DE TUVISA

entrevista

El gerente de Tuvisa, Javier Latorre, se muestra orgulloso de la calidad del transporte público en nuestro país, del que dice que “podemos competir sin rubor” con otros países de la UE. Para ofertar un desplazamiento con la máxima calidad posible, afirma que “las empresas estamos obligadas a gestionar la realidad. Una buena gestión empresarial permite llegar a ofrecer servicios competitivos incluso en un entorno complicado”.





---

Francisco Javier Latorre Bardeci es diplomado en Empresariales y licenciado en Económicas y Empresariales por la Universidad del País Vasco y MBA por la Universidad Comercial de Deusto (INSIDE). Ha desempeñado su trayectoria profesional en torno al Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, primero como Técnico de Administración General (1985-1986), Técnico de Administración Especial (1986-87), Gerente en funciones de los Servicios de Matadero Municipal de Vitoria-Gasteiz, S. A. (1987-1993) y adjunto a Gerencia del Área Financiera de Transportes Urbanos de Vitoria-Gasteiz, S. A. (Tuvisa), entre 1989 y 1993, hasta acceder, este último año, a su actual cargo de gerente de esta compañía.

---

**¿Cuáles son las grandes magnitudes de la empresa que usted dirige referidas a número de viajeros, parque y áreas atendidas?**

Tuvisa es una sociedad unipersonal del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz. Nuestra área de actividad es el término municipal de nuestro Ayuntamiento. Además del transporte urbano colectivo en autobús, prestamos el servicio de retirada de vehículos de la vía pública y gestionamos un aparcamiento de residentes y dos aparcamientos de rotación. Para ello, contamos con una plantilla total de 310 empleados, de los que 268 pertenecen a la sección de movimiento y 258 son conductores-perceptores. Disponemos de una flota de 87 vehículos, con una edad media ligeramente superior a ocho años.

**Desde su experiencia, ¿cómo valora la calidad del transporte urbano en España?**

Este es uno de los sectores en los que podemos competir con el resto de la UE sin ningún rubor. Incluso lideramos al sector europeo en algunos ratios. Creo, no obstante, que el sector no ha sido una excepción sobre el resto del tejido económico español y hemos cometido algunos excesos que tendremos que ir corrigiendo.

**¿En qué medida la calidad del transporte urbano, definida principalmente por el tiempo de viaje, regularidad y frecuencia, depende de la gestión empresarial y de la política municipal de transportes?**

Las empresas debemos jugar con las cartas que nos reparten y estamos obligados a gestionar la realidad para ofertar un desplazamiento con la máxima calidad posible. Una buena gestión empresarial permite llegar a ofrecer servicios competitivos incluso en un entorno complicado.

Sin embargo, los ayuntamientos tienen en su mano adoptar las medidas de promoción del transporte urbano colectivo que permiten mejorar la competitividad del transporte urbano colectivo respecto al resto de modos. En el corto plazo, la velocidad comercial es una constante, pero es variable en el medio y largo plazo. Actuar sobre ella nos permitiría mejorar el servicio y los resultados. Esto depende casi exclusivamente de los ayuntamientos.

**De acuerdo con la respuesta anterior, ¿cómo considera la calidad del servicio ofrecido?**

En general, en toda España el servicio ofrecido es bueno, considerando el entorno en el que se presta. Pero tendría un margen de mejora si fuésemos capaces de transformar el entorno.

**¿Estima necesario, por tanto, que los ayuntamientos, en general, adopten medidas radicales para que el transporte urbano mejore su velocidad comercial?**

Creo que las medidas no son radicales. En ocasiones no se implantan porque se piensa que las medidas son impopulares. Nuestra experiencia demuestra que, si las medidas son coordinadas en un plan, consensuadas y explicadas a



Foto: César San Millán.  
Cortesía: Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz.

los ciudadanos, éstos no solo las aceptan, sino que, en algunos casos, las lideran.

Yo diría que su adopción es imprescindible para la sostenibilidad. Algunos ayuntamientos no son conscientes de tener en su mano la llave para elevar la competitividad del transporte público y, de paso, reducir las emisiones y mejorar la cuenta de resultados de sus empresas de transporte, bien por el incremento de la demanda y/o por el decremento de costes que se puede conseguir en algunos casos. Políticamente, las medidas de promoción del transporte colectivo se han unido en muchas ocasiones a la implantación del tranvía, que *justificaba y hace vendible* la adopción de las mismas.

Sin embargo, hay un amplio margen de mejora, con medidas de menor impacto y coste tales como: mejora del diseño de líneas, implantación de gateras, plataformas en paradas, preferencias semafóricas... pero también gestión de las zonas de aparcamientos en centros de atracción de viajes, coordinación de la política de precios del aparcamiento y el transporte público, aparcamientos disuasorios, etc.

### ¿Considera que estos problemas son comunes en todas las empresas de transporte urbano?

Creo que es generalizado. Nosotros, que venimos de esa problemática, somos ahora una de las excepciones.

En el marco del PMS de Vitoria-Gasteiz, se aplicaron estas medidas con muy buenos resultados. Hemos incrementado la velocidad comercial en un 14%, la puntualidad en algo más de 7%, e incluso hemos reducido el consumo medio de carburante por el menor número de paradas, arranques y de tiempo al ralentí.

Como consecuencia, se ha incrementado el uso del transporte público de forma importante y ha disminuido el uso del vehículo privado.

### ¿Cómo se complementan los servicios de Tuvisa y del Tranvía de Vitoria?

En nuestro caso, el tranvía está plenamente integrado en la red de transporte urbano colectivo. La red fue modificada buscando la complementariedad de ambos modos, de forma que los mismos no concurran.

Para ambos modos, contamos con un medio de pago común, la tarjeta BAT, que permite el uso indistinto de autobús y tranvía. El objetivo es que para el ciudadano ambos modos formen parte de una red única. Creo que el buen nivel de relación entre Euskotren y Tuvisa contribuye a este objetivo.

### ¿Cómo valora la nueva tendencia de las administraciones relativa a la potenciación del tranvía, metro o cualquier otra fórmula de las que se vienen aplicando en nuestras ciudades?

La actual coyuntura económica debería servir para que este tipo de decisiones se adopten por criterios de sostenibilidad, oportunidad y rentabilidad económica y social. Estas inversiones son poco o nada flexibles y tienen un alto grado de irreversibilidad, y aportan grandes ventajas cuando se dispone de los niveles de demanda precisos para su viabilidad. Pero son ineficientes con niveles de demanda inadecuados.

Por mucho que la contaminación local sea cero, si la ocupación es baja, el consumo de energía y las emisiones por viajero, en la producción de la energía eléctrica consumida, son insostenibles.

Hoy disponemos de soluciones basadas en el autobús, que suponen una importante mejora del servicio ofertado: los BRT's y los sistemas de Chronobus son alternativas más adecuadas para menores demandas, que aportan los beneficios del tranvía sin sus inconvenientes. Estas inversiones tienen un mayor grado de flexibilidad y pueden ser

# Hasta 30% menos de gasoil y CO<sub>2</sub>. EFICIENCIA CONSECUENTE



www.mantruckandbus.es

MAN Truck & Bus AG – Una empresa del Grupo MAN

## Lion's City Híbrido.

Potenciamos el medio ambiente. **Lion's City Híbrido** viene equipado con la tecnología de recuperación de energía de la frenada y el sistema Start-stop para reducir el consumo de combustible y las emisiones de CO<sub>2</sub> hasta un 30%. Su potencia híbrida permite al autobús arrancar en modo eléctrico, sin contaminación alguna, ni acústica ni de gases de escape.

**Ecología consecuente. Eficiencia consecuente.**

Engineering the Future – since 1758.

**MAN Truck & Bus**







Una marca –  
Todas las opciones



Recambios para camiones, trailers y autobuses



DT® Spare Parts – Genuine Quality. Durable Trust.

[www.dt-spareparts.com](http://www.dt-spareparts.com)

### Recambios para Autobuses y Autocares

La marca DT® Spare Parts ofrece una amplia y creciente gama con más de 11.000 piezas de recambio para autobuses y autocares europeos. Los productos DT® Spare Parts tienen una garantía de 24 meses.

Solicite información a su distribuidor habitual de recambios.

dt® – es una marca registrada de DIESEL TECHNIC AG, Alemania – [www.dieseltechnic.com](http://www.dieseltechnic.com)





## FIDEL ANGULO, SECRETARIO GENERAL DE ATUC

entrevista

Sus catorce años como secretario general de Atuc han supuesto para Fidel Angulo Santalla el broche a una brillante carrera dentro del sector del transporte. En esta entrevista, Angulo reflexiona acerca de su trayectoria y el papel de la asociación en el sector.







Una serie de circunstancias motivaron que este vasco de familia y corazón naciera en Miranda de Ebro (Burgos). Vitoria fue el lugar donde estudió el Bachillerato, mientras que Bilbao le vio licenciarse en Ingeniería Industrial y conocer a su mujer, dejándole un sinfín de recuerdos y amistades que aún perduran. Fidel Angulo no dudó un instante en abandonar su primigenia vocación a la enseñanza por el mundo del transporte, de la mano de Renfe y, posteriormente, Metro de Madrid. Relaciones laborales, económicas y organizativas son algunas de las funciones que desempeñó hasta su nombramiento como gerente del Consorcio Regional de Transportes de la Comunidad de Madrid. Desde hace más de diez años es secretario general de Atuc, asociación que ha contribuido a desarrollar hasta su situación actual.

**¿Qué balance personal realiza de su etapa laboral y, más concretamente, de su experiencia en Atuc?  
¿Qué trajo y qué se lleva?**

Después de 50 años trabajando en el sector, no en vano he pasado por Renfe, Metro de Madrid, Consorcio de Transportes de Madrid y últimamente ATUC, me queda el sentimiento de haber hecho todo lo que había que hacer utilizando la experiencia acumulada en las etapas anteriores. Me voy con la satisfacción del deber cumplido en todas y cada una de las responsabilidades que me ha tocado asumir.

ATUC ha sido el broche a mi carrera. He conocido y he trabajado para todas las empresas operadoras del transporte urbano, bus, metro y ferrocarril, implantadas prácticamente en todos los municipios españoles.

Creo que he cooperado en la integración y coordinación del sistema y finalmente me llevo una gran experiencia en el funcionamiento y la gestión empresarial. Sobre todo, me llevo grandes amigos.

**Desde un punto de vista más ejecutivo, ¿cómo ha evolucionado, a su parecer, la asociación a lo largo de estos catorce años? ¿Podría valorar, en términos, cuantitativos y cualitativos, los resultados de su estancia en Atuc? ¿Podría trazar esta trayectoria por etapas?**

A día de hoy y sin pecar de arrogancia, afirmo que ATUC es la asociación más importante de empresas de transporte urbano. Están todas las empresas públicas, prácticamente todas

las privadas y además están integrados todos los metros, tranvías y cercanías de Renfe, integración que representa, cualitativamente hablando, un hecho diferenciador respecto a otras asociaciones que no cuentan con estos modos.

Dicho esto y antes de cualquier otra valoración, quiero decir que esta gran Asociación la hemos hecho entre todos, operadores asociados y los Presidentes que han ido ostentando esta responsabilidad en los años en los que he trabajado como Secretario General, donde creo que he sido un peón necesario.

Empiezo por decir que en sus orígenes, ATUC no tenía oficinas ni tampoco personal. Estaba en las instalaciones de la FEMP. A los seis meses hubo que actualizar los Estatutos y en poco tiempo se duplicó el número de afiliados, hasta el punto de que hoy en esta Asociación existen más empresas privadas que públicas. Pero, insisto y que quede claro, lo hicimos entre todos y yo modestamente contribuí a su consolidación.

**En cuanto al día a día de la asociación, ¿podría hacer alguna referencia al equipo que ha trabajado con usted, plenamente dedicado a los fines de Atuc? ¿Y de su relación con los miembros del Comité Ejecutivo?**

En la pregunta anterior ya he dicho que ATUC contrató por primera vez unas oficinas como sede operativa de la Asociación pero no puedo por menos de resaltar que, también por primera vez, se reforzó la estructura humana de ATUC. Prácticamente desde sus inicios, trabaja conmigo Rocío y más tarde Rosa. Conociéndolas, creo que les mo-



El XX Congreso de ATUC, que se celebra en Vitoria, servirá de despedida a la trayectoria profesional de Fidel Angulo.

“ATUC ha sido el broche a mi carrera. He conocido y he trabajado para todas las empresas operadoras del transporte urbano, bus, metro y ferrocarril, implantadas prácticamente en todos los municipios españoles”

lestará esta alusión pero sinceramente tengo que decir que ellas han sido piezas fundamentales en el éxito de la Asociación. Creo que, juntos, formamos un buen equipo. Podría suscribir aquello de que somos compañeros y, sin embargo, amigos.

**Inciendo en su labor como secretario general de Atuc, y considerando que los debates entre empresas públicas y privadas han quedado totalmente superados, ¿cómo calificaría, a día de hoy, el clima de cooperación existente entre las diferentes empresas que integran la asociación y a través de qué cauces se articula?**

Todavía, aunque minoritariamente y siempre por instancias ajenas a esta Asociación, se mantiene el debate sobre las distintas eficiencias de las empresas públicas o privadas. Estoy convencido de que la eficiencia radica más en las ap-

titudes y actitudes del gestor que en la titularidad económica de la empresa.

En ATUC nunca ha sido tema de confrontación; la convivencia entre los distintos gestores es extraordinaria y sobre todo hay un dato objetivo indiscutible y es el crecimiento progresivo del número de empresas privadas, hasta superar ampliamente el de empresas públicas, integradas en la Asociación. Dicho esto, el objetivo de ATUC es potenciar el transporte colectivo a través de la eficiencia, esto es, con la aportación de un servicio de calidad y con la racionalización de los recursos públicos.

**¿De qué forma considera que se puede avanzar todavía más en la búsqueda de un modelo integrador para los diferentes modos de transporte que están representados en la asociación en el ámbito de las ciudades?**

ATUC tiene un problema estructural importante derivado de la transferencia constitucional de las responsabilidades del transporte urbano a los ayuntamientos y comunidades sin que exista un organismo que coordine toda su problemática. Suelo repetir que nuestro sector vive en una permanente 'orfandad' ya que no existe la institución a la que formalmente podamos plantear aquellas cuestiones básicas para su buen funcionamiento, como pueden ser la ley de financiación del T.U., el impacto de las directivas europeas, la armonización de la política fiscal, la política tarifaria, las relaciones laborales, etc.

Todo ello sería más fácil si al menos existiera un Observatorio donde se debatieran todas aquellas cuestiones que afectan a este sector y que en gran medida dependen de decisiones que deben adoptar las Administraciones municipales, autonómicas y Central y, desde luego, la Unión Europea.

**Usted se retira de la primera línea, pero Atuc sigue. ¿Cuáles son los retos de futuro que ha de afrontar la asociación? ¿Hacia dónde se dirige su misión en los próximos años y dónde se la imagina en el corto, medio y largo plazo?**

Está claro que la mejor defensa de los intereses del sector es desde la integración de la Asociación en cada uno de los cen-



“Sin pecar de arrogancia, ATUC es la asociación más importante de empresas de transporte urbano. Están todas las empresas públicas, prácticamente todas las privadas y además están integrados todos los metros, tranvías y cercanías de Renfe, integración que representa, cualitativamente hablando, un hecho diferenciador respecto a otras asociaciones que no cuentan con estos modos”

tros de decisión. Ello es más fácil desde la cooperación entre todas las asociaciones, Fenebús, Asintra y ATUC, para, respetando la especificidad de cada una de ellas, (la nuestra es decisiva en el transporte urbano), se presione a todas las administraciones nacionales y europeas para conseguir un objetivo común, la potenciación del transporte de viajeros en sus múltiples facetas de la manera más eficiente.

Nuestra presencia en la U.E. y el fortalecimiento de nuestras relaciones con la UITP y asociaciones francesas, portuguesas, italianas y alemanas empiezan a ser indispensables.

**Hablando de futuro, le deseamos una etapa de retiro muy provechosa, llena de experiencias personales enriquecedoras. ¿A qué tiene previsto dedicar su tiempo?**  
Aún no lo he pensado. Estoy aportando mis últimos esfuerzos a esta asociación, ATUC, y al conjunto del sector

con cierta sensación de vértigo ante mi futuro próximo. No en vano llevo 50 años trabajando en puestos de cierta responsabilidad y es posible que ahora sienta un vacío. El tiempo dirá cómo lo iré llenando.

**Estamos seguros de que llevará siempre consigo el sector al que tanto tiempo ha dedicado. Desde su nuevo papel como 'civil', ¿cómo le gustaría apoyar el transporte público colectivo? ¿Qué pueden hacer los ciudadanos para defender el mejor modelo posible?**

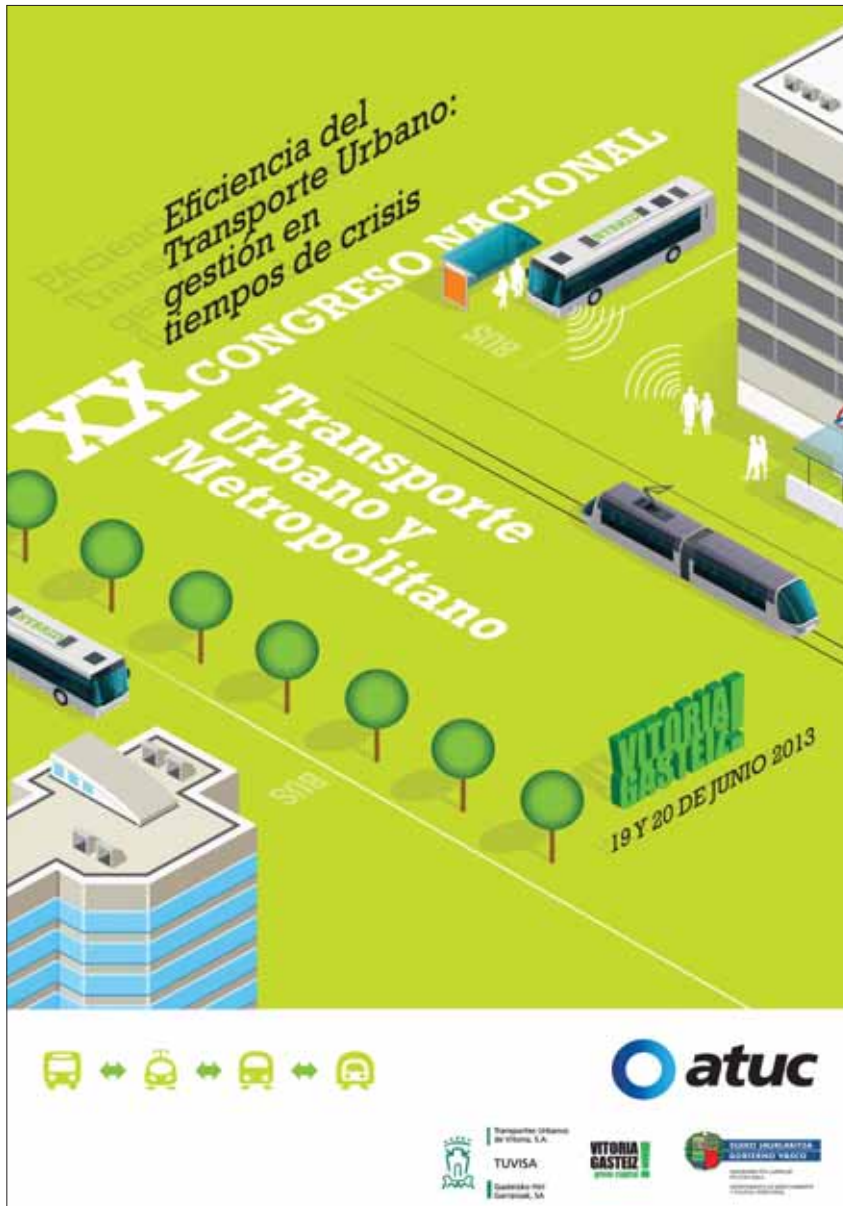
La jubilación es para siempre, no tiene vuelta atrás. Pero seguiré estando ahí. A disposición de todos aquellos que requieran mi opinión o mi ayuda o, incluso, compartir momentos que, además de llenar mi tiempo, contribuyan a fortalecer la amistad que ahora me llevo.



## XX CONGRESO NACIONAL DE ATUC: LA GESTIÓN DEL TRANSPORTE URBANO

atuc se mueve

Tras su nombramiento como Capital Verde Europea en 2012, Vitoria es el lugar escogido para la celebración del XX Congreso de Atuc, en el que se tratará la Eficiencia del Transporte Urbano y su gestión en tiempo de crisis.



Atuc celebra en Vitoria la XX Edición de su Congreso Nacional, que llevará por lema la 'Eficiencia del Transporte Urbano: su gestión en tiempo de crisis'. El día anterior tendrá lugar la Asamblea General, en la que se dedicará un sentido homenaje a Fidel Angulo, quien durante catorce años ha ejercido el cargo de secretario general de la asociación. El congreso, propiamente dicho, se estructurará en torno a dos mesas de trabajo. La apertura del Congreso correrá a cargo de Ana Isabel Oregi, consejera de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco, y Miguel Ruiz, presidente de Atuc.

A continuación, el encuentro se desarrollará en torno a dos mesas de trabajo, que llevarán por título 'La crisis económica y el transporte urbano' y 'Actuaciones estratégicas, y al término de cada una de las cuales seguirán sendos debates, en los que el público asistente podrá plantear sus cuestiones a los ponentes.

Javier Maroto, alcalde de Vitoria-Gasteiz; Joaquín del Moral, director general de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento; y Miguel Ruiz, presidente de Atuc, celebrarán la Clausura tras haberse presentado las conclusiones de la jornada, por el ya tradicional sistema interactivo.



**EFICIENCIA DEL TRANSPORTE URBANO:  
GESTIÓN EN TIEMPO DE CRISIS.  
VITORIA-GASTEIZ, 20 DE JUNIO DE 2013**

Hora	Acto	Ponentes
9:30	Apertura	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ana Isabel Oregi, Consejera de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco</li> <li>Miguel Ruiz, Presidente de ATUC</li> </ul>
<b>Mesa 1: La crisis económica y el transporte urbano</b>		<b>Moderador:</b> Fidel Angulo, Secretario General de ATUC
10:00	Escenario en época de crisis para las empresas de servicios municipales	<ul style="list-style-type: none"> <li>Albert Serra, Director del Instituto de Gobernanza y Dirección Pública de ESADE</li> </ul>
10:45	Cómo hacer atractivo el Transporte Colectivo en época de crisis	<ul style="list-style-type: none"> <li>Salvador Rueda, Director de la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona</li> </ul>
11:15	Repercusión de las tarifas y de la calidad del servicio en la demanda	<ul style="list-style-type: none"> <li>Carmen Sanz, Jefa del Área Comercial. Consorcio Regional de Transportes de Madrid</li> </ul>
11:45	Debate	
12:00	Café	
<b>Mesa 2: Acciones estratégicas</b>		<b>Moderador:</b> Francisco Latorre, Director Gerente de TUVISA
12:15	Gestión eficiente del servicio: Acciones estratégicas	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rafael Orihuela, Director Gerente de EMT de Madrid</li> <li>Sebastián Buenestado, Director Gerente de Metro de Barcelona</li> <li>Alain Boeswillwald, Director General de la Empresa de Transporte Público de Nantes</li> </ul>
13:45	Debate	
14:00	Conclusiones (Sistema interactivo)	
14:15	Clausura	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sr. D. Javier Maroto, Alcalde de Vitoria-Gasteiz</li> <li>Sr. D. Joaquín del Moral, Director General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento</li> <li>Miguel Ruiz, Presidente de ATUC</li> </ul>



LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

## GUAGUAS MUNICIPALES REVOLUCIONA SU RED EN BUSCA DE NUEVOS VIAJEROS

nuestros asociados

Guaguas Municipales ha dado a conocer su Nueva Red de Líneas, un novedoso esquema que da respuesta a las actuales necesidades de Las Palmas de Gran Canaria en materia de transporte público.



Tras un crecimiento imparable durante los últimos años, la ciudad exigía nuevas conexiones en los polos de crecimiento urbano, alternativas de acceso a los grandes centros de movilidad o la incorporación de nuevos servicios que den respuesta a los hábitos de vida de la población. La empresa de transporte público contempla un incremento del número de conexiones al Campus Universitario, poniendo a disposición de los clientes el doble de rutas (de dos a cuatro). Otra de las novedades más importantes consiste en la implantación del transbordo gratuito en todas las líneas, lo que habilitará al cliente para que, con un único pago, pueda transbordar una vez y mejorar así sus opciones de llegar a su destino final. De este modo, la

empresa despenaliza económicamente la correspondencia entre todas las líneas y oferta un sistema en red. El resultado es que los clientes verán aumentadas las posibilidades de moverse por la ciudad.

Guaguas Municipales venía ofertando transbordos limitados, pero con el nuevo sistema los viajeros que suban a cualquiera de las expediciones de la empresa podrán cambiar de guagua sin tener que pagar el segundo trayecto. A nivel tarifario, esta medida iguala la oferta de servicio, mientras que la combinación de líneas de forma gratuita potencia la sustitución de las conexiones directas, lo que a efectos de organización permite cambiar la actual estructura de la red, por otra más eficiente y jerarquizada.



La implantación del transbordo gratuito abre la puerta a mejoras de las frecuencias en el 30% de las líneas (en total, 37 diurnas y tres nocturnas), lo que permite contrarrestar el cambio de hábito que supone realizar una correspondencia. Además, se configuran seis grandes corredores, por donde circulan líneas dotadas de frecuencias iguales o inferiores a los 10 minutos, lo que representa una mejora sustancial respecto a los tiempos de espera en parada.

Asimismo, se pone en marcha la Red Luna, una marca de servicio nocturno independiente del diurno que permite crear líneas de noche con mayor cobertura geográfica, más puntos de enlace y coordinación de horarios, así como una mejor adaptación a la demanda real de los viajeros. La nueva red nocturna cuenta con tres líneas que circulan durante toda la noche. La frecuencia es de 45 minutos todos los días de la semana, mientras que los fines de semana las 'Lunas' son reforzadas y pasan cada 25 minutos.

Esta nueva configuración tendrá como resultado un mayor atractivo del transporte público frente al vehículo privado.

## Implantación tranquila

Esta transformación incluye la creación de nueve líneas, la integración de otras cuatro y la supresión de dos. Asimismo, han sido modificadas otras catorce. Para evitar la desorientación de los viajeros durante los primeros días, Guaguas Municipales ha realizado un esfuerzo para dar a conocer a sus clientes todos los cambios y novedades. La campaña ha incluido informadores a pie de calle, la edición de folletos, *banners* informativos y perching en el interior de toda la flota y una guagua informativa dando a conocer la Nueva Red. Guaguas Municipales dobló además el número de líneas telefónicas, reforzó la atención en tiempo real en redes sociales y desplegó una campaña de comunicación en los principales medios de la ciudad y en soportes urbanos propiedad del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria. Las guaguas lucieron durante casi un mes una rotulación específica con la imagen de la nueva red y un adhesivo para dar a conocer el día de la implantación.



La mejora del transporte público en Las Palmas de Gran Canaria contempla la remodelación de la Red de Líneas, aunque paralelamente se han llevado a cabo medidas que hacen más competitivo al transporte público. Entre ellas destaca el incremento en el número de kilómetros de carril-guagua, pasando de 5,2 en 2011 a 12,6 kilómetros en 2013, la puesta en marcha de nuevas terminales, la renovación de la flota o la mejora de los sistemas de información en parada.

El objetivo marcado desde la concejalía de Movilidad del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, dirigida por Ángel Sabroso, y la dirección técnica de Guaguas Municipales, responsabilidad de Miguel Ángel Rodríguez, es mejorar la calidad de servicio y frenar la pérdida de viajeros de la compañía, cifrada en un dato acumulado de 10 millones desde el pasado año 2003.

■ Más información: [www.atuc.es/pdf/529.pdf](http://www.atuc.es/pdf/529.pdf)



VALENCIA, MADRID

## 200 valencianos se descargan diariamente la app de EMT

Bajo el lema 'EMT en tu móvil. Descárgate gratis la APP de la Movilidad', la Empresa Municipal de Transportes de Valencia (EMT) recuerda a valencianos y visitantes la existencia de esta nueva herramienta tecnológica que facilita un transporte más sostenible, y una total accesibilidad a la información de la oferta de autobuses en tiempo real. Desde que en octubre de 2012 la entidad lanzase esta herramienta, más de 52.000 usuarios disfrutaron, a través de su móvil, de las ventajas que conlleva. Los ciudadanos acceden de manera directa y desde cualquier lugar a toda la información sobre el servicio que presta la entidad, pudiendo elegir cómo y con qué medio de transporte quieren moverse y dónde quieren ir, según sus necesidades de movilidad de cada momento. Aunque la media de descargas diarias de la aplicación se sitúa alrededor de las 200, las campañas informativas redundando en las bondades de la APP han hecho que haya momentos en que las descargas han alcanzado las 400 diarias, como ocurrió durante los días de Fallas.

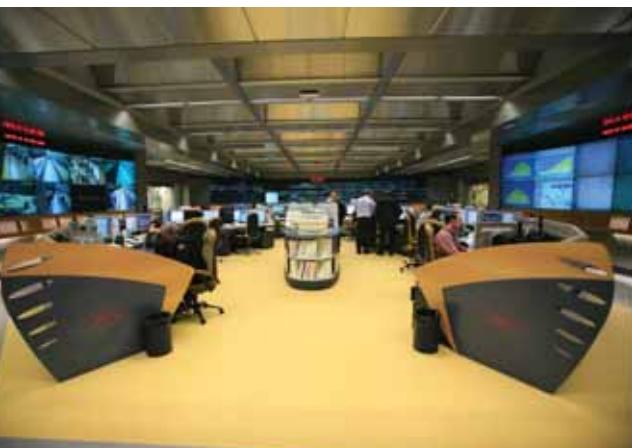
■ Más información: [www.atuc.es/pdf/530.pdf](http://www.atuc.es/pdf/530.pdf)



## China se fija en la gestión de seguridad y emergencias de Metro de Madrid

Una delegación de autoridades de la República Popular China, expertos en emergencias, ha visitado Metro de Madrid para conocer sus planes de emergencias y cómo se gestiona la seguridad de la red. La delegación ha visitado diferentes centros estratégicos de España, que han elegido por sus singularidades y sus diferentes características y por ser algunos de los más preparados para enfrenarse a una emergencia. Así, Metro ha sido uno de los puntos seleccionados. La delegación china ha visitado el Puesto de Mando, desde donde se controlan las instalaciones de distribución de energía, las electromecánicas y electrónicas de sus estaciones, las instalaciones de vía y señalización ferroviaria. Asimismo, sus sistemas de explotación para afrontar emergencias, la regulación de trenes y otros sistemas, están dotados de lógicas de control y procedimiento que los convierten en sistemas inteligentes dentro de un complejo sistema para la gestión de este masivo sistema de transporte.

■ Más información: [www.atuc.es/pdf/531.pdf](http://www.atuc.es/pdf/531.pdf)







## Nuevo autobús híbrido de Baixbus en las líneas de Mohn

El vehículo, modelo Citelis Híbrido, ha sido cedido por Iveco y circulará con carácter de prueba transportando viajeros por las calles de Sant Boi de Llobregat, Viladecans, Gavà y Castelldefels. Se trata de un autobús estándar de 12 metros, adaptado para PMR, y que favorece la reducción de emisiones. Sin hacer ruido ni emitir partículas, este autobús tiene propulsión híbrida, ya que el accionamiento del eje motriz se hace mediante un motor eléctrico que es alimentado por unas baterías de ion-litio. Estas baterías acumulan la energía que reciben de un generador eléctrico, que es accionado a su vez, por un motor diésel EEV (nivel de emisiones más estricto que la norma Euro 5 vigente en la actualidad).

Baixbus ya dispone de otros seis autobuses híbridos que dan servicio permanente desde el año 2011 en las tres empresas del grupo: cuatro de Castrosúa, que circulan en las líneas urbanas de Oliveras, y dos de MAN, uno que funciona en Rosanbus, comunicando Hospitalet con Barcelona, y el otro que también circula en Mohn, entre Castelldefels y Sant Boi.

📄 Más información: [www.atuc.es/pdf/532.pdf](http://www.atuc.es/pdf/532.pdf)



## Comparte la experiencia

**Poseerlo es un privilegio.** Diseñado para un amplio abanico de aplicaciones, el nuevo Scania Touring te proporciona un ahorro en todos los aspectos con un alto nivel de servicio y soporte técnico.

**Conducirlo un placer.** La excelente ergonomía en el puesto del conductor y el nuevo Opticruise de Scania hacen que sea más fácil mantenerse concentrado y relajado, para una conducción más tranquila.

**Viajar en él, una experiencia.** El Scania Touring ha sido creado para superar las expectativas de los pasajeros, conjugando la seguridad con la comodidad y el diseño más elegante.

Para más información, visita tu Concesionario Scania o entra en [www.scania.es](http://www.scania.es)

Síguenos en  [scania Spain](https://www.facebook.com/scaniaSpain)



Dedicados día a día



## PALMA DE MALLORCA, VITORIA

### Certificación Aenor para las líneas 1 y 33 de la EMT de Palma

Las líneas 1 y 33 de la EMT de Palma han conseguido la certificación UNE-EN 13816, otorgada por Aenor. Ambas cumplen con los requisitos exigidos en las normas auditadas, en relación a la puntualidad, frecuencia, limpieza, seguridad e información al cliente, por lo que les han concedido el certificado de calidad Aenor para el servicio público de pasajeros. Para ello han tenido en cuenta que, en el caso de la Línea 1, se trata de una trayecto muy utilizado por los turistas, ya que cubre un recorrido muy amplio por la ciudad y comunica los dos puntos más importantes de llegada a la isla, como son el Puerto de Palma y el aeropuerto de Son Sant Joan. Por otro lado la línea 33, une el centro de Palma con el Hospital de Son Espases. Junto con estas dos nuevas líneas que se unen a las ya certificadas actualmente, la 8 (Son Roca) y la 10 (Son Cladera), la EMT presta servicio con calidad certificada a casi un 17% del volumen total de usuarios de su red de transporte.

📄 **Más información:** [www.atuc.es/pdf/533.pdf](http://www.atuc.es/pdf/533.pdf)



### Vitoria pone en marcha el servicio de transporte bajo demanda que conectará 45 concejos con el núcleo urbano

El Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz ha puesto en marcha el servicio de transporte bajo demanda, que conectará 45 concejos con Vitoria. Este servicio, denominado Bux, funcionará de forma similar al taxi, pero con el tamaño de un autobús. "Con este servicio cumplimos con una demanda histórica y acercamos los concejos al núcleo urbano", ha destacado la vicepresidenta de Tuvisa, Marian Castellanos. Para poder utilizar el novedoso servicio, los usuarios deberán reservar su viaje en el teléfono 900 10 27 23, en la web [www.vitoria-gasteiz/bux](http://www.vitoria-gasteiz/bux) o a través de una aplicación para smartphones que estará disponible en versión Apple y Android. La reserva se podrá realizar 30 minutos antes del servicio si se realiza en el mismo día y el plazo de reserva será hasta las 22:00 horas del día anterior. Para esta nueva modalidad de transporte, hay distintos bonos disponibles para cada necesidad: General (10 viajes a 15 euros); Familia numerosa (10 viajes a 12 euros); y Familia numerosa especial (10 viajes a 7,5 euros).

📄 **Más información:** [www.atuc.es/pdf/534.pdf](http://www.atuc.es/pdf/534.pdf)





## Paneles informativos para las paradas de la EMT de Madrid

La alcaldesa de Madrid y presidenta de la Empresa Municipal de Transportes, Ana Botella, acompañada por el delegado de Movilidad del Ayuntamiento, Juan Antonio Gómez Angulo, el delegado de Las Artes, Fernando Villalonga, y el gerente de la EMT, Rafael Orihuela, ha presentado el nuevo modelo de panel electrónico informativo para las marquesinas de las paradas de la red de líneas de la EMT. El nuevo panel, que funciona con tecnología de tinta electrónica y se integra en la propia marquesina, es más 'inteligente' (puede ofrecer más contenidos e informaciones actualizados en tiempo real) y sostenible pues consume un 85 por ciento menos de energía que los actuales. La EMT de Madrid ha instalado, con carácter experimental, diez de estos nuevos Paneles de Mensajería Variable en diferentes puntos de la ciudad. Los paneles funcionan con tecnología de tinta electrónica y, dado su bajo consumo, pueden alimentarse mediante energías renovables.

📄 Más información: [www.atuc.es/pdf/535.pdf](http://www.atuc.es/pdf/535.pdf)



## ¿Todavía recauda manualmente el efectivo de sus conductores?

# Sabemos de qué va...

más de 12.000 conductores en España están liquidando con los sistemas de SCAN COIN

¿Ya tiene autoliquidadora pero esta obsoleta?

Llámenos, SCAN COIN encontrará una solución a medida de sus necesidades y presupuesto, además también disponemos de flexibles planes de financiación.



# SCAN COIN



Más información [www.scancoin.es](http://www.scancoin.es)  
Tel. 902 446 777 - [info@scancoin.es](mailto:info@scancoin.es)  
Antonio Espada - M. 607 904 423

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



**SOGE**  
Sistema Online  
de Gestión de Efectivo



## BARCELONA, MÁLAGA

### TMB, primer operador europeo acreditado como evaluador independiente de seguridad ferroviaria

El Ministerio de Fomento ha facultado Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) para la realización de evaluaciones y auditorías de seguridad ferroviaria. De esta manera, la empresa pública que gestiona el metro de Barcelona se convierte en el primer operador ferroviario europeo que obtiene un reconocimiento como Evaluador Independiente de Seguridad (ISA, en inglés). Esta acreditación faculta al titular para la realización de evaluaciones y auditorías de seguridad ferroviaria en todo el territorio de la UE, estados asociados y los que adopten como propia la normativa ferroviaria europea.

TMB es el primer operador ferroviario europeo que obtiene un reconocimiento como este y, actualmente, el único que ha obtenido la ISA de operación. Dicha certificación representa un reconocimiento para el operador barcelonés como referente internacional en cuanto a la seguridad ferroviaria y a la vez una oportunidad de futuro para la empresa que le permitirá abrir una nueva línea de negocio, ya que la certificación ISA de operación es un producto único en el sector ferroviario.

■ Más información: [www.atuc.es/pdf/536.pdf](http://www.atuc.es/pdf/536.pdf)



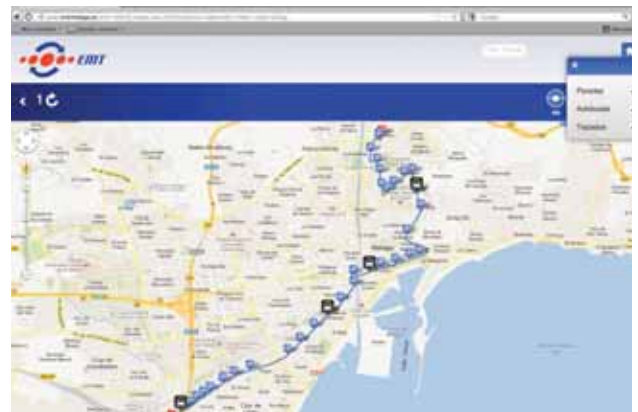
### Málaga lanza una nueva aplicación para móviles y tabletas que aúna y mejora los servicios de avisos, recargas e información sobre el transporte público

Los concejales de Movilidad y Nuevas Tecnologías del Ayuntamiento de Málaga, Raúl López y Mario Cortés, han presentado una nueva aplicación diseñada especialmente para teléfonos móviles y tabletas que integra en un solo programa muchas de las funcionalidades que hasta ahora ofrecía la Empresa Malagueña de Transporte en distintos programas y aplicaciones, al tiempo que se introducen nuevos servicios. Como han destacado, se trata de tener la información del bus, las paradas, los avisos, las recargas, etc., todo en el móvil o en la tableta.

El sistema se puede instalar en la pantalla de inicio de cualquier teléfono móvil Smartphone y tabletas. Para ello, basta con entrar en el navegador del dispositivo y acceder a la dirección web [www.emtmalaga.es/emt-mobile](http://www.emtmalaga.es/emt-mobile).

Una vez abierta la webapp, pulsando el botón de compartir, se puede crear un acceso directo en la pantalla principal del teléfono, funcionando como una aplicación más del mismo. Además, está desarrollada tanto en español como en inglés.

■ Más información: [www.atuc.es/pdf/537.pdf](http://www.atuc.es/pdf/537.pdf)





## SAN SEBASTIÁN DE LOS REYES, SAN SEBASTIÁN

### Interbús, empresa familiarmente responsable

Interurbana de Autobuses, S.A. (Interbus) trabaja desde hace tiempo en el fortalecimiento de una cultura empresarial donde la satisfacción de sus empleados se armonice con el rendimiento empresarial. En esta línea, ha obtenido el Certificado en Conciliación e Igualdad de Oportunidades, aprobado por Aenor, de acuerdo con el Documento Normativo 'Entidad Familiarmente Responsable efr 1000-1 edición 3', desarrollado por la Fundación MásFamilia. Con esta Certificación, la firma persigue que las personas que constituyen su fuerza de trabajo puedan equilibrar la vida personal y familiar. Interbus aplica beneficios a los trabajadores en distintas materias, como calidad en el empleo; flexibilidad temporal y espacial, apoyo a la familia; desarrollo y competencia profesional; igualdad de oportunidades, liderazgo y estilos de dirección; y perspectiva de género.

■ Más información: [www.atuc.es/pdf/538.pdf](http://www.atuc.es/pdf/538.pdf)



### Dbus comprará nuevos autobuses articulados

La Compañía del Tranvía de San Sebastián, Dbus, ha sacado a concurso la adquisición de nuevos autobuses articulados de 18 metros. Inicialmente se incorporarán a la flota de autobuses urbanos de San Sebastián cuatro nuevos autobuses articulados y en la licitación está contemplado que Dbus pueda solicitar tres unidades adicionales en un plazo de cuatro años.

Los vehículos ofertados deberán ser de 18 metros, de piso bajo completo sin escalón en todos los accesos. Deberán además disponer de tres puertas, y estar totalmente adaptados al uso de personas de movilidad reducida, con rampa retráctil en la puerta central. La capacidad mínima de los autobuses deberá ser de 140 pasajeros con dos sillas de ruedas en su espacio adaptado para ello. Está previsto que los nuevos autobuses sustituyan a los articulados más antiguos actualmente en funcionamiento. En la actualidad, la flota de Dbus cuenta con 120 autobuses con una edad media de 6,56 años, adaptada al 100% para personas de movilidad reducida.

■ Más información: [www.atuc.es/pdf/539.pdf](http://www.atuc.es/pdf/539.pdf)



## La garantía del fabricante

### SEFAC lanza el nuevo juego de 4 columnas móviles, ESENCIAL

Porque apostar por SEFAC es esencial:

Más de 35 años de presencia, **ES ESENCIAL**

Más de 5.000 columnas funcionando en la Península, **ES ESENCIAL**

Tener un material elaborado en Europa, con la garantía del fabricante, **ES ESENCIAL**



SEFAC ESPAÑA, S. A.

Camino de Rejas, 1 - Nave 10 / 28820 COSLADA (Madrid)  
Tel: 91 672 36 12 / Fax: 91 672 33 96  
info@sefac.es / www.sefac.es





## Wifi gratuita para L-522

DBlas ha incorporado un servicio gratuito de conexión a internet por WiFi para los usuarios de su línea 522, que une Príncipe Pío con Móstoles, pasando por el centro de exámenes de la DGT y la Universidad Rey Juan Carlos. El director general de la compañía, José María Sabín, ha recordado que, con este lanzamiento, los autobuses interurbanos que conectan la capital con dos de los principales núcleos de población del sur de Madrid incorporan ya conexión a internet por WiFi. El acto de inauguración del servicio WiFi contó, entre otros, con la presencia del viceconsejero de Transportes, Borja Carabante; el alcalde de Móstoles, Daniel Ortiz; el director gerente del Consorcio Regional de Transportes de Madrid, José Manuel Pradillo; el director técnico del CRTM, Dionisio González; o Tania Roel, directora de Marketing y Operaciones de GOWEX, el partner tecnológico de Dblas en esta iniciativa. Los asistentes al evento pudieron probar la red WiFi gratuita durante una demo en uno de los autobuses de la línea.

📄 Más información: [www.atuc.es/pdf/540.pdf](http://www.atuc.es/pdf/540.pdf)



## Dbus instala nuevos sistemas de información sonora para personas con visión reducida

Dbus implementa nuevos sistemas de información sonora, dirigidos a mejorar la movilidad de las personas con visión reducida, con el objeto de ampliar la accesibilidad y comodidad de sus servicios. El proyecto incluye la instalación de un sistema de audio en el interior de los autobuses, que informa sobre la próxima parada; de un sistema de audio en el exterior, que a la llegada del autobús a la parada anuncia su línea y el destino; y un sistema de audio en los paneles informativos, en los que se indica el tiempo estimado de llegada. Los tres sistemas, tanto en el interior y exterior de los autobuses como en los paneles informativos, se activan con el mismo mando que utilizan ya algunas personas para activar el sistema sonoro de semáforos, y que los afiliados a la ONCE pueden adquirir en sus oficinas.

📄 Más información: [www.atuc.es/pdf/541.pdf](http://www.atuc.es/pdf/541.pdf)





## Tranvía de Tenerife difunde las obras del escritor Viera y Clavijo a través de lecturas realizadas por niños

En el marco de los actos conmemorativos del bicentenario del fallecimiento del escritor canario José Viera y Clavijo, Metropolitano de Tenerife, junto con el Ayuntamiento de La Laguna, ha desarrollado la iniciativa escolar 'Leemos a Viera y Clavijo', con la que niños del municipio han leído fragmentos de la obra de este autor en los recorridos del tranvía. El presidente de Metropolitano y vicepresidente del Cabildo Insular de Tenerife, Carlos Alonso, participó en la presentación de esta actividad y subrayó la importancia de apoyar este tipo de iniciativas. También destacó la apuesta del Plan de Responsabilidad Social de Metropolitano de Tenerife en promover la lectura entre la población, proyecto que se ha exportado a otros operadores de transporte público fuera de las islas.

📄 Más información: [www.atuc.es/pdf/542.pdf](http://www.atuc.es/pdf/542.pdf)



## La priorización del transporte público beneficia a más de 11 millones de usuarios en Valencia

Los millones de desplazamientos que cada año se realizan con la Empresa Municipal de Transportes de Valencia (EMT), recorriendo para ello alrededor de 21 millones de kilómetros, son motivos más que suficientes para que la entidad de autobuses urbanos se preocupe al máximo por satisfacer la movilidad de los ciudadanos, ofreciéndoles un transporte público de calidad que dé respuesta eficaz a sus necesidades de desplazamientos. Desde junio de 2012, 32 autobuses articulados, que prestan servicio en las líneas circulares 89 y 90 disfrutan de las ventajas que ofrece la prioridad semafórica, llevada a cabo mediante un convenio de colaboración con la Agencia Valenciana de la Energía (AVEN). La elección de estas líneas no es casual, y es que ambas son de las más demandadas de la red, por lo que la implantación de esta medida está beneficiando a más de 11 millones de usuarios al año, que ven como se reduce su tiempo de viaje a bordo del autobús, se mejora en regularidad y frecuencia de paso y, además, se logra una reducción de 250 toneladas de emisiones de CO<sub>2</sub>.

📄 Más información: [www.atuc.es/pdf/543.pdf](http://www.atuc.es/pdf/543.pdf)



## TRANSPORTE URBANO: CALIDAD GLOBAL

con firma

En un entorno socioeconómico tan difícil como el actual, prestar un servicio público de calidad sigue considerándose una necesidad y un objetivo a cumplir. La idea, no por repetida menos cierta, de “hacer más con menos” se conjuga con la de “prestar un servicio de la mayor calidad con los recursos de los que podemos disponer”.

Por Sergio González Fernández



Los últimos años han cambiado radicalmente el transporte urbano en nuestras ciudades. La implantación generalizada de sistemas de información y de ayuda a la explotación, la apuesta decidida por la intermodalidad, la disponibilidad de tarifas integradas, la modernización de las flotas, la integración de criterios medioambientales en las políticas de transporte... y, por supuesto, la incorporación de criterios de calidad de servicio en la gestión de las empresas de metro, tranvía, autobús o ferrocarril de cercanías.

De un tiempo a esta parte, se ha vivido una auténtica transformación en el concepto de transporte público, pasando

de considerarse a los pasajeros, de meros usuarios, a clientes con derecho a recibir un servicio público de calidad.

Y para ello las empresas, públicas y privadas, han decidido conceder una importancia crucial al control y aseguramiento de la calidad de servicio prestada, a la implantación de las mejores técnicas que aseguren un menor impacto en el medio ambiente, en poner en marcha sistemas que aseguren la accesibilidad de todos los pasajeros, en trabajar diariamente para satisfacer las necesidades de sus clientes. Nuestras ciudades han cambiado y con ello sus redes de transporte. Tanto las grandes capitales como las ciudades





de menor tamaño han apostado por certificaciones de calidad, medio ambiente, etc. que refrenden ese esfuerzo presupuestario, técnico y humano que facilita la prestación del servicio y la mejor relación de la empresa con su entorno. Certificaciones basadas en normas de carácter internacional generalistas como UNE-EN ISO 9001 de Sistemas de Gestión de la Calidad o UNE- EN ISO 14001 de Sistemas de Gestión Medioambiental. Pero también con normas específicas del sector, como la norma europea UNE- EN 13816 de Calidad de Servicio en Transporte Público de Pasajeros o normas especializadas como UNE 170001 de Accesibilidad Universal o UNE-EN ISO 50001 de Sistemas de Gestión Energética.

La certificación, por tercera parte independiente y reconocida, se convierte en aliado de competitividad de las empresas y administraciones que quieren transmitir la relevancia de su esfuerzo, en trasladar confianza y seguridad a sus clientes, en comunicar garantía, rigor y profesionalidad. En este contexto, Aenor viene trabajando desde hace años con un gran número de organismos públicos o privados especializados en transporte urbano colectivo de pasajeros, en cualquiera de los modos en los que éste se realiza, especializándose a su vez en un sector tan complejo como éste.

En este sentido, cabe destacar el acuerdo suscrito por ATUC y Aenor para impulsar la mejora de la calidad en el sector, a través de la normalización, certificación y formación.

De esta forma, cada red de transporte urbano, cada organización gestora o empresa operadora han puesto en marcha procedimientos que aseguren que sus servicios son acordes con algunas de estas normas internacionales como mejor garantía de su buen hacer frente a sus clientes y a la sociedad en general. Pero también desde un punto de vista estratégico y como evidencia del uso de herramientas mundialmente aceptadas de mejora continua.

## Autobús urbano

Casi cualquier red de autobús urbano en nuestro país trabaja bajo el paraguas de las normas internacionales. Las principales Empresas Municipales de Transporte de carácter público han implantado y certificado diferentes normativas. Las empresas públicas de referencia de Madrid, Valencia, Sevilla, Palma de Mallorca, Málaga, San Sebastián, Santan-



Las empresas, públicas y privadas, han decidido conceder una importancia crucial al control y aseguramiento de la calidad de servicio prestada

der, Gijón o Tarragona lideran desde hace años este tipo de iniciativas en el marco de las certificaciones de Aenor.

EMT de Valencia, por ejemplo, ha certificado todas sus líneas conforme a UNE EN 13816, en cuya implantación fue pionera. De hecho, la política seguida por estas empresas ha pasado por la implantación progresiva de la norma a las líneas de sus redes. Otras empresas han optado por la certificación integrada de sistemas de gestión, como TUS-SAM de Sevilla, que añade la verificación del Reglamento Europeo EMAS a su compromiso medioambiental o la Empresa Malagueña de Transportes, que incorpora además la Salud y Seguridad en el Trabajo como parte de su sistema de gestión integrado.

Las empresas de carácter privado que operan por licitación o contrato en redes de autobús urbano vienen caracterizándose por su apuesta por la implantación de normas de gestión de la calidad, medioambiental o de servicio. Pero también de Salud y Seguridad en el Trabajo conforme a OSHAS 18001, tal y como sucede por ejemplo en algunas de las empresas del Grupo ALSA prestadoras de servicios de carácter urbano.



## ALGUNAS DE LAS CERTIFICACIONES DE NORMAS INTERNACIONALES MÁS IMPORTANTES

Norma	Objeto	Desarrollo	Alcance internacional
UNE-EN ISO 9001	Gestión de la Calidad	Proporciona directrices para la implantación de un sistema de gestión de la calidad convirtiéndose en una herramienta fundamental para el éxito de las empresas que apuestan por la mejora continua	Se trata de la norma más ampliamente implantada a nivel mundial, con más de un millón de certificados emitidos conforme a ella en 178 países. España es el cuarto país del mundo por número de certificados. En el sector del Transporte de Pasajeros, AENOR lleva emitidos más de 200 certificados.
UNE EN- ISO 14001	Gestión Medio ambiental	La certificación de esta norma acredita que la organización ha implantado un sistema de gestión ambiental que ayuda a prevenir los impactos ambientales, utilizando los medios necesarios para evitarlos, reducirlos o controlarlos, pero siempre en equilibrio con la racionalidad socioeconómica, apostando por la mejora continua.	Se trata de la herramienta de gestión ambiental más extendida en el mundo con más de 223.000 certificados en 159 países. Destacan las empresas españolas, pues España es el tercer país mundial y primero de Europa por número de certificados, con más de 16.500 reconocimientos. En el sector del Transporte de Pasajeros, AENOR ha emitido casi un centenar de certificados.
UNE-EN 13816	Calidad en el Transporte Público de Pasajeros	Se trata de la norma específica del sector, que garantiza la Calidad del Servicio en aspectos como la seguridad, la información, la puntualidad, el confort o la atención al cliente.	Es importante recordar que el alcance de esta certificación es el servicio prestado por la empresa, no el sistema de gestión que esta utiliza. AENOR lleva concedidos más de 500 certificados conforme a esta norma, ampliamente implantada por toda Europa.
UNE 170001	Accesibilidad Universal	La certificación de AENOR de Accesibilidad Universal garantiza a todas las personas, con independencia de su edad o discapacidad, que los entornos y servicios de las organizaciones son accesibles y así se mantienen en el tiempo.	Actualmente, en España hay más de 260 entornos y servicios que cuentan con la garantía de accesibilidad de AENOR.
UNE EN ISO 50001	Eficiencia Energética	Se trata de una norma que no sólo facilita el cumplimiento de la legislación específica sino que su implantación asegura un compromiso activo con el ahorro y la eficiencia energética obteniendo resultados tangibles en los objetivos de reducción de consumos energéticos que pueden tener un impacto positivo en la cuenta de resultados de la organización.	Este sistema de gestión es especialmente útil para las empresas del sector del transporte de pasajeros habida cuenta de la necesidad de un ahorro energético eficaz en su gestión.



No olvidemos que este tipo de implantaciones facilitan, por ejemplo, el control del cumplimiento de requisitos legales. En el caso de ISO 14001, la legislación ambiental es especialmente relevante por lo que los requisitos legales de aguas, atmósfera, ruido, residuos, suelos o seguridad industrial se convierten en ejes principales de la auditoría. Un caso especialmente relevante es el de Bilbao, donde el prestador del servicio (Biobide, concesionaria de los grupos ALSA y PESA) ha certificado el servicio operado en sus líneas conforme a UNE EN 13816 mientras que el Área de Circulación y Transportes del Ayuntamiento de Bilbao ha hecho otro tanto desde el punto de vista de los requisitos asumidos por la Administración. De esta forma, se asegura un tratamiento integrado respecto de la calidad de servicio prestada a los clientes, con la implicación directa de administración y empresa operadora.

De esta forma, servicios de transporte urbano prestados por empresas de carácter privado, que forman parte de ATUC, como las de grupos como ALSA, Avanza, Interbus, Subus o empresas como Tusgsal o Rober, entre muchas otras prestan atención permanente a la implantación de normas internacionales y la tenencia de certificaciones.

## Metro

Las redes de metro en nuestro país gozan de un importante prestigio exterior, colaborando activamente en la implantación a nivel internacional de otros metros que presten similares niveles de calidad. En este sentido, uno de los aspectos que se tratan de trasladar son los procedimientos de trabajo, garantía del éxito del servicio prestado en España.

Todas las organizaciones dedicadas al transporte en este modo se caracterizan por la implantación decidida y profunda de normas de carácter internacional. Recientemente Metro de Madrid ha certificado todas sus líneas de metro conforme a la norma UNE- EN 13816, garantizando un servicio de calidad controlado en aspectos como la puntualidad ofrecida, la información proporcionada o las características de los vehículos disponibles. De la misma forma, ha sido la primera organización en certificar con Aenor conforme a UNE EN ISO 9001 el diseño y la aplicación de la oferta de servicios de transporte de Metro de Madrid, de forma que la explotación del servicio este so-



portada por un sistema de gestión de la calidad que garantice la mejor operación del servicio.

Tanto Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (con Metro de Valencia), TMB de Barcelona, Metro de Bilbao o Metro de Sevilla vienen trabajando activamente en la implantación de normas de carácter técnico, de Servicio o de Sistemas de Gestión.

## Tranvía

La práctica totalidad de las organizaciones públicas o privadas que se encargan en nuestro país de gestionar servicios tran-



varios mantienen amplia experiencia en certificaciones como ISO 9001, ISO 14001 o UNE EN 13816. Los tranvías de Alicante, Barcelona, Bilbao, Parla, Sevilla, Valencia o Vitoria disponen desde hace años de certificaciones que evidencian su compromiso con la calidad de servicio, con el medio ambiente o con otros aspectos de carácter horizontal.

Merece la pena reseñar dos casos particulares. En primer lugar, el Metropolitano de Tenerife, el primer servicio de este tipo que consiguió en nuestro país la certificación conforme a UNE 170001 de Accesibilidad Universal, asegurando que el Servicio de transporte de pasajeros en tranvía, la información y la venta de billetes en cualquiera de sus líneas sea común para todos los usuarios.

Pero también el caso de Euskotren, que no sólo mantiene las certificaciones generales Iso 9001, UNE EN 13816, etc sino que ha certificado Cartas de Servicios conforme a la norma UNE 93200 de forma que se ha comprometido públicamente a un buen número de compromisos de calidad con sus usuarios directamente relacionados con el servicio.

## Ferrocarril de Cercanías

Renfe Operadora, prestadora del servicio de ferrocarril de cercanías en nuestras ciudades trabaja activamente para integrar criterios de calidad de servicio en los núcleos donde sus trenes recorren cientos de Kilómetros cada día. En este sentido, las líneas de los núcleos de RENFE de Asturias, Bilbao, Valencia y Zaragoza asumen públicamente

desde hace años un servicio de calidad controlado conforme a UNE EN 13816, ampliando el alcance de la certificación a ISO 9001 en Asturias y a la línea C1 del núcleo de Málaga.

Pero además, entre las empresas que han logrado la certificación de Accesibilidad Universal, se encuentra el Servicio Atendo de Adif-Renfe, uno de los más especializados del sector, que actualmente cuenta con 125 estaciones certificadas en Accesibilidad Universal por toda la geografía española.

A modo de conclusión, la implantación y certificación de normas internacionales de carácter voluntario se ha convertido en una necesidad y en una realidad para cualquier organización que se dedica al transporte urbano colectivo, sea éste del modo que sea, convirtiéndose en este escenario Aenor en un aliado de estas organizaciones para asegurar que ese esfuerzo y esa dedicación tengan el valor técnico, y también la visibilidad social, que merecen.



**Por Sergio González Fernández,**  
Responsable de la  
Certificación de Transporte de Pasajeros de AENOR



**HEAVYWASH**  
TRAIN THROUGH

**DISEÑANDO RETOS**

ISTOBAL presenta HEAVYWASH *Train Through*, el equipo perfecto para el lavado de flotas sobre railes.

El nuevo HEAVYWASH *Train Through* está especialmente diseñado para lavar de forma precisa, fiable y rentable todo tipo de flotas sobre railes y con o sin catenaria disponibles en el mercado.

Cada uno de los equipos *Train Through* es el resultado de un proceso de desarrollo propio junto con nuestros clientes más exigentes, desde los primeros bocetos hasta su instalación final, siempre con el objetivo de superar un reto común: crear el sistema de lavado para trenes y tranvías más versátil del mundo.

HEAVYWASH



## Metro de San Petersburgo toma como modelo el Puesto de Mando de Metro de Madrid

Metro de Madrid ha recibido la visita de una delegación del Metro de San Petersburgo, que con motivo de la remodelación y rediseño que está llevando a cabo en su Puesto de Mando, ha decidido visitar el del suburbano madrileño, referente internacional para muchos países. La avanzada tecnología, la experiencia y la capacidad para controlar desde este centro los 300 kilómetros de red, lo convierten en ejemplo a la hora de poner en marcha o rediseñar un nuevo modelo. El sistema de gestión del Puesto de Mando o la incorporación de nuevas tecnologías como el sistema de señalización y control del tráfico de trenes, que permitirá incrementar la seguridad y la capacidad de viajeros (CBTC), son los puntos que más interés despiertan. Muchas de las delegaciones repiten visita para seguir aprendiendo sobre los diferentes ámbitos que abarca Metro.

📄 Más información: [www.atuc.es/pdf/544.pdf](http://www.atuc.es/pdf/544.pdf)

## Moventis da un paso más en la certificación de calidad

La sede de Moventis fue testigo del acto de entrega de los certificados que acreditan el cumplimiento de las normas ISO 9001, ISO 14001, OHSAS 18001 y UNE 13816. La empresa de certificación Applus, junto con el equipo de calidad interno de la compañía, ha desarrollado el proyecto y su implantación, que unifica criterios para todas las empresas de Moventis y aporta una nueva dimensión global a las certificaciones que las distintas empresas del grupo ya habían obtenido anteriormente. Los certificados obtenidos abarcan todos los aspectos relacionados con la calidad de los procesos y su gestión, que impacta en la mejora del servicio prestado a los usuarios en sus líneas de transporte colectivo. La calificación supone un paso más en calidad y una mejora adicional en el sistema de gestión integrada.

📄 Más información: [www.atuc.es/pdf/545.pdf](http://www.atuc.es/pdf/545.pdf)





## EMT de Madrid se integra en Moovit, la aplicación social de transporte público

La Empresa Municipal de Transportes de Madrid (EMT) ha suscrito un acuerdo de colaboración con la aplicación móvil Moovit para facilitar a los usuarios de los autobuses madrileños el acceso a toda la información en tiempo real sobre el servicio de autobuses que presta la compañía municipal. El objetivo es mejorar los canales de comunicación con sus usuarios y ampliar la oferta ya existente de aplicaciones para dispositivos móviles.

La colaboración entre Moovit y EMT permite a los viajeros compartir datos sobre el servicio de la red de autobuses o sobre la experiencia del viaje. Así, a través de Moovit, además de poder conocer la información habitual sobre EMT (tiempos de llegada del próximo autobús, paradas cercanas...) los usuarios podrán compartir aspectos relacionados con el servicio (como incidencias, desvíos de rutas, retrasos, atascos, opiniones, comentarios...). Moovit, al funcionar como una red social, permitirá asimismo crear rankings de líneas o valorar el servicio prestado o la limpieza de los autobuses.

■ Más información: [www.atuc.es/pdf/546.pdf](http://www.atuc.es/pdf/546.pdf)

## Dbus renueva el certificado de calidad Aenor

La Línea 5 de Dbus ha renovado el Certificado de Calidad Aenor regido por la norma UNE-EN 13816, de Transporte Público de Pasajeros. La línea 5 fue la primera en recibir este reconocimiento en el año 2009, seguido de la 13, en 2010, y 28 en 2011. Las líneas tienen hoy en día en vigor este reconocimiento. Dbus fue pionera en establecer como prioridad los criterios de calidad definidos por la norma UNE-EN 13816, y la primera empresa de transporte en el País Vasco en obtener la certificación de Aenor. Actualmente los compromisos que establece la norma no sólo se aplican en las líneas certificadas, sino en toda la flota de autobuses y en el funcionamiento diario de la Compañía, una filosofía que se demuestra en la calidad del servicio ofertado y en la buena valoración por parte de los/as usuarios/as de Dbus. La norma hace hincapié en la calidad desde el punto de vista de las necesidades y las expectativas de los usuarios y las usuarias. Los compromisos que ha asumido Dbus están recogidos en la Carta de Servicios que junto con la Política de Calidad están en la página web de la Compañía [www.dbus.es](http://www.dbus.es).

■ Más información: [www.atuc.es/pdf/547.pdf](http://www.atuc.es/pdf/547.pdf)



## COCHES DE VIAJEROS TREN UROLA: C-2 Y C-4

reportaje

Los coches de viajeros C-2 y C-4 formaron parte del material móvil del Ferrocarril del Urola, y trasladaron a los viajeros de la línea todos los veranos hasta 1986. A pesar del cierre de la línea, estos dos coches siguen llenándose de viajeros los fines de semana, en el tren histórico de la Fundación del Museo Vasco del Ferrocarril que recorre los 5 kilómetros entre Azpeitia y Lasao.

Por Eider Mendikute



Este recorrido, que siguiendo el curso del río Urola y flanqueado por el macizo de Izarraitz, atraviesa un paisaje de bosques, prados y caseríos, forma parte del trazado de la línea del antiguo Tren del Urola, inaugurado en 1926 y que hasta su cierre en 1986 conectó dos extremos del Valle del Urola, Zumarraga y Zumaia, es decir, el interior de Gipuzkoa y la costa. Su importancia e influencia no fueron únicamente económicas o técnicas, sino que, como tantas líneas de ferrocarril, supuso un antes y un después en la vertebración de la comarca, en su apertura y comunicación, siendo un elemento clave del día a día de los habitantes de la Comarca.

Hay varios factores en el Tren del Urola que lo hacen único, incluso desde su origen. Uno de ellos es la total implicación de una institución pública como la Diputación Foral de Gipuzkoa, en su proyecto, construcción y desarrollo. La Diputación tenía un gran interés en establecer una red ferroviaria en la provincia que fomentase el desarrollo económico y social del territorio, y en la Comarca del Urola contaba con muchos activos que necesitaban un medio eficaz de articulación, como el Santuario de Loiola, el Balneario de Zestoa o la industria maderera y metalúrgica. Así, fue precisamente el impulso de la Diputación, su apoyo insti-



# Raíles del pasado



tucional y económico lo que permitió sacar adelante el proyecto, junto con el esfuerzo ímprobo de los municipios de la comarca y sus habitantes, superando los muchos obstáculos económicos que presentaba su construcción.

El objetivo de la Diputación y los municipios era dotar a la Comarca, y por ende a la provincia, de una línea moderna y competitiva, y por eso desde su origen fue una línea electrificada. Una línea, que además de comunicar los dos extremos de la comarca, enlazaba pasajeros y mercancías con dos grandes líneas, la de los Ferrocarriles Vascongados en Zumaia y la de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (Madrid-Irun) en Zumarraga.

Sin embargo, la línea tuvo muchos problemas económicos casi desde el principio, y el desarrollo de los transportes por carretera en la década de los 50-60, los escasos beneficios y la inexistente inversión en modernización de la línea, terminaron por condenarla al cierre en 1986.

El parque móvil del Urola no conoció apenas variaciones a lo largo de su historia, al margen de las reparaciones realizadas en el propio taller situado en la estación de Azpeitia. Entre el material móvil que se adquirió con la apertura de la línea estaban siete coches de viajeros de clase única, contruidos por CAF en 1925, uno de los grandes motores económicos de Euskadi y un referente en la construcción de material ferroviario.

Esos siete coches, destinados al servicio de verano, tenían caja de madera, más fresca que la metálica, y balconillos



Hay varios factores en el Tren del Urola que lo hacen único, incluso desde su origen. Uno de ellos es la total implicación de una institución pública como la Diputación Foral de Gipuzkoa, en su proyecto, construcción y desarrollo.

## Productos Hardware

**TAURO** Modelo **ISIS Tauro**: Sistema de Control de Ticketing, de Comunicaciones y de Periféricos de un Autobús.  
**Promoción 100€ de descuento en pedidos Junio 2013**

**LINCE** Modelo **ISIS Lince**: Unidad Canceladora de Tarjetas RFID.

**TU-Inspector** Modelo **ISIS Tu-Inspector**: Terminal de Portátil.  
Sistemas Homologados por Consorcios y Comunidades Autónomas



**isis**  
INGENIERIA Y SISTEMAS

ASESORÍA INFORMÁTICA PARA EL TRANSPORTE  
Teléfonos: 91 6848015 - 91 1123985  
isis@isis-is.com www.isis-is.com

## Fabricantes de Sistemas Informáticos para el Autobús

## Productos Software

**erRUTA** Programa **En Ruta** para Tauro o Lince.

**IsisTAQ** Programa **Isis Taq** para Taquillas.

**IsisGEST** Programa **Isis Gest** para Gestión de Aplicaciones y Bases de datos en Oficina.

**tuINSP** Programa **Isis Insp** para Terminales portátiles.



## Sistemas y Controles

**SMP**

Sistema de Mantenimiento Preventivo

**SCC**

Servicio Central de Comunicaciones

**SAE**

Sistema de Ayuda a la Explotación

**CDC**

Centro de Control





## FICHA TÉCNICA COCHES DE VIAJEROS C-2 Y C-4 - FERROCARRIL DEL UROLA

**Fecha:** 1925

**Constructor:** CAF

**Ancho de vía:** 1000 mm

**Longitud entre topes:** 15.900 mm

**Altura total:** 3.360 mm

**Anchura total:** 2.440 mm

**Caja:** Madera

L = 15.000 mm; A = 2.390 mm; An = 2.440 mm

**Ejes:** 4

**Bogie:** Diamond en origen, tras su restauración Pennsylvania

**Freno:** Automático de vacío y de husillo de mano

**Tara:** 17.100 kg

de hierro forjado en los extremos. Las 48 plazas se disponen en bancos corridos de listones de madera, y fueron los vagones en los que muchos habitantes de la comarca se dirigían a la playa cada verano.

Los coches tenían bogies Diamond, con menor suspensión, que aunque permitían aligerar la carga de los convoys, suponían un fuerte traqueteo para los viajeros.

El C-2 y el C-4 han tenido una ajetreada historia. El primero fue alquilado a Ferrocarriles Vascongados durante la Guerra Civil y, una vez cerrada la línea, se salvaron del desguace que sufrieron los demás coches y fueron restaurados por Eusko Trenbideak, con la intención de convertirlos en vagones turísticos. Allí fueron rebautizados como Pagoa (Haya) y Aritza (Roble), árboles propios de los bosques vascos, y cubrieron viajes entre Bilbo y Bermeo hasta 1998. Entonces, volvieron al valle y a recorrer, con los visitantes del Museo, una parte del trazado del Tren del Urola.

# DRIVER-AID (Ayuda a la conducción)



- **ANALISIS:** consumo combustible, aceleración, frenados, exceso velocidad
- **REDUCE:** consumo combustible (entre 4%-15%), emisiones CO2
- **REDUCE:** costes mantenimiento
- **MEJORA:** seguridad
- **AUMENTA:** Confort pasajeros
- **CONTROL:** Comportamiento conductor



actiafleet

Informe de cliente: ACTIA DEMO  
Usuario collegato: Manager1 Fleet

Tipi di report "Kilopi"  
Fleet report

Fleet: [Icon] [Icon] [Icon] FLEET 1  
Da: 06/06/2012 [Icon] [Icon]  
A: 06/06/2012 [Icon] [Icon]  
Formato distanza: Km [Icon]  
Formato volume: Litri [Icon] [Icon] Genera

ID principale	Start	Fine	Distanza (Km)	Consumo totale (l)	Tempo di inattività (hh:mm:ss)	Consumo d'inattività (l)	Velocità max (Km/h)	Mappe
▼ ID principale: ACTIA-001-DEMO *4								
ACTIA-001-DEMO	06/06/2012 3:12:18	06/06/2012 3:36:24	0,00	0,50	00:21:48	1,03	158,00	[Icon]
ACTIA-001-DEMO	06/06/2012 3:40:30	06/06/2012 4:43:26	0,00	8,00	00:04:12	0,42	182,00	[Icon]
ACTIA-001-DEMO	06/06/2012 4:48:08	06/06/2012 7:50:31	0,00	16,00	00:44:27	3,55	209,00	[Icon]
ACTIA-001-DEMO	06/06/2012 8:00:50	06/06/2012 17:05:50	0,00	63,50	02:13:23	11,81	211,00	[Icon]
▼ ID principale: ACTIA-002-DEMO *1								
ACTIA-002-DEMO	06/06/2012 10:13:29	06/06/2012 10:17:29	0,00	0,00	00:03:51	0,00	141,00	[Icon]
▼ ID principale: ACTIA-003-DEMO *15								
ACTIA-003-DEMO	06/06/2012 4:20:54	06/06/2012 7:46:58	52,83	25,00	00:19:07	0,00	0,00	[Icon]
ACTIA-003-DEMO	06/06/2012 7:52:09	06/06/2012 8:23:21	10,04	4,50	00:00:05	0,00	0,00	[Icon]
ACTIA-003-DEMO	06/06/2012 8:25:15	06/06/2012 8:55:02	8,10	4,00	00:00:06	0,00	0,00	[Icon]
ACTIA-003-DEMO	06/06/2012 9:05:48	06/06/2012 9:31:30	8,30	3,50	00:00:03	0,00	0,00	[Icon]
ACTIA-003-DEMO	06/06/2012 9:32:25	06/06/2012 9:34:15	0,00	0,00	00:00:07	0,00	0,00	[Icon]
ACTIA-003-DEMO	06/06/2012 9:40:41	06/06/2012 9:41:53	0,00	0,00	00:00:03	0,00	0,00	[Icon]
ACTIA-003-DEMO	06/06/2012 12:04:08	06/06/2012 12:34:31	10,10	4,50	00:00:12	0,00	0,00	[Icon]
ACTIA-003-DEMO	06/06/2012 13:36:31	06/06/2012 13:11:08	8,18	3,50	00:00:10	0,00	0,00	[Icon]
			Sum=306,23	Sum=243,00	Sum=06:53:38	Sum=22,91	Avg=46,42	

ACTIA © ACTIA S.p.A. (Soviet) con tutti i diritti. Capitale Sociale Euro 217.000 (i.v.) - Codice Fiscale: 11120440101 - Partita IVA 06164210014 Ver 0.0.0.4



## VITORIA, CIUDAD LIMPIA, HABITABLE Y MONUMENTAL

nos movemos por

Vitoria-Gasteiz alcanzó en 2012 el título de Capital Verde Europea. Un triunfo fraguado gracias a las políticas medioambientales desarrolladas durante más de tres décadas y el compromiso de una ciudadanía.



Pocos lugares tienen, como Vitoria-Gasteiz, nombre y apellido. El nombre de 'Nueva Victoria' se lo da el rey Sancho VI de Navarra, cuando funda la ciudad en 1181. Por entonces, era una villa amurallada, que representaba una avanzada defensiva del Reino de Navarra. El apellido 'Gasteiz' es el de la aldea que se ubicaba en la colina. Históricamente, la capital alavesa siempre ha gozado de una posición estratégica porque se halla en el camino más corto entre la meseta castellana y el norte de Europa. A lo

largo de su historia ha tenido siempre un marcado carácter comercial. Ya en el S.XIII los historiadores constatan que se celebraban tres mercados semanales y desde 1399, dos ferias anuales que congregaban a numerosos visitantes. Otra importante característica histórica de la ciudad es su fuero, en el que se declaraba a todos sus habitantes de una misma condición, sin distinción entre nobles y plebeyos. El casco medieval, declarado conjunto monumental en 1997, es uno de los más bellos y mejor conservados de



todo el norte de la península. Además, la ciudad conserva notables testimonios artísticos, desde el gótico hasta el neoclásico. Las "Cuatro Torres" de las iglesias de San Pedro, San Miguel, San Vicente y la Catedral de Santa María configuran una silueta emblemática de la ciudad y sus interiores ofrecen elementos arquitectónicos relevantes. También el ensanche romántico ofrece espacios arquitectónicos reseñables como la Plaza de España y los Arquillos o la interesante Plaza de los Fueros. El Paseo de

la Senda y los contiguos hasta Armentia nos ofrecen también la posibilidad de descubrir diferentes muestras de arquitectura regionalista. La expansión de la ciudad, en los siglos XIX y XX, ha sabido adecuar la tradición estética a las necesidades actuales, creando espacios y estructuras arquitectónicas de indudable belleza, entre los que destacan la Casa del Cordón y los palacios de Bendaña, Montehermoso, Escoriaza-Esquivel, Villasuso, Diputación y Zulueta.

## Naturaleza

Vitoria-Gasteiz es la capital de provincia que tiene el índice más alto de zona verde por habitante. Como ejemplo, te diremos que en la ciudad hay plantados más de 130.000 árboles pertenecientes a 150 especies distintas. Está rodeada, además, por un Anillo Verde, que puede ser recorrido a pie o en bici. Todo ello ha conseguido que Vitoria-Gasteiz sea Capital Verde Europea 2012.

## Amplia y variada agenda

Otra buena razón para acercarse a Vitoria-Gasteiz es acudir a las citas culturales y deportivas que ofrece la ciudad a lo largo de todo el año.

Algunas de las actividades que no te puedes perder son: el Festival de Juegos, el Festival de Jazz, el Festival Internacional de Teatro, de marionetas, o el Azkena Rock Festival. Además, no podemos olvidar los diferentes eventos que giran alrededor del vino y de la nanogastronomía.

Foto: Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz



## Nuevo presidente de la UITP

Durante la Asamblea General de la edición número 60 del Congreso Mundial de la Asociación Internacional de Transporte Público (UITP) y la Exhibición de Transporte Urbano, celebrada recientemente en Ginebra (Suiza), se eligió a Peter Hendy CBE como nuevo presidente, en sustitución del senegalés Ousmane Thiam.

Desde que, hace seis años, fuera nombrado comisario de Transporte de Londres (TfL), Hendy ha trabajado para hacer del transporte público londinense un referente, tanto por su integración como por su innovación, así como haber logrado cifras récord en el número de pasajeros que lo utilizan y contar con el programa de mayor inversión hasta la fecha. También jugó un papel clave en el éxito del transporte de Londres durante las Olimpiadas de 2012, celebradas en la ciudad.

■ Más información: [www.atuc.es/pdf/548.pdf](http://www.atuc.es/pdf/548.pdf)

## El CRF aprueba su informe sobre 2012 acerca del sector del transporte ferroviario

El Comité de Regulación Ferroviaria (CRF) ha aprobado su Memoria y el Informe correspondiente a 2012 acerca del sector ferroviario, introducido por la presidenta del regulador ferroviario británico (ORR) y de la asociación de reguladores independientes ferroviarios (IRG-Rail), Anna Walker. El informe analiza la situación del mercado del transporte de mercancías y la anunciada liberalización del transporte de viajeros, que se producirá a partir de agosto de 2013. El informe menciona la encuesta realizada por el CRF a las empresas de transporte ferroviario acerca de su actividad en 2012, que será publicada en la página web provisional del organismo.

■ Descargar informe: [www.atuc.es/pdf/549.pdf](http://www.atuc.es/pdf/549.pdf)



## Jornada sobre Accesibilidad en el Transporte Colectivo

Málaga ha celebrado su III Foro Internacional de Diseño Universal y Movilidad en la Ciudad, un evento de referencia a la hora de plantear proyectos de configuración de espacios públicos y privados donde todas las personas puedan desenvolverse en igualdad de condiciones, con independencia de sus circunstancias y capacidades, siempre en el marco de la seguridad y la eficiencia. En este escenario, tuvo lugar la Jornada "Accesibilidad en el transporte colectivo, ¿avanzando en la dirección correcta?", organizado por Atuc, el Ayuntamiento de la ciudad anfitriona y la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP).



## BOMBARDIER PRESENTA LA NUEVA BATERÍA PRIMOVE PARA AUTOBUSES

reportaje

Bombardier entra en el sector de los autobuses eléctricos con la presentación de su nueva batería de alta capacidad Primove, más ligera y de recarga más rápida de un mercado que promete crecer mucho en los próximos años.



El sistema de e-movilidad sin cables Primove ya ha sido probado con éxito en los trávías de la marca. Bombardier ha ampliado el alcance de esta tecnología 'cero emisiones' para proporcionar similares ventajas al sector del autobús eléctrico a partir de 2014. Bajo el lema 'caminando hacia el futuro', en el marco del Congreso de UITP, celebrado en Ginebra (Suiza), la firma de origen canadiense ha dado a conocer la conducción suave y silenciosa de un autobús eléctrico equipado con el sistema de propulsión y control Mitrac, que optimiza la eficiencia energética de los autobuses.

Bombardier continúa consolidando su posición de privilegio en el mercado de los tranvías ligeros. Sus modelos más mo-

dernos han entrado recientemente en servicio en la ciudad de Blackpool (Reino Unido) y los plazos de entrega para Basilea (Suiza), Berlín (Alemania), Gold Coast y Melbourne (Australia) y Toronto (Canadá) se ajustan a lo programado. Jurg Baumgartner, director de la Autoridad del Transporte de Basilea (BVB), ha señalado su convencimiento de que los tranvías Flexity son los más adecuados para la ciudad: "Estos vehículos forman parte de la identidad de este municipio. Creo que la región merece una flota de tranvías que refleje nuestro moderno estilo de vida urbano como la que próximamente entrará en servicio", afirmó.

■ Más información: [www.atuc.es/pdf/550.pdf](http://www.atuc.es/pdf/550.pdf)

## GONZALO BAREA, RESPONSABLE DE LA LÍNEA DE NEGOCIO FERROVIARIO EN HISPACOLD

entrevista

Gonzalo Barea Amatria, de 41 años de edad, es Ingeniero Industrial rama mecánica por la Universidad de Sevilla. Con más de 15 años de experiencia en el sector, ha pertenecido a las áreas de Innovación e Ingeniería de Producto de Internacional Hispacold, donde ha trabajado en proyectos de desarrollo de sistemas de climatización. Desde hace cinco años lidera la línea de negocio para el sector ferroviario en Hispacold.



rollaron distintos proyectos para FEVE o FGV (Ferrocarriles de la Generalitat Valenciana). También proyectos especiales de retrofiting para Renfe, empresa para la que estamos homologados como proveedores.

Pero no es hasta hace seis años, cuando el Consejo de Administración de Hispacold decide diversificar y apostar por el sector ferroviario al identificar en él una importante oportunidad de negocio. Es entonces cuando se crea un área independiente para el desarrollo de productos específicos para trenes, y se comienza un proyecto con CAF que nos convertiría en uno de sus principales proveedores de sistemas de climatización para sus nuevos modelos de tranvía URBOS3.

A partir de ese momento, el crecimiento es exponencial. Se desarrollan numerosos proyectos a nivel nacional entre los que cabe destacar la climatización de 14 trenes para Metro de Málaga, 13 trenes para el Tranvía Metropolitano de Granada o 7 trenes para el Tranvía de la Bahía de Cádiz, primer Tren-Tram de España que funciona como urbano y cercanías simultáneamente.

### ¿Qué importancia está teniendo el mercado exterior para la expansión de esta nueva división?

El crecimiento de esta línea de negocio viene de la mano del mercado exterior, principalmente en Europa y Sudamérica, donde Hispacold está desarrollando proyectos de envergadura tales como la climatización de 30 trenes para el Tranvía de Belgrado, de 30 trenes de 7 coches para la línea 12 del Metro de México DF, 8 trenes diésel de larga distancia y hasta 180 km/h. en Cerdeña (Italia), de 22 trenes ampliables a 121 para el Tranvía de Estocolmo, de 16 trenes de 6 coches para el Metro de Bucarest, de 40 tranvías de

### ¿Desde cuándo desarrolla Hispacold sistemas de climatización para el sector ferroviario?

Aunque la división de sistemas de climatización para trenes, metros y tranvías de Hispacold es relativamente joven, nuestra compañía lleva más de 20 años fabricando sistemas de climatización para el sector ferroviario. Inicialmente se trataba de proyectos aislados desarrollados para algunas empresas de transporte de pasajeros que además de autobuses y autocares disponían de flota de trenes. Así, se desa-





siete módulos para el Tranvía de Cuiabá (Brasil) o de 20 tranvías de cinco módulos para el Tranvía de Birmingham.

### ¿Cuántas personas integran actualmente el área de sistemas de climatización para el sector ferroviario de Hispacold?

Si inicialmente el equipo estaba compuesto por tres personas en oficina técnica y comercial y 3 personas en tareas de producción, en la actualidad tenemos 10 personas adscritas al área de ingeniería de producto y 23 personas en la línea de fabricación, que trabajan exclusivamente en el desarrollo de equipos para el sector ferroviario.

### ¿Cuáles diría que han sido las claves del crecimiento que esta división está experimentando?

La capacidad de adaptación al sector ferroviario, con un desarrollo específico para cada segmento de mercado, y con una visión algo diferente a los fabricantes tradicionales que sólo están en este sector, nos ha permitido mejoras de prestaciones muy importantes, como reducciones de consumo de hasta un 20 %, la fabricación de sistemas compactos ultraligeros (con reducciones de peso de hasta un 25 %), o un enfoque en la fabricación de mayor estandarización de soluciones lo que permite un alto nivel competitivo. A todo esto hay que sumarle un equipo técnico de muy alto nivel y diferenciado de las otras líneas de negocio, que nos da la posibilidad de estar absolutamente centrados en las necesidades de nuestros clientes.

La incorporación de herramientas de mantenimiento basado en soluciones de TI, también nos ha posicionado, a pesar del corto tiempo, como empresa altamente tecnológica dentro del sector.

### Acerca de la compañía

Revolucionaria desde sus comienzos, Hispacold ha reinventado la tecnología de la climatización, aportando destacables logros al sector y anteponiendo el confort de las personas y el respeto al medio ambiente sobre cualquier otra consideración. Conceptos como la climatización o el confort en los viajes han dejado de ser artículos de lujo para convertirse en necesidades del bienestar general. Hispacold continúa desarrollando su labor para conseguir que viajar siga siendo un placer.

### ¿Cuál es el volumen de negocio en este nuevo sector en la actualidad?

La cifra de negocio en 2013 estará por encima de los 4.5 millones de euros, lo que supone aproximadamente un 15 % del volumen total de negocio de Hispacold.

### ¿Cuáles son las perspectivas de Hispacold para esta línea de negocio?

La idea es seguir afianzando el producto en los niveles de calidad y fiabilidad que actualmente tenemos. Este será el trampolín que nos permitirá abordar un crecimiento de una forma sostenida, en un sector altamente exigente. Nuevos desarrollos como equipos para monorraíl, para trenes de larga distancia eléctricos o para metros de alta capacidad están siendo abordados en la actualidad por nuestra compañía.





## HERRAMIENTAS PREVENTIVAS DE VOITH PARA SUS CAJAS AUTOMÁTICAS

reportaje

Las herramientas preventivas de Voith para sus cajas automáticas, una oportunidad para ahorrar costes y planificar el mantenimiento.



Las cajas de cambio son, en lo que se refiere al mantenimiento de un autobús, uno de los elementos que requieren de más especialización y conocimiento detallado del componente. En un escenario en el que la vida de los vehículos se está prolongando por encima de lo previsto, la calidad de las reparaciones de las cajas de cambio, la utilización de piezas originales y el asesoramiento por parte del fabricante de las mismas terminan resultando más necesarias que nunca.

Pero contar con el fabricante para el mantenimiento de una caja de cambios automática no sólo es rentable a largo plazo, sino que también a corto plazo puede proporcionar ahorros sorprendentes.

Voith Turbo, el líder de mercado en el segmento urbano, ha desarrollado una serie de herramientas predictivas que permiten cuantificar el desgaste en los diferentes embra-

gues internos de las cajas y anticiparse a las roturas mecánicas, proporcionando ahorros de hasta el 50% en el coste de reparación. Mediante la herramienta Adascanner de Voith Turbo, y con una sencilla grabación de los datos almacenados en la unidad electrónica de la caja de cambios, el operador de vehículos equipados con caja Diwa de Voith puede detectar indicios de desgaste, priorizar y planificar sus intervenciones y reducir de manera considerable su consumo en piezas de recambio.

ADASCANNER FLEET ANALYSIS [CLUTCH ENGAGEMENT AND SLIP]														
ID	Brand	Vehicle Type	Engine Type	Year	Kilo	Automatic Slip			HIGH BEAR			HIGH BEAR		
						Count	Event	Event	1st 1-2	2nd 2-3	3rd 3-4	4th 4-5	5th 5-1	
1	DA207	30030	DAF	17145	300306.01	1001	10010	10010	0	0	0	0	0	0
2	DA209	30030	DAF	18179	300306.01	301	140	90	0	0	0	0	0	0
3	DA211	30030	DAF	18920	300306.01	300	130	90	0	0	0	0	0	0
4	DA232	30030	MAN	18098	30120202	1221	130	100	0	0	0	0	0	0
5	DA233	30030	DAF	17847	30120202	1100	100	100	0	0	0	0	0	0
6	DA235	30030	DAF	17416	30021011	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7	30030	30030	DAF	16440	30220101	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8	30030	30030	DAF	17075	30220101	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9	30030	30030	DAF	15164	302210.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10	30030	30030	DAF	18206	30220101	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11	30030	30030	DAF	18091	30240101	0	100	0	0	0	0	0	0	0
12	30030	30030	DAF	18125	31014.0.0	0	11	0	0	0	0	0	0	0
13	30030	30030	MAN	15170	30220101	0	100	11	0	0	0	0	0	0
14	30030	30030	DAF	13176	30220101	0	100	100	0	0	0	0	0	0
15	30030	30030	DAF	16170	30204017	100	100	100	0	0	0	0	0	0
16	30030	30030	DAF	15124	30420101	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17	30030	30030	DAF	18000	302210.0	0	4	10	0	0	0	0	0	0
18	30030	30030	DAF	15400	30220101	0	4	0	0	0	0	0	0	0
19	30030	30030	DAF	18020	31013020	0	4	0	0	0	0	0	0	0
20	30030	30030	DAF	17004	30030101	0	100	100	0	0	0	0	0	0
21	30030	30030	DAF	18014	30030101	0	11	0	0	0	0	0	0	0
22	30030	MAN	MAN	17000	31013020	10	100	0	0	0	0	0	0	0
23	30030	30030	DAF	18070	31013020	101	0	0	0	0	0	0	0	0
24	30030	30030	DAF	18014	31013020	0	100	0	0	0	0	0	0	0
25	30030	30030	DAF	18000	31013020	100	0	0	0	0	0	0	0	0

Voith ha desarrollado una serie de herramientas predictivas que permiten cuantificar el desgaste en los diferentes embragues internos de las cajas y anticiparse a las roturas mecánicas, proporcionando ahorros de hasta el 50% en el coste de reparación.



## SOLARIS SUMINISTRA 200 AUTOBUSES A LA CIUDAD DE BELGRADO

reportaje

Representantes de Solaris Bus & Coach han sellado un contrato para la distribución de 200 autobuses articulados, modelo Urbino 18, de piso bajo para GSP Belgrado, el operador municipal de transportes de la capital de Serbia.



El pedido es el resultado de un proceso de adjudicación del que Solaris resultó ganador, con una propuesta de 180 unidades y la opción de incrementarlas hasta en un 15%. El operador ha ejercido esta opción, por lo que se le entregará un total de 200 autobuses urbanos, así como el suministro de recambios durante los dos años que dura el periodo de garantía, por un monto de 64 millones de euros. La producción de estos vehículos tendrá lugar este mismo año. De conformidad con el acuerdo establecido, las primeras unidades llegarán a Belgrado a comienzos del mes de julio y la entrega será completamente satisfecha antes de que finalice el próximo mes de octubre.

Los 200 articulados Urbino 18 incorporan motores diesel que cumplen todos los estándares de Euro 5. Para una mayor seguridad de los pasajeros, cada autobús dispondrá de un circuito CCTV dotado con siete cámaras.

“Estamos muy satisfechos por haber ganado este concurso público. Tanto el operador, GSP Belgrado, como los pasajeros de la ciudad podrán beneficiarse de un producto que se encuentra en lo más alto de los estándares europeos, en términos de confort y seguridad a bordo”, explicó Małgorzata Olszewska, miembro del Consejo de Dirección para Ventas y Marketing de Solaris.

■ Más información: [www.atuc.es/pdf/551.pdf](http://www.atuc.es/pdf/551.pdf)

## TMB ADQUIERE 10 UNIDADES MÁS DEL MAN LION'S CITY HÍBRIDO

reportaje

Transports Metropolitans de Barcelona (TMB), ha adjudicado a MAN Truck & Bus Iberia un pedido de 10 unidades de su modelo urbano híbrido, el MAN Lion's City Hybrid, que supone la mitad del concurso convocado el año pasado, y que deben ser entregados al cliente antes de que finalice el ejercicio



El operador del transporte urbano de la Ciudad Condal eleva a 21 los autobuses urbanos de MAN en el conjunto de su flota, pues esta decena se suma a la que ya tienen en su poder desde el pasado mes de junio (ya en operación) y el vehículo demo, también adquirido por TMB. Miguel Ángel Alonso, director comercial de Buses de MAN Truck & Bus Iberia, se muestra "muy satisfecho de recibir la renovada confianza que TMB ha depositado en nosotros. Nos han adjudicado parte del concurso por segundo año consecutivo (la mitad en esta ocasión), demostrando su apuesta decidida por la tecnología híbrida de MAN, que está alcanzando los mejores resultados no solo en cuanto a consumo, sino también en fiabilidad, lo que es igual de

importante. Esto es un hecho constatado después de meses de operación con nuestros vehículos, y se refrenda con la nueva adjudicación".

Los vehículos, de 12 metros, combinan dos motores eléctricos de 75 kW cada uno con el conocido D08 de siete litros de la marca, con 250 CV, seis cilindros, inyección common rail y nivel de emisiones EEV. La caja sumadora permite alcanzar los 3.000 Nm de par. La propulsión eléctrica, que nace del generador, se almacena en ultrac condensadores ubicados en el techo, que trabajan en un rango de voltaje entre 400 y 750 voltios y disponen de una capacidad máxima de carga/descarga de 200 kW.

■ Más información: [www.atuc.es/pdf/552.pdf](http://www.atuc.es/pdf/552.pdf)

## SCAN COIN

### Sabe usted lo que **SCAN COIN** le puede ayudar en el **CONTROL DE GASTOS**



más de 12.000 conductores en España están liquidando con los sistemas de SCAN COIN

el tiempo medio de liquidación por conductor es menor de 50 segundos



nuestros sistemas están gestionando más de 250 millones de euros cada año, sólo en España

**normalmente el período de retorno de la inversión es inferior a 18 meses**



la disponibilidad de nuestros sistemas es de las más altas del mercado, superior al 98,5%

el 95% de las incidencias se resuelven por telemantenimiento dentro de las 3h siguientes a la comunicación de la misma



la primera versión del software de CDP4 se lanzó en 1994 y está en constante evolución

puede controlar en remoto el sistema y el efectivo depositado por sus conductores



**SCAN COIN** el mayor especialista en optimizar la gestión y los costes de su efectivo.

## Scania entrega a Auesa tres autobuses con sistema de gestión de flotas

Auesa, la empresa de transporte urbano de Elche, ha recibido tres autobuses urbanos de piso bajo continuo, modelo N 230 UB4X2, fabricados por Scania. Estas unidades se caracterizan por su nivel de emisiones contaminantes EEV sin necesidad de AdBlue. Los tres vehículos incorporan el sistema de gestión de flotas Scania Fleet Management, que a través del Scania Communicator, registra automáticamente información del vehículo y envía todos los datos a las oficinas centrales de AUESA.

📄 Más información: [www.atuc.es/pdf/553.pdf](http://www.atuc.es/pdf/553.pdf)



# IVECO BUS

## Iveco Bus, nueva marca de Iveco para el transporte colectivo

Iveco Bus será, de ahora en adelante, la marca para la unidad de negocio de transporte de viajeros de Iveco, sustituyendo a la anterior denominación Iveco Irisbus. La nueva denominación culmina un proceso de consolidación para la firma, especialmente en mercados como Sudamérica o China. Coincidiendo con el lanzamiento de su nuevo autobús urbano Euro VI, la nueva denominación para sus autobuses y autocares se ha dado a conocer durante el transcurso del Congreso de la UITP.

📄 Más información: [www.atuc.es/pdf/554.pdf](http://www.atuc.es/pdf/554.pdf)

## Volvo presenta su nuevo híbrido 'enchufable'

Volvo ha presentado su nuevo híbrido plug-in (enchufable). El vehículo, que circulará durante los dos próximos años en pruebas por la ciudad de Gotemburgo, mejorará el consumo en comparación con los vehículos diesel en un 60% y la emisión de dióxido de carbono en casi un 80%. Esta unidad cuenta con un sistema de recarga en el techo a modo de pantógrafo que requiere de una infraestructura específica en la ciudad para repostar la electricidad necesaria.

📄 Más información: [www.atuc.es/pdf/555.pdf](http://www.atuc.es/pdf/555.pdf)



---

## Nuevo director de Marketing, Sales & Services de MAN Truck & Bus

La Junta Directiva de MAN Truck & Bus AG ha nombrado a Heinz-Jürgen Löw como nuevo miembro de la Junta Directiva. Tras completar su formación en ventas, Löw (Alemania, 1964) desempeñó varios puestos como jefe de ventas. En 1999 comenzó a trabajar para Renault Trucks SAS, donde fue elegido para varios puestos de responsabilidad. Su puesto más reciente fue el de presidente de Renault Trucks en Lyon (Francia).

■ Más información: [www.atuc.es/pdf/556.pdf](http://www.atuc.es/pdf/556.pdf)



---

## Scabarna asume la distribución comercial de la marca en Baleares

Scabarna, concesionario oficial de Scania para las provincias de Barcelona y Lleida ha llegado a un acuerdo con Scabalear, concesionario oficial de Scania en las Islas Baleares, por que asume la gestión comercial de la gama de productos y servicios de la marca en Baleares, y seguirá dando servicio en las instalaciones utilizadas por la anterior concesión, ubicadas en Palma de Mallorca. Scabarna cuenta con un concesionario oficial en Martorell y dos sucursales, una en Santa Perpetua de Mogoda y otra en Lleida.

■ Más información: [www.atuc.es/pdf/557.pdf](http://www.atuc.es/pdf/557.pdf)



---

## Interbus amplía su flota con 2 nuevos Intouro de Mercedes-Benz

Interbús incorpora dos Intouro de Mercedes-Benz. La entrega se realizó en las instalaciones del cliente en San Sebastián de los Reyes (Madrid). Los nuevos vehículos, modelo M de 12,9 metros, cuentan con 53 butacas y cuatro asientos plegables, además de una plaza para silla de ruedas. Cuenta con rampa para el acceso de personas de movilidad reducida en silla de ruedas. Los vehículos adquiridos pasarán a dar servicio a las líneas de transporte regular del norte de Madrid.

■ Más información: [www.atuc.es/pdf/558.pdf](http://www.atuc.es/pdf/558.pdf)



---

## ZF comienza a construir su nueva sede, en Friedrichshafen

ZF Friedrichshafen celebra la colocación de la primera piedra de su nueva sede central ZF Forum en Friedrichshafen, cuya inauguración coincidirá con las festividades del centenario de la empresa en 2015. "Estamos muy contentos de poder dar este paso para el desarrollo de nuestra ciudad", dijo Stefan Sommer, presidente del Consejo de Administración del Grupo ZF. El edificio, de seis plantas y amplios frentes acristalados, que supondrá una inversión de 80 millones de euros, tendrá numerosas oficinas aptas para 600 personas.

📄 **Más información:** [www.atuc.es/pdf/559.pdf](http://www.atuc.es/pdf/559.pdf)



---

## Indcar abre una planta en Rumanía

El nuevo centro de producción de Indcar en Prejmer (Brasov) ha entrado en funcionamiento en junio de 2013 y supondrá una inversión total de 4,6 millones de euros. Se prevé, una vez consolidado el proyecto, se empleen a más de 60 trabajadores y se realice una producción de más de 250 carrocerías al año. En una primera fase, este tipo de producto se destinará a los mercados principales de la marca, como son Francia e Italia, y en el futuro se prevé la expansión comercial a los mercados de la Europa del Este.

📄 **Más información:** [www.atuc.es/pdf/560.pdf](http://www.atuc.es/pdf/560.pdf)



---

## Ha fallecido Jesús Gómez Llorente, fundador de las revistas Transporte 3 y Viajeros

El pasado día 3 de abril fallecía en Madrid, a los 80 años el editor de las revistas Transporte 3 y Viajeros. Jesús Gómez Llorente, casado y con tres hijos, nació en Valladolid en 1933. Se licenció en Derecho y comenzó su actividad profesional en el Departamento de Marketing de Finanzauto y Servicios. Después se incorporó a Sava como jefe de Publicidad, cargo que ocupó también, años después, en Enasa-Pegaso. En 1977 funda la revista especializada en transporte de mercancías por carretera Transporte 3 y, en 1995, la revista especializada en transporte de viajeros por carretera Viajeros. Fue director de ambas publicaciones hasta el año 2004, momento en el que pasa a ser editor honorífico del grupo editorial Editec.







## EL TRANSPORTE PÚBLICO EN LA LITERATURA

ocio

Desde esta sección le acercaremos a aquellos documentos que, bien por los conocimientos que transmiten (no ficción), bien por su amenidad para momentos de ocio, se relacionan con el sector del transporte de pasajeros, la movilidad y el urbanismo.

### Gestión Eficiente del Transporte Colectivo



La Asociación de Empresas Gestoras de los Transportes Urbanos Colectivos, en colaboración con el Instituto para la Diversificación y el Ahorro de la Energía (IDAE), han elaborado un manual que pretende ser una herramienta de decisión y ofrecer un elemento efectivo en la coordinación del Sistema de Transporte Urbano en España a favor de la potenciación del servicio, el ahorro energético y la calidad del medio ambiente. Este manual se compone de una guía técnica con modos, prácticas y fichas explicativas de medidas de mejora de transporte colectivo, un resumen ejecutivo y mitos que distorsionan la eficiencia de los modos. La guía se ha estructurado en dos partes, en la primera de ellas se hace un análisis comparativo de los diferentes modos, y en la segunda, mediante fichas, se proponen medidas dirigidas a potenciar el transporte colectivo.

### Libro Blanco de la Financiación del Transporte Urbano



En estas últimas décadas, las empresas de transporte público han realizado un enorme esfuerzo para adaptarse a las demandas de la sociedad. Este esfuerzo ha tenido su reflejo en un aumento extraordinario de los servicios que prestan y ha contribuido a mejorar los niveles de calidad de vida de nuestras ciudades. Pese a ello, un aspecto fundamental ha quedado en el aire: la financiación. En estos años, hemos desarrollado valiosas infraestructuras para transportar viajeros, hemos construido modernos sistemas de movilidad y hemos dotado a las ciudades de una extensa red de líneas de transporte público. Pero nos hemos olvidado de diseñar las reglas del juego: crear las bases para que todo este impresionante sistema funcione con normalidad, en una perspectiva de medio y largo plazo.

Precisamente, la enorme contribución que esas redes hacen al mantenimiento y desarrollo de la economía debería obligar a los poderes públicos a garantizar su viabilidad en cualquier época y circunstancia. Y la mejor forma de hacerlo es mediante una Ley de Financiación de los transportes colectivos, un marco de referencia que permita dotar de estabilidad al sistema.



## CALENDARIO DE EVENTOS DEL SECTOR



**Busworld Kortrijk**  
18 al 23 de octubre de 2013  
Kortrijk, Bélgica  
E-mail: [info@busworld.org](mailto:info@busworld.org)  
Web: [www.kortrijk.busworld.org](http://www.kortrijk.busworld.org)



**Conferencia y Exposición  
IT Solutions for Public Transport**  
18 al 20 de febrero de 2014  
Karlsruhe, Alemania  
E-mail: [mona.taller@kmg.de](mailto:mona.taller@kmg.de)  
Web: [www.it-trans.org](http://www.it-trans.org)



**BTB - Bus.Travel.Business**  
29 y 30 de octubre de 2013  
Viena, Austria  
E-mail: [service@btb.cc](mailto:service@btb.cc)  
Web: [www.btb.cc](http://www.btb.cc)



**Transports Publics 2014**  
10 al 12 de junio de 2014  
París, Francia  
E-mail: [promosalons@promosalons.es](mailto:promosalons@promosalons.es)  
Web: [/www.transportspublics-expo.com/](http://www.transportspublics-expo.com/)



**90th Metro Assembly**  
4-7 de septiembre de 2013  
Londres, Reino Unido  
E-mail: [info@uitp.org](mailto:info@uitp.org)  
Web: [www.uitp.org](http://www.uitp.org)



**Feria Internacional del Autobús  
y del Autocar (FIAA)**  
28-31 de octubre de 2014  
Madrid, España  
E-mail: [fiaa@ifema.es](mailto:fiaa@ifema.es)  
Web: [www.fiaa.ifema.es](http://www.fiaa.ifema.es)

## HOJA DE SUSCRIPCIÓN GRATUITA A LA REVISTA DE ATUC

Nombre y apellidos

Cargo

Empresa / organismo

Dirección

Localidad

Código postal

Provincia

Teléfono

Fax

E-mail

Página web

NIF / CIF

Por favor, rellene todos los datos posibles. Enviar por Fax al número 91 559 81 49 o a la dirección de correo electrónico [atuc@atuc.es](mailto:atuc@atuc.es). Gracias por su colaboración.



# *atuc*

Aportamos  
soluciones



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

# EL NUEVO VOLVO 7900 LE LLEVA **MÁS** LEJOS

El nuevo **Volvo 7900** incluye una gama completa de autobuses. Con tres alternativas de combustible: diesel, gas e híbrido, es capaz de ahorrar hasta un 37% de combustible.

Conozca más sobre nuestra nueva gama en: [volvobuses.com](http://volvobuses.com)

AHORRO DE COMBUSTIBLE  
HASTA UN  
**37%**  
REDUCCIÓN DE CO<sub>2</sub>



Volvo 7900 Articulado

Volvo 7900

Volvo 7900 Híbrido

Volvo 7900 CNG

Volvo 7900 CNG Articulado



\*Ahorre hasta un 37% de combustible y reduzca aún más las emisiones.

**VOLVO BUSES. DRIVING QUALITY OF LIFE**

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

