



people & coaches

N38 OCTUBRE 2008 MAGAZINE IRIZAR GROUP

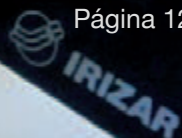
PRIMERA PLANA

Nueva planta en Marruecos

Página 8

Entrevista Ministro de Economía Marroquí

Página 12



FIAA 08

A FONDO

Entrevista Director General de Transportes

Página 4

NUEVOS CONTRATOS

600 Autocares para Estrella Blanca

Página 21

Gama de productos Irizar

Página 32



FIAA, kilómetro 0

En línea con los permanentes procesos de cambio y mejora que el Grupo Irizar realiza en cualquiera de sus ámbitos de actuación, ahora le toca el turno a la revista externa.

Englobado en el proceso de modernización y actualización de la imagen de Irizar, se presenta el primer número de una nueva publicación que se pone a disposición de clientes y colaboradores.

Esta publicación, de periodicidad semestral, nace con la filosofía de poder aportar al sector una visión en su más amplio contexto sin descartar ningún mercado en el que Irizar está presente. Nuestro objetivo es ofrecer a los lectores una amplia variedad de contenidos de interés. Para ello, contará con entrevistas a personalidades políticas y empresariales, reportajes y noticias tanto específicos del sector como de carácter general. Se contará con información sobre los diferentes compromisos que Irizar va adquiriendo con sus clientes, información extensa de sus productos, sus novedades y mejoras que de forma permanente se producen en el seno de Irizar.

En resumen, la idea es acercar a los lectores al mundo de Irizar para que de esta forma se tenga la posibilidad de conocer más a fondo la filosofía, los productos, las ubicaciones, los mercados y las personas que la componen.

Se ha elegido la presente edición de la FIAA como el kilómetro 0 de esta nueva andadura por un doble motivo. Por un lado, para confirmar nuevamente el apoyo de Irizar al sector de los fabricantes de carrocerías y, por otro, por ser un momento importante en su historia, ya que en pocos meses Irizar cumplirá 120 años de existencia, lo que no deja de ser un nuevo hito para nosotros del que nos sentimos especialmente orgullosos. Asimismo, la motivación es pieza clave para continuar avanzando y mejorando día a día y conseguir de nuestros clientes su confianza y los mayores niveles de satisfacción posibles.

Peio Alcelay Larión
Coordinador General de Irizar S. Coop.



JUAN MIGUEL SANCHEZ, DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES

“La industria carrocera será vital en la utilización de materiales reciclables y menor consumo del vehículo”

Nacido en Baza (Granada), es miembro del Consejo de Administración de Correos y de FEVE, del Comité de Suplentes de la Conferencia Europea de Ministros de Transporte, de la Comisión Permanente de Protección Civil, del Consejo de Protección de Cruz Roja y del Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial. Fue también Consejero de la empresa de transportes Bacoma, S.A. del grupo ENATCAR. Repasamos con él la actualidad y el futuro sobre las nuevas medidas en cuanto a transporte por carretera y la industria carrocera en España.

¿Cuáles son los aspectos más importantes que se están impulsando actualmente desde la Dirección General de Transportes?

El cometido más importante que tiene la Dirección General de Transportes por Carretera del Ministerio de Fomento es la organización del sector y del mercado de transporte de viajeros para que la prestación de servicios sea acorde con los máximos niveles de seguridad y de calidad.

Por ello, tenemos por delante en política nacional el impulso de los concursos para la renovación de las líneas regulares de viajeros por carretera, la elaboración y puesta en marcha de un nuevo plan de transporte pensando en las actividades de mercado, no sometidos a una intervención especial como son el transporte discrecional, el regular de uso especial, el turístico o el internacional. Por otro lado, en esta legislatura que acaba de empezar tenemos por delante la modificación de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres para adaptarla a algunos requisitos europeos.

La preocupación europea, igual que la española es la de hacer del transporte por carretera una industria homologada con el medioambiente y con la seguridad.

¿Podría resumirnos las líneas generales que marcarán sus próximas actuaciones en el marco de la nueva Europa Comunitaria?

España está participando en la Unión Europea con verdadera dedicación y entusiasmo, tratando de poner sobre la mesa la gran experiencia que como país tenemos en el transporte de viajeros por carretera. La preocupación europea, igual que la española es la de hacer del transporte por carretera una industria homologada con el medioambiente y con la seguridad. Estos dos objetivos son los que mueven la mayor parte de iniciativas y abarcan tanto la implantación generalizada del tacógrafo digital, como la aplicación de las nuevas normas sobre tiempos de conducción y descanso, y la introducción de nuevas exigencias en los motores de carácter medioambiental.

En la actualidad, el Ministerio de Fomento tiene otorgadas 103 concesiones para líneas regulares de transporte de viajeros en España, ¿considera usted que el servicio de transporte en autobús es suficiente?

Disponemos de una red de servicios públicos de más de 75.000 kilómetros que cubre como una gran malla todo el territorio, aunque de todos modos está concebida como una red en continua adaptación.

¿Tienen previsto la creación de nuevas concesiones?

No descartamos la creación de nuevas concesiones siempre



que haya propuestas para ello y una vez estudiadas se establezca la necesidad de ser explotadas como concesión independiente. No le puedo ocultar la dificultad, es muy difícil que en la espesura de la red actual pueda incluirse alguna nueva línea.

España es el primer país productor y exportador de vehículos industriales, autobuses y autocares de Europa. ¿Qué opinión le merece?

Ello muestra la capacidad de la industria fabricante y el peso que esta industria tiene en España y en Europa. Es de un gran mérito porque en Europa existe una gran competencia y frente a la competencia en costes que puede venir de países del este o de la misma Turquía, la aportación del I+D+ I es el elemento clave para poner distancia y fidelizar a los clientes.

¿Cómo nos ven en Europa?

Desde mi experiencia, la imagen que se tiene de España es de seriedad como empresarios y como administraciones; yo creo que eso es lo fundamental para ir avanzando en ganar cuotas de mercado y una mayor presencia internacional, que es una vertiente necesaria tanto para los empresarios de transporte como para la industria fabricante y carrocera. Desgraciadamente, quien no goza de buena imagen en determinados ambientes es la actividad del transporte por carretera, se suele englobar todo, y se habla del transporte por carretera mezclando el transporte en autobús y autocar con el vehículo privado, sin tener en cuenta las ventajas medioambientales y de seguridad que el autobús tiene sobre el turismo. Ello requiere una acción de la industria mucho más incisiva para darse a conocer bien.

Se siguen realizando importantes esfuerzos en mejorar el estado de nuestras carreteras. ¿Cree usted que la calidad de nuestras autovías y autopistas está acorde con el número de vehículos que circulan a diario?

El caso concreto de Irizar ha sido un ejemplo de dinamismo que ha posibilitado su presencia en los países emergentes y estar en cinco continentes.

España ha cambiado muchísimo en los últimos 20 años y se ha dotado de grandes infraestructuras, pero aún hay que hacer un esfuerzo mayor que es el que está previsto en el PEIT. La Ministra de Fomento Magdalena Álvarez tuvo la oportunidad de presentar en el pasado mes de junio el proyecto de actuaciones para esta legislatura ante el Congreso de los Diputados, y allí manifestó el compromiso de pasar a 12.000 kilómetros de autovías y autopistas a finales de legislatura, en 2012, cuando se partía de 8.000 kilómetros en 2004.

¿En qué momento se encuentra la industria carrocera en España?

Nuestra política ha sido siempre la de promover la calidad de los servicios y con ellos del elemento más importante que es el vehículo, y debo decir que siempre hemos tenido una colaboración magnífica en la industria carrocera. A pesar de que su composición sea sobre todo de pequeñas y medianas empresas han sabido competir, innovar y buscar nuevos mercados. A pesar de que en el momento actual la matriculación de autobuses y autocares ha disminuido respecto al año anterior, espero que esa capacidad del sector sepa contrarrestar los efectos negativos de una menor demanda.

¿Es Irizar una empresa muy valorada por los fabricantes de chasis europeos?

El caso concreto de Irizar ha sido un ejemplo de dinamismo que ha posibilitado su presencia en los países emergentes y estar en

La mejora debe ser continua, la investigación, la innovación, la incorporación de nuevos retos es una tarea interminable.

cinco continentes. Eso muestra que no sólo para los europeos, sino en general, es una marca de calidad muy apreciada.

¿Qué opinión le merece que las principales marcas de chasis europeas no hayan acudido este año a la FIAA?

Ignoro los motivos de esa ausencia aunque una feria como la FIAA es siempre una magnífica oportunidad para mostrar los productos, ganar en imagen y poder acceder a nuevos clientes y mercados.

¿Existe alguna diferencia de criterios entre los fabricantes de marcas y el sector de carroceros?

No vivo en el mercado el día a día para conocer bien los detalles de criterio de unos y otros, pero lo cierto es que cada uno tiene sus propios marcos de presión y sus requisitos. La flexibilidad de los últimos es siempre más valorada por los clientes y su adaptación a los requerimientos de cada actividad para la que va a estar dedicado el vehículo.

Irizar, fiel a la FIAA desde sus inicios ha duplicado este año su extensión pasando de 600 a 1.512 m² de superficie en su stand. ¿Es un síntoma del buen momento por el que atraviesa el sector o significa que el sector carroceros apuesta por defenderse ante la presión de los fabricantes de chasis en un mercado liderado por los carroceros?

Creo que las empresas que hacen una apuesta de futuro no abandonan la importancia de la presencia en eventos como la FIAA y desarrollan la imagen de una manera constante. Esa es la única vía de competir aún en momentos en que en determinados mercados se percibe una disminución de la demanda.

¿Existen algún tipo de ayudas por parte de su departamento para que el sector de carrocerías en España continúe siendo un referente para los fabricantes de chasis europeos?

Mi experiencia en materia de ayudas es bastante negativa. Las industrias que se acostumbran a ellas terminan por no desarrollar sus potenciales de competitividad y eso acaba siendo todo lo contrario a una ayuda. Pero sí que estamos poniendo en marcha líneas de crédito y de avales que sin ser ayudas permiten acceder de una manera más fácil a la renovación de las flotas. La misma renovación de las concesiones de líneas regulares supone un volumen de renovación que es la mejor ayuda que puede recibir la industria carroceros.

En materia de seguridad y confort, ¿cómo valora la evolución durante estos últimos años en los autocares? (+ D+ I)

Mi valoración no puede ser mejor. Los mismos usuarios, cuando hemos hecho encuestas, desde el Ministerio de Fomento, acerca de su percepción de la calidad, han manifestado su satisfacción por los servicios y por la relación calidad-precio, así como por el confort y la seguridad.

Algunos de los últimos accidentes de autobuses han generado mayores exigencias por parte de asociaciones de padres y usuarios en materia de seguridad. ¿Cumplimos con los niveles de exigencia a nivel europeo?

España siempre ha estado por encima de los estándares de calidad europeos. Y siempre hemos contado con una gran colaboración entre Ministerios, asociaciones de transportistas y fabricantes así como con los institutos universitarios de investigación, como el INSIA, que nos ha permitido avanzar e incluso llevar propuestas a Ginebra para la incorporación a los Reglamentos europeos de Naciones Unidas.

¿Cree que se puede mejorar aún, nos queda camino por recorrer?

Estoy convencido que estos caminos no tienen fin, la mejora debe ser continua, la investigación, la innovación, la incorporación de nuevos retos es una tarea interminable. Con esa mentalidad una industria como la carroceros puede abordar el futuro con garantías.

En cuanto a la mejora del medio ambiente, ¿qué tipo de avances se contemplan en el sector del transporte por carretera?

Aunque es mucho lo que se ha hecho, lo cierto es que no ha hecho más que empezar. En este terreno la aportación de la industria carroceros puede ser de vital importancia para el papel del transporte por carretera en el compromiso de movilidad sostenible, tanto en la utilización de materiales reciclables como en el diseño y menor consumo del vehículo.

En cualquier caso vaya siempre por delante mi admiración por la industria carroceros, porque siempre está sometida a una fuerte presión sobre los múltiples requisitos de los reglamentos y de los clientes en aspectos de ingeniería del vehículo que no siempre son fáciles de conciliar.

IRIZAR INVERTIRÁ UN TOTAL DE 25 MILLONES DE EUROS EN UNA NUEVA PLANTA CAPAZ DE PRODUCIR HASTA MIL CARROCERÍAS AL AÑO

Nueva planta del grupo Irizar en Marruecos para el carrozado de autocares y autobuses urbanos

El Grupo Irizar, cuya sede central se encuentra en Ormaiztegui (Guipuzcoa, España) inauguró el pasado 10 de julio una nueva fábrica para el carrozado de autocares de alta gama y autobuses urbanos en la localidad marroquí de Skhirat, cerca de Rabat, al pie de la autopista que une Tánger con Marrakech.

Esta decisión de carrozar autobuses urbanos en Marruecos es novedosa en la estrategia del grupo y se ha tomado por la gran necesidad de autobuses urbanos de calidad que existe en ese mercado al que, al menos al principio, irán destinados los autobuses.

Con una inversión total prevista de 25 millones de euros, la nueva factoría arranca con 15.000 metros cuadrados cubiertos y con más de 200 trabajadores e irá creciendo, en función de la demanda, hasta multiplicar por ocho la capacidad productiva de la antigua fábrica de Sale y carrozar mil autobuses y autocares al año. La planta de Skhirat, situada a 20 kilómetros al sur de Rabat, se levanta en una parcela de 60.000 metros cuadrados e inició su andadura en junio de este año.

La producción actual ya duplica a la de la antigua planta previéndose otros fuertes incrementos en los próximos meses.

La planta de Skhirat está situada a 20 kilómetros al sur de Rabat y se levanta en una parcela de 60.000 metros cuadrados

José Manuel Orcasitas, presidente de Irizar Marruecos, resaltó que estas nuevas instalaciones permiten al Grupo Irizar ampliar considerablemente la capacidad de producción de autocares para atender mejor al mercado marroquí, en una primera fase y al resto de mercados en un futuro. *Considera que con esta nueva planta, el*

Grupo consolida su estrategia de internacionalización tanto por el incremento de capacidad como por el gran salto en cuanto a medios disponibles que equipara esta planta con las más modernas del grupo pudiendo, de esta forma, atender mejor las necesidades de los clientes.





los autobuses de gama alta es cercana al 100% y recalzó que el modelo Century está considerado en el país norteafricano como "un producto de máxima calidad". Insistió en el dato de que, desde su lanzamiento al mercado al principio de la década de los 90, Irizar ha vendido más de 20.000 unidades en todo el mundo.

Autobuses urbanos

En el grupo Irizar se ha tomado la decisión de dar el paso del carrozado de autobuses urbanos en Marruecos y se estima comenzar la producción de las primeras unidades antes de fin de este año. Ante la necesidad de urbanos existente en el país y la reiterada demanda de las sus autoridades, Irizar introducirá este producto en el país africano, lo que va a suponer un gran salto de calidad respecto al estándar actual de urbanos en el país.

Para atender necesidades potenciales de carrozado de autobuses urbanos en países en los que el grupo estaba implantado, en el año 2004 Irizar firmó un acuerdo de transferencia de tecnología con la carrocera gallega Castrosua de su modelo urbano CS40.

Este acuerdo ha permitido, según José Manuel Orcasitas, que Irizar pueda acceder, desde el principio del carrozado de urbanos, a *"una tecnología fiable y contrastada en lugar de lanzarnos a la aventura por nuestra cuenta"*.

En los próximos años, y en función de la evolución de los mercados, Irizar estará en condiciones de poder desarrollar un modelo propio coherente con la imagen de los productos del grupo.

El acto de inauguración de la nueva planta contó con la asistencia de destacadas personalidades marroquíes



El día de la presentación, Abouchane Mohammed, Director General de Irizar Maroc, valoró muy positivamente el importante avance que supone para Irizar Maroc las nuevas instalaciones que cuentan con todos los equipamientos y medios más modernos del mercado para producir los productos con la misma tecnología y calidad que en el resto de plantas de Irizar, lo que, *sin duda alguna, nos permitirá diferenciarnos aún más de nuestros competidores en Marruecos.*

Crecimiento en autocares

El modelo Century seguirá siendo, sin duda, el modelo de referencia en la gama alta de autocares en Marruecos. El objetivo, a corto plazo, es fabricar 240 autocares al año durante el primer año de trabajo e

ir aumentando la producción, paulatinamente, en función de la demanda interna y externa.

José Manuel Orcasitas plantea *ir aumentando el ritmo de producción de medio en medio autocar por día lo que permitirá formar adecuadamente a las personas que se incorporen al proyecto a lo largo de los próximos años.* Cada incremento de ritmo supone una media de setenta personas a incorporar por lo que el empleo generado en Marruecos, al final del proyecto, puede ser del orden de 500 personas.

En este sentido, el presidente de Irizar Maroc añadió que *la cuota de mercado que posee Irizar en Marruecos dentro de*



Una trayectoria ascendente

Irizar apostó por Marruecos en 1997 y desde entonces, y sobre todo desde la adquisición del 100% de Irizar Maghreb en el 2001, el ritmo de crecimiento y su consolidación como líder en el segmento de autocares de lujo ha ido en aumento.

Irizar Maghreb se constituyó en 1997 en la localidad de Salé como consecuencia de la incorporación de Irizar al accionariado de la empresa fabricante de autobuses urbanos Faconvel que se encontraba en una situación económica muy difícil.

Con el objetivo de reconducir la situación, los propietarios de Faconvel solicitaron a Irizar apoyo para mejorar el producto, y al mismo tiempo, solicitaron la incorporación de tecnología de carrozado. Ante esa

oportunidad Irizar decidió apostar por Marruecos aportando recursos económicos y medios tecnológicos de su modelo de autobuses Everest modelo anterior al conocido Century.

Mediante la participación de las personas de Irizar en la gestión de la empresa mixta se consiguió invertir la tendencia económico-financiera de la misma llevándola a liderar el mercado de autocares de lujo ya en 1999.

La evolución de la oferta de los diferentes fabricantes en el mercado marroquí hizo que el modelo Everest se quedara antiguo. Ante esta situación Irizar propuso a sus socios renovar el producto aportando tecnología e innovación y apostando por el modelo Century que ya llevaba varios años cosechando éxitos en Europa.

No obstante, para implantar esta idea, hubo que esperar hasta el año 2002 y a que el grupo Irizar adquiriera la totalidad del accionariado de Irizar Maghreb. A partir de ahí, el impacto de este producto en el mercado fue tal que llevó a Irizar Maghreb a incrementar año tras año su participación

en el mercado con este modelo, hasta llegar, prácticamente, a tener el 100% del mismo produciendo 140 unidades en el año 2007.

El crecimiento de ese mercado de gama alta llevó a Irizar Maghreb a una situación de imposibilidad de satisfacer las necesidades del mismo en sus instalaciones de la planta de Salé por lo que, a finales del 2005, Irizar aprobó la inversión de la nueva planta de Skhirat para posibilitar, por una parte, incrementar la capacidad de producción de autocares siguiendo siendo una referencia en calidad y servicio en Marruecos y, por otra, acometer el proyecto de carrozado del autocar urbano.

Como consecuencia de estas decisiones, a principios de 2006 Irizar adquirió una parcela de 60.000 m² en Skhirat y en febrero de 2007 comenzaron los trabajos de construcción de la nueva planta de 15.000 m² cubiertos recién inaugurada.



Las personas de Irizar Maroc afrontan esta nueva etapa con renovadas energías.

Peio Alcey y Gorka Herranz, así como con Mohammed Abouchane, Director General de Irizar Maroc, quienes respondieron a las preguntas planteadas por los periodistas.

Por la tarde, tuvo lugar la inauguración oficial con la asistencia de autoridades que estuvieron encabezadas por el ministro de Industria, Comercio y Nuevas Tecnologías marroquí D. Ahmed Reda Chami, y por el Gobernador del Rey en Rabat, D. Hassan El Amrani y otras personalidades. En su discurso inaugural el Ministro mostró sentirse orgulloso por el impulso y la confianza depositada por Irizar en Marruecos y poder contar con una nueva planta que sin duda ayudará a mejorar y potenciar la industria del país.

Tras los discursos inaugurales se realizó el corte de cinta, la correspondiente apertura de placa conmemorativa y una visita por las instalaciones guiada por el Sr. Orcasitas explicando los procesos de fabricación de las unidades. Durante la visita se mostró el prototipo existente de autobús urbano preparado para el mercado marroquí.

El acto de inauguración contó con la animación de un grupo local de música y bailes regionales que amenizaron la visita, el cocktail y la estancia.


El impulso y la confianza depositada por Irizar en Marruecos con la construcción de esta nueva planta ayudará a mejorar y potenciar la industria del país.

Un día para el recuerdo

El pasado 10 de julio el Grupo Irizar inauguró en Skhirat la nueva planta de Irizar Maroc que alberga la construcción de autocares y autobuses urbanos. Al acto de bienvenida y presentación acudieron numerosas personalidades políticas y del mundo empresarial marroquí así como clientes y proveedores.

La jornada comenzó a las 11:00h de la mañana con una presentación a los medios de comunicación que conocieron de primera mano el proyecto Irizar en Marruecos, desde su instalación en Salé en 1997, su desarrollo así como el proyecto de futuro. José Manuel Orcasitas, Presidente de Irizar Maroc S.A. realizó una presentación y explicó la evolución del Grupo en Marruecos. La rueda de prensa contó también con la participación de los Consejeros de Irizar Maroc S.A.,



A close-up portrait of Salaheddine Mezouar, a man with short, graying hair, wearing a light blue dress shirt and a blue patterned tie. He is smiling slightly and looking towards the right of the frame. The background is dark and out of focus.

SALAHEDDINE MEZOUAR, MINISTRO DE ECONOMÍA Y FINANZAS DE MARRUECOS

“La apuesta de Irizar por nuestro mercado debe de servir de ejemplo al resto de empresas”

El titular de la cartera de economía analiza para Irizar las expectativas de mercado y hace un repaso a la situación económica y los nuevos planes para los próximos años

Marruecos está experimentando en los últimos años un mercado en crecimiento de algo más de 30 millones de habitantes que demanda cada vez más bienes y servicios. De hecho, la apuesta de las autoridades por la modernización de la economía y por su apertura al exterior, hacen de la economía marroquí un polo de atracción para las empresas españolas. Con una previsión de crecimiento del 6,8% para este año, una de las necesidades del país alauita es la mejora y ampliación de la red de autopistas y carreteras.

El Ministro de Economía Marroquí Salaheddine Mezouar ha anunciado que las inversiones públicas para el periodo 2008-2012 superarán los 80.000 millones de dólares lo que sin duda, supondrá un impulso para el cambio "estratégico" del país así como para el desarrollo de nuevas áreas. Asimismo, el programa 2008-2015 entre el Estado y la Empresa Nacional de Autopistas de Marruecos (ADM) pretende la construcción de nuevos tramos de autopista y contar en 2015 con más de 1.880 kilómetros. Marruecos dispone actualmente de 850 km. de autopista, cifra que se duplicará en 2010 a 1.420 km.

Ante la continuidad del crecimiento económico y las buenas expectativas que se dibujan, ¿cómo valora usted la apuesta que ha hecho Irizar por Marruecos con una inversión que superará los 25 millones de euros en un mercado en vías de desarrollo?

Desde ya algunos años, Marruecos presenta un fuerte aumento de las inversiones extranjeras, entre las que podemos incluir las de la empresa Irizar, lo que nos complace enormemente. La nueva unidad de Irizar debe servir de ejemplo a las empresas españolas, que deben comprender que también ellas pueden aumentar su competitividad implantándose en Marruecos conservando al mismo tiempo sus inversiones en España. Es para nosotros una prueba más de que las opciones fundamentales

Al elegir Marruecos, Irizar considera acertadamente que es un destino que le permitirá optimizar su producción y creará sinergias con sus entidades ubicadas en España.

En los últimos años Marruecos está haciendo un gran esfuerzo de inversión en infraestructuras, especialmente en carreteras

que hemos adoptado bajo la dirección de su Majestad el Rey Mohammed VI son pertinentes. Marruecos es un país abierto al mundo. Constituye una plataforma de producción y comercio con acceso a un mercado de más de 1.000 millones de consumidores gracias a los acuerdos de libre intercambio firmados con Estados Unidos, Europa, Turquía, los países del Magreb y de Oriente Medio y sus relaciones privilegiadas con el África subsahariana.

Usted que conoce Irizar y, a la vez, el efecto globalización de los mercados, ¿qué opina de la estrategia de internacionalización de Irizar, y en particular en la referente a Marruecos?

La internacionalización de una empresa del tamaño de Irizar es una decisión estratégica que le abre grandes oportunidades de desarrollo. Al elegir Marruecos, Irizar considera acertadamente que es un destino que le permitirá optimizar su producción y creará sinergias con sus entidades ubicadas en España.

Irizar ha optado por transferir a nuestro proyecto de Marruecos las últimas tecnologías de producto y de gestión, ¿Cree usted que las personas Marroquíes, desde el ámbito laboral y el mercado, desde las necesidades de producto, están preparadas para ello?

Hemos puesto en marcha desde hace unos años una modernización competitiva de nuestra economía. Esto significa que también nos hemos preocupado en reforzar la capacidad de nuestras personas a través de planes de formación muy ambiciosos. Actualmente, se plantean las formaciones en función de las necesidades de la economía del país. Es el objetivo del programa de formación "10.000 ingenieros" que necesita la industria. Firmas de renombre internacional se implantan en Marruecos porque saben que podrán disfrutar de una mano de obra competitiva y altamente cualificada. Es, por ejemplo, el caso de la primera fase del proyecto Irizar que está obteniendo excelentes resultados.



En los últimos años estamos viendo que Marruecos está haciendo un gran esfuerzo de inversión en infraestructuras, especialmente en carreteras. ¿Se va a mantener esta inversión o la orientarán hacia otros sectores?

Por supuesto, mantendremos nuestro esfuerzo en lo relativo a la realización de infraestructura de comunicación, como carreteras y autopistas que alcanzarán la longitud de 1.200 km. en 2012, puertos y aeropuertos con el puerto de Tanger Med, nuevo hub internacional de trasbordo y, también, en otros muchos sectores como la vivienda, el turismo, la agricultura... Marruecos ha puesto en marcha grandes obras de desarrollo que está llevando a cabo simultáneamente, sin ayuda de nadie y contando con sus propios recursos. Contemplando lo realizado, estamos muy orgullosos del camino recorrido en una década en la vía del desarrollo.

También se puede apreciar una mejora creciente de la situación económica de las personas marroquíes. ¿Puede hacernos alguna reseña sobre la evolución de los datos económicos más importantes de Marruecos?

Todos los indicadores económicos marcan un fuerte progreso, como muestra la presentación que hice en Madrid hace unos días. Marruecos es un país que está creciendo y se va a consolidar, estará al mismo nivel que los países europeos en el futuro. Estamos demostrando gran eficacia en su transformación económica y social pero falta que este ritmo sea acompañado por la UE de manera más eficaz. La orientación hacia el Mediterráneo resulta fundamental para lograr equilibrio y estabilidad de cara al futuro.

Uno de los temas que más llama la atención cuando se visita su país es el gran potencial turístico, sin explotar, que tiene Marruecos. ¿Que planes tiene el gobierno para desarrollar este sector?

El turismo constituye efectivamente un sector con un fuerte potencial de desarrollo. Para él hemos elaborado el plan "Azur" que se ha fijado un objetivo de 10 millones de turistas para el año 2010, con una capacidad de casi 250.000 camas y la creación de 6 balnearios de nivel internacional para reforzar y



diversificar la oferta. Pensamos convertirnos en uno de los principales destinos de la región mediterránea y para ello hemos movilizado importantes medios.

Por último, la crisis económica que está afectando a nivel mundial, ¿de qué manera afectará a Marruecos?

Somos conscientes del difícil momento y de la incertidumbre que existe en los diferentes mercados. Sin embargo, para este año, la previsión de crecimiento en Marruecos rondará el 6,8% y la tasa de inflación se situará en el 2,8%, mientras que la tasa de paro, que se sitúa en el 9,8%, podría llegar al 9,2%. Sin embargo, y de cara al año 2009, nuestra previsión de crecimiento se reducirá sensiblemente y estará entre un 6 ó 6,5%.

Firmas de renombre internacional se implantan en Marruecos porque saben que podrán disfrutar de personas competitivas y altamente cualificadas



LA NUEVA PLANTA DE IRIZAR-TVS LTDA EN VIRALIMALAI, TAMIL NADU, TENDRÁ CAPACIDAD PARA FABRICAR UN MILLAR DE AUTOCARES AL AÑO

Irizar amplía sus instalaciones en la India

La cara más moderna de India. Un reto compartido, también, por el Grupo Irizar.

Irizar, en su proceso de expansión internacional proyecta ampliar su producción de autocares y abastecer al mercado indio con una nueva planta de 20.000 metros cuadrados cubiertos y equipada con la misma tecnología de proceso que el resto de las plantas del Grupo. La empresa está registrada en la ciudad

de Madurai, ciudad de 900.000 habitantes situada a 460 Km de Madrás (Chennai) en la costa Sureste de la India.

Con la nueva planta de Viralimalai, actualmente en proceso avanzado de construcción y en la que se fabricarán autocares interurbanos y de semilujo, Irizar tiene como objetivo dar un salto en la

Irizar tiene como objetivo dar un salto de calidad en los productos que se fabrican actualmente en la planta Irizar TVS para poder suministrar y mejorar el transporte, principalmente en el estado de Tamil Nadu

calidad de los productos que se elaboran en este momento en la planta IRIZAR TVS, para poder suministrar y mejorar el transporte, principalmente en el estado de Tamil Nadu (su principal zona de influencia), así como en el resto de India.

La planta tendrá una capacidad para fabricar un millar de autocares interurbanos destinados a realizar servicios para colegios y fábricas así como a trayectos interurbanos. Otro de los retos que se marca Irizar a largo plazo es poder fabricar en ella los autocares de gama alta para abastecer el mercado indio. La fabricación de los futuros autocares coincidirá con un rediseño de los mismos dando un nuevo salto en diseño, calidad y competitividad similar al que Irizar hizo dar a su proyecto en India cuando se unió a él en el año 2001.

Un proyecto compartido

Irizar participa en este proyecto con Ashok Leyland y TVS, dos compañías del sector líderes en la India. Cada una de las tres participa desde el año 2001 a partes iguales en la nueva empresa Irizar-TVS Ltda.

Ashok Leyland tiene su sede social en Madrás y cuenta con una plantilla de 12.000 personas. Este grupo, fundado en 1948 es líder en el sector de autobuses con una venta de 22.700 unidades al año. Produce asimismo camiones de los que vende alrededor de 84.000 unidades al año con presencia en 40 países. Posee cuatrocientos puntos de servicio técnico en la India con una facturación de 1.200 millones de euros anuales, cifra total correspondiente a vehículos industriales.

Por su parte, la compañía TVS cuenta con 25.000 personas, y, al igual que Irizar TVS, su sede social se encuentra en Madurai. TVS, empresa de distribución y servicio se creó en 1911 y a día de hoy posee 30 empresas de las cuales quince son joint-ventures, compañías europeas, japonesas y americanas. Sus sectores de actividad principales son la automoción (vehículos y componentes), distribución y logística con una facturación anual de 3.000 millones de euros. Tiene 124 oficinas de ventas y un centenar de centros de servicio repartidos por toda la India.

La planta tendrá una capacidad para fabricar un millar de autocares interurbanos destinados a realizar servicios para colegios y fábricas así como a trayectos interurbanos.



Kilómetros recorridos y...por recorrer

La unión entre Irizar, Ashok Leyland y TVS hacen posible desde 2001 la consolidación del proyecto en la India

Han pasado ocho años desde la creación de Irizar-TVS Ltda y desde entonces, Irizar ve con una enorme satisfacción la evolución tan positiva que han experimentado las condiciones de vida y trabajo de las personas que han contribuido en la evolución y la puesta en marcha del proyecto, así como el hecho de haber generado más puestos de trabajo.

En abril de 2001 Irizar se instala en la India mediante una joint venture junto a Ashok Leyland, fabricante del 50% de camiones y chasis para autobuses en India y TVS, grupo avalado por una importante red de

distribución y ventas. Las negociaciones se iniciaron a principios del año 2000 y unos meses más tarde, se realizaron acciones de apoyo técnico a la empresa, entonces Tvs Coach, a través de la participación de dos técnicos de Irizar en la mejora de los procesos y productos que fabricaba la empresa.

Cada una de las tres partes asume desde el principio, además de la participación general, los aspectos que más domina; Irizar aporta la parte correspondiente al área industrial, es decir todo lo relativo a producto y calidad y los otros dos socios aportan su conocimiento de mercado y

Cada una de las tres partes asume los aspectos que más domina; Irizar aporta la parte correspondiente al área industrial y los otros dos socios aportan su conocimiento de mercado y red de servicio.

red de servicio, condición ésta imprescindible en un país de cerca de mil millones de habitantes.

Después de los primeros años de andadura común, para adaptarse en el año 2004, Irizar transfiere su modelo Century para adaptarse a la evolución del mercado que demanda más tecnología y mayor confort para sus clientes. Como consecuencia de esta evolución Irizar decide en 2006 la construcción de la nueva planta para aumentar su capacidad productiva. El crecimiento de la facturación de Irizar TVS en el 2007 ha sido del 58%.

La evolución durante estos últimos años ha sido claramente progresiva y de cara al futuro, las expectativas conducen al optimismo. Históricamente, uno de los mayores problemas para el desarrollo del negocio ha sido el retraso del país en cuanto a infraestructuras viarias. Parece que la situación está cambiando pues durante este año 2008, el Gobierno Indio ha lanzado un plan para dotar al país de una mejora en sus infraestructuras con la realización de una red de 30.000 kilómetros de autopistas.



Construir 30.000 kilómetros de autopistas es el objetivo que se ha propuesto el gobierno indio para el presente año.

50 Autocares para Veolia Transport



Los autocares realizaron el traslado de los invitados VIP de las dieciséis federaciones que disputaron la Eurocopa 2008 celebrada en Austria y Suiza.

Irizar, junto a Scania, uno de los principales fabricantes de bastidores para autocares y camiones de Europa hicieron entrega en junio de 50 autocares Century a Veolia Transport, empresa privada con sede en Francia y líder en el Transporte Público en Europa. Esta operación que ha supuesto para Irizar una facturación de más de 6 millones de euros incluía la entrega de 50 autocares de diferentes longitudes y especificaciones. Los autocares realizaron el traslado de los invitados VIP de las dieciséis federaciones que disputaron la Eurocopa 2008 celebrada en Austria y Suiza. A día de hoy, estos autobuses prestan diversos servicios para la empresa multinacional francesa en Alemania, Bélgica, Noruega, República Checa y Suiza. El tándem Irizar-Scania ya ha sido seleccionado conjuntamente para eventos futbolísticos internacionales. En 1998, ambos fabricantes suministraron 52 autocares de este mismo modelo para el traslado de las diferentes selecciones que participaron en el campeonato Mundial de Fútbol disputado en Francia.

Asimismo, cabe recordar que Veolia Transport, bien implantada en Europa, América del Norte y Australia, opera tanto en el sector público como privado. Sus servicios para pasajeros están basados en autobuses, autocares, metros, taxis, trenes y barcos e incluyen en cada uno de ellos servicios de información y de gestión de desplazamientos para los mismos. De igual forma, Veolia Transport ofrece servicios de logística ferroviaria para la Industria Europea y desarrolla conjuntamente con sus clientes soluciones medioambientales, con posibilidad de elección de energía.

Irizar México firma el mayor contrato de su historia con el Grupo Estrella Blanca

El contrato contempla la entrega de 300 unidades al año durante dos años, con opción a un tercero

El contrato de México constituye una de las operaciones más destacadas de este año en el mercado internacional de Irizar. El Grupo se ha comprometido a fabricar 300 autocares de lujo al año en los modelos correspondientes a la gama Irizar. Para la filial de Irizar en México, este pedido supone la consolidación definitiva en el liderazgo del mercado de autocares.

El contrato tiene una vigencia de dos años prorrogables a un tercero. Se trata de un acuerdo que constituye una altísima cifra, nada habitual en el sector y que sin duda, contribuirá a mejorar el transporte de viajeros por carretera en México. Los nuevos autocares serán fabricados en la planta que el Grupo tiene en Querétaro que recientemente, y tras una importante ampliación realizada ha aumentado su capacidad de producción en un 50%.

El Grupo Estrella Blanca es una de las mayores empresas de transporte de pasajeros de México y del mundo. Está constituido por catorce marcas, entre las que destacan Futura, Chihuahuenses y Élite. El Grupo cuenta con una flota de más de 8.000 unidades que recorren todo

el país pasando por la mayoría de los estados de la República. La dirección actual de la empresa transportista llegó a la Presidencia del Grupo en junio de 2006 y reúne a más de 1.000 socios. Desde entonces, la compañía ha experimentado un notable desarrollo, tanto en la parte administrativa y de gestión, como en la política de renovación de equipo. En septiembre de 2006 se cerraron los primeros acuerdos entre Estrella Blanca e Irizar México, y en diciembre de ese mismo año se

comenzaron a entregar las primeras unidades.

El Grupo Estrella Blanca que ha adquirido durante los últimos años más de 300 unidades Irizar, ha contribuido al crecimiento y a la consecución del liderazgo de Irizar México. En base al nuevo acuerdo constituido, con las 600 unidades que adquirirá el Grupo durante los próximos dos años, su flota de vehículos ascenderá a más de 1000 vehículos Irizar.



El Grupo Estrella Blanca cuenta con una flota de más de 8.000 unidades que realizan rutas diarias por todos los estados mexicanos.



La revolución del PB

Uno de los elementos determinantes para la cristalización de este ambicioso proyecto ha sido el modelo Irizar PB que la compañía guipuzcoana lanzó al mercado mexicano en mayo de 2007. Este aerodinámico autocar de lujo ha revolucionado por completo los conceptos clásicos del autobús tradicional en México. Su fuerte impacto visual hace de él un concepto atractivo y confortable que se traduce además en un ahorro de combustible muy notable. El Irizar PB es hoy en día un autocar de referencia a nivel mundial en tecnología punta, seguridad y confort.

En México, desde el lanzamiento del Irizar PB, se han comercializado más de 500 unidades de este modelo a más de 100 compañías distintas, rebasando totalmente las expectativas iniciales de venta de Irizar México. En este mismo periodo el Grupo Estrella Blanca ha adquirido alrededor de 300 unidades Irizar PB, ratificando de esta forma su apuesta de estar a la vanguardia de la tecnología y la innovación en su equipo móvil.

Durante 2007, Irizar México incrementó su facturación en un 18%. En la planta de Querétaro se produjeron 580 vehículos, lo que permitió alcanzar una cuota de mercado del 41% en el segmento de autocares de pasajeros.

En el primer semestre del 2008, las ventas de autocares crecieron un 52% respecto al mismo periodo del año anterior. Se prevé que la producción supere las 700 unidades a final de año, lo que supondrá alcanzar una cuota de mercado del 45%. La empresa consolida de esta manera su plantilla de 480 personas.

Bus Eireann adquiere 32 nuevos Century

Con este último pedido, el número total de unidades entre modelos Century e Irizar PB entregados asciende a 332 autocares.



Un año más, Bus Eireann, el operador más grande de la República de Irlanda que cuenta con cuatro empresas para el transporte de viajeros, ha depositado su confianza en Irizar para la fabricación de autocares dirigidos a la renovación de su flota. El pasado mes de julio, Irizar entregó 32 unidades modelo Century destinados a transporte discrecional. Los autocares están equipados con plataforma para personas con movilidad reducida y adaptados específicamente para los requerimientos del cliente.



LA EMPRESA ARST HA ADQUIRIDO 210 UNIDADES DEL MODELO i4 DESTINADO PARA CORTAS Y MEDIAS DISTANCIAS

Bienvenida en Cerdeña a los autocares Irizar i4

La empresa pública de transporte de pasajeros de la Isla de Cerdeña ARST ha confiado en Irizar y su último modelo de autocar para renovar su flota. El operador italiano ha adquirido 210 unidades de Irizar i4 cuya producción se realiza en la sede central de Ormaiztegui en España.

El pasado 15 de septiembre las autoridades de la Isla de Cerdeña acompañadas por los máximos responsables de Irizar presentaban las primeras unidades del importante pedido de autocares modelo Irizar i4.

La empresa ARST, con sede en Cagliari, es la empresa de transporte de pasajeros con capital público más grande de la isla de Cerdeña. Esta compañía cuenta con una flota de 470 autobuses y actualmente se encuentra inmersa en un proceso de absorción del resto de empresas públicas de la isla. Al término de este proceso, su flota aumentará a 750 autobuses. Asimismo, y dentro de este proceso de rediseño del transporte público de

Cerdeña, cabe destacar que a lo largo de 2007, ARST adquirió un total de 109 autobuses urbanos y al mismo tiempo solicitó a Irizar la compra de 210 autobuses para realizar recorridos interurbanos.

La configuración geográfica de esta isla requiere de importantes flotas de vehículos que den servicio a sus pasajeros en cortas y medias distancias para las cuales está diseñado y desarrollado el Irizar i4. Este autocar se posiciona en concentraciones urbanas importantes, tanto en el apartado discrecional como en el regular, ampliando y complementando la gama de productos Irizar.

Con este pedido, Irizar venderá en su primer año cerca de 400 unidades del modelo Irizar i4. Esta operación supone, además, la constatación de su acierto en el desarrollo y lanzamiento del vehículo que se presentó al mercado español y portugués en junio de 2007. En el contexto internacional, la Feria Busworld celebrada en la localidad belga de Kortrijk en octubre del año pasado sirvió a Irizar para alcanzar este importante contrato y lograr además el primer galardón como Mejor Autocar Multifuncional de Europa 2007.

Autoridades de la Isla de Cerdeña acompañadas por los máximos responsables de Irizar.

Sabía que...

- Cerdeña es una región autónoma de Italia. Su capital regional es Cagliari. Por su extensión, es la segunda isla del Mediterráneo y de la República Italiana después de Sicilia. Las dos ciudades más pobladas son Cagliari, capital regional, y Sassari, localizadas respectivamente al sur y al norte de la Isla.
- Cagliari (158.221 habitantes) es el centro de un área metropolitana que cuenta con 450.000 habitantes. Sassari que cuenta con 128.850 habitantes, es la única ciudad aparte de Cagliari que supera los cien mil habitantes.
- El resto de las ciudades tienen una población de entre diez mil y cincuenta mil habitantes. El clima mediterráneo es típico en gran parte de Cerdeña, excepto algunas zonas internas marcadas por un clima más rígido.



Irizar y Avanza Group firman un acuerdo por 3 años

Irizar ha firmado a comienzos de año un acuerdo marco con Avanza Group para el suministro de cincuenta autocares Irizar PB durante los próximos tres años. En 2008, y cumpliendo con el contrato alcanzado, Irizar ha entregado 27 autocares destinados a prestar servicio de transporte interurbano y de cercanías. De esta manera, Irizar ha entregado hasta el momento quince unidades de 12,2 metros de longitud con 48 plazas destinados a cubrir servicios interurbanos y de cercanías y otros doce de 12,9 metros que se emplearán para cubrir la línea Madrid-Vigo. Estos últimos disponen en su interior de un adaptador para la toma de sonido en cada una de sus 46 butacas. Ambos modelos están fabricadas sobre bastidor Iveco, tienen 3,5 metros de altura y cuentan con las últimas tecnologías en diseño, seguridad y confort.



Avanza Group realiza más de 138 millones de kilómetros al año, mueve más de 248 millones de pasajeros y dispone de una flota de 1.670 vehículos.

UN IMPORTANTE NÚMERO DE EQUIPOS EUROPEOS DE FÚTBOL DE PRIMER NIVEL ELIGEN AUTOCARES IRIZAR PARA SUS DESPLAZAMIENTOS

Irizar con los Campeones

Los exigentes compromisos deportivos futbolísticos en competición como son los de La Liga, Copa y Champions obligan a los clubes a adquirir cómodos, seguros y confortables autocares para los desplazamientos de sus jugadores. Son numerosos ya los equipos no solo de la Liga española sino también europea que eligen los autocares Irizar para hacer más fácil los numerosos viajes a lo largo de toda la temporada.

Los cuatro equipos que disputan este año la Liga de Campeones El Real Madrid, Villarreal, FC Barcelona y Atlético de Madrid utilizarán esta temporada los flamantes autocares Irizar PB para desplazarse de forma segura y con el máximo confort.

El último en tener a su disposición un autocar de estas características es el club blanco. Este pasado verano se hacía entrega de un nuevo autocar, dispuesto a llegar muy lejos, también en la Champions. El nuevo autobús para el Real Madrid mide 14 metros de longitud, tres más que su predecesor y 3,70 de altura. Cuenta con un total de cuarenta plazas interiores de cuero con sus respectivos reposapiés y mesas abatibles que otorgan confort y distinción a los equipos.

El autocar del Villarreal CF se vuelve inconfundible por su color amarillo dominante en los que lleva en ambos laterales el escudo del equipo. Este es un autocar de 13,8 metros de longitud

equipado con una litera para el conductor y 44 confortables butacas forradas en cuero negro, con apoya piernas, brazo central, cinturón de dos puntos, audio, mesita y con cabezales de color amarillo serigrafiados con el escudo del club.

Por su parte, el FC Barcelona despliega

por la carretera su flamante autocar de lujo PB con el que realiza sus múltiples desplazamientos. La plantilla culé se siente muy satisfecha y aprovecha los viajes para relajarse y descansar en las 36 cómodas butacas de cuero mixto con apoyabrazos, porta-revistas, toma de sonido individual, DVD, dos frigoríficos y tres mesas de juego para los momentos de ocio.



Los cuatro representantes del fútbol español en Champions cuentan con autocares Irizar PB para desplazarse de forma segura y con el máximo confort.

Cada vez más clubs de fútbol confían en Irizar para sus desplazamientos terrestres, por el confort y la seguridad que transmiten nuestros vehículos.

El Atlético de Madrid, tras un inicio espectacular en Liga, realiza asimismo sus desplazamientos a lo largo de toda la geografía en un flamante autocar PB donde tanto el cuerpo técnico como la plantilla disfrutan de las excelentes prestaciones acordes con las que hace la entidad colchonera.



Un gran Champions coach

La inversión en tecnología y en seguridad hacen del nuevo autocar del Real Madrid un confortable lugar para viajar y descansar

El autocar incorpora dobles lunas tintadas que actúan como filtro solar ganando, de esta forma, en confort y refrigeración. En caso de accidente, el techo del autocar incluye una estructura con aros antivuelco, cumpliendo la normativa R66.

Dispone de radio CD con sonido individual en cada butaca para escuchar distintas sintonías tanto en la parte delantera como en la trasera, un DVD, dos tarjetas de memoria en las que se pueden almacenar canciones y películas. Dispone de sistema GPS gracias al que se puede ver la carretera a través de las tres pantallas de televisión, una de ellas ajustable, que se reparten a lo largo del autobús.

Si entramos por la puerta trasera nos topamos con dos sillones especiales con reposa piernas en los que pueden descansar futbolistas lesionados. Las dos últimas filas incorporan, cuatro sillones reclinables en cada sentido rodeando a dos mesas de juego. Lo más reseñable es que, a su vez, esa misma zona recreativa se puede convertir en una cómoda cama-camilla en caso de que un jugador sufra una lesión de mayor envergadura. En cuanto a energía, el autocar permite la utilización de cuarenta tomas de electricidad de 220 voltios de corriente repartidos en los enchufes individuales que se pueden encontrar en cada asiento. Asimismo dispone de tres neveras, un microondas, una cafetera, un aseo y un armario en el que poder colgar los trajes, son otras de los tesoros interiores.

En definitiva, el autocar está dotado de todos los últimos avances en tecnología y confort que permiten el desplazamiento de los jugadores en la forma más confortable y segura.



Innovación en movimiento

El término innovación significa una nueva manera de hacer algo. Se refiere a cambios incrementales, radicales y revolucionarios en pensamientos, productos, procesos y organizaciones. La diferencia entre invención e innovación es que en la primera se crea y manifiesta una idea y en la segunda se aplica y se llevan a la práctica ideas con éxito.

Irizar que ya había destacado desde su creación en el año 1889 por su capacidad de adaptarse a los cambios sociales y económicos del siglo XX, optó en los años 90, por la innovación como elemento clave dentro de su estrategia principal de fidelizar al cliente. Llevó a cabo un cambio radical en su modelo de gestión pasando de un modelo convencional a un modelo basado en las personas que uniendo capacidades orientaba todas las energías a satisfacer a sus clientes, siempre en un marco constante de innovación.

El proyecto Irizar se sustenta en un modelo de gestión no jerárquico, basado en la libertad, la comunicación y la responsabilidad, un modelo totalmente novedoso en el que las personas trabajan en un proyecto común, organizadas en equipos multidisciplinares autogestionados autónomos, que aportan soluciones y resultados a corto, medio y largo plazo. Equipos que se responsabilizan de todo el proceso (desde que se piensa en el cliente hasta la vida final del autocar servido).

Este innovador modelo que se fundamenta en la confianza en las personas y sus capacidades entendiendo que sus conocimientos y experiencias son uno de los activos más importantes del proyecto, ha sido uno de los pilares fundamentales para la implantación de su estrategia y el logro de los éxitos del grupo.

Es un modelo único en el mundo e Irizar lo ha exportado al resto

La calidad, el servicio, el coste, la seguridad, la salud laboral y la experiencia compartida son valores clave del Grupo Irizar.



de proyectos del grupo, desde la convicción de que el mismo no sólo es bueno para sus clientes, sino también para toda la sociedad. Hoy en día es un modelo que por su fórmula innovadora y su comprobada eficiencia se estudia y analiza en universidades más renombradas a nivel mundial.

Innovación en producto

Seguridad, Innovación, Diseño, Fiabilidad y Rentabilidad son los principales valores que Irizar aporta a sus clientes. Fruto de esta permanente innovación Irizar cuenta hoy con tres tipos de autocares, el Century, Irizar PB e i4 que han marcado un hito una progresión dinámica y constante en el desarrollo de la actividad.

Internacionalización

La internacionalización es un factor clave de la espectacular evolución del Grupo Irizar que continua siendo número uno y líder absoluto en España y una de las referencias más importantes a nivel mundial. Las cifras económicas proporcionan una idea del salto cualitativo que Irizar presentó a comienzos de los años 90 en los que la compañía facturaba 20 millones de euros y empleaba a 250 personas. Quince años después, Irizar ha multiplicado por veinte sus ingresos: factura 435 millones de euros y más de 3.100 personas participan en sus nueve proyectos en los que fabrican autocares y componentes, en 88 países de todo el mundo.

El innovador proceso de gestión que desarrolla Irizar se fundamenta en la confianza, los conocimientos, las experiencias y las capacidades de las personas que conforman el Grupo.

Reconocimientos

Entre los numerosos méritos y reconocimientos que Irizar ha logrado a lo largo de su trayectoria destacan el Premio Europeo a la Excelencia empresarial concedido en 2000, el Premio Conética a la Responsabilidad Social Corporativa en 2004 y el logrado en 2002 por la Harvard Business School's Institute, que junto a BMW destacaba a Irizar como una de las empresas a nivel europeo con decisiones estratégicas superiores que les diferencia del resto. Asimismo, en 1996, el Ministerio de Industria y Comercio entregó a Irizar el Premio Príncipe Felipe a la Excelencia Empresarial por la Gestión de la Calidad Total. En 1997 se distinguió por obtener el Premio emprendedor del Año en España y en 1999 recibió la "Q" de Oro a la Excelencia en Gestión empresarial en el País Vasco según el modelo de Excelencia EFQM.

Más de 3.100 personas participan en los nueve proyectos que lidera Irizar en todo el mundo.



UN AMPLIO STAND MODERNO E INNOVADOR MUESTRA LA GAMA DE PRODUCTOS, EVOLUCIÓN Y FUTURO DEL GRUPO

Irizar en primera línea de la FIAA

Irizar, como líder destacado en el sector de fabricación de carrocerías en España acude este año a la novena edición de la Feria Internacional del Autobús y del Autocar de Madrid con un stand innovador, moderno, futurista y de vanguardia que representa los valores, la fuerza y la marca que se han ido construyendo a lo largo de sus casi 120 años de historia.



IRIZAR, se presenta este año con una apuesta clara de apoyo al sector carrocerero en España y a la vez como el de mayor dimensión de la FIAA ya que cuenta con 1.512 m2 de superficie. De esta forma, Irizar incrementa en un 50% al de la pasada edición celebrado hace dos años. De fácil y cómodo acceso, está ubicado en el pabellón número 7 stand 7B.

Al igual que en ediciones anteriores, el stand de Irizar en la FIAA 2008 refleja la propia forma de ser del Grupo, abierto y transparente. Su carácter visual, espectacular y futurista constituye, sin duda, una invitación y a la vez un gran atractivo para acercarse y realizar un

recorrido por el stand a través de paradas, marquesinas y estaciones, donde el visitante encontrará los últimos modelos del mercado así como otros vehículos que han marcado un hito en la trayectoria de Irizar.

Entre los autocares que se exhiben en el stand, destacan las últimas creaciones de Irizar. El modelo **i4**, designado para cubrir cortas y medianas distancias y a su vez, elegido en 2007 en la Feria de Kortrijk (Bélgica) como Mejor autocar multifuncional. El buque insignia de Irizar estará también presente en la FIAA, el modelo **Irizar PB** de 15 metros de longitud, diseñado especialmente para

efectuar largas distancias así como el modelo **Century**, designado como autocar del año en España en 1995, 2002 y 2005.

La celebración el año próximo del 120 aniversario de Irizar es un buen momento para echar la vista atrás y confirmar que la experiencia acumulada marcará nuestros proyectos de futuro

Es un autocar que se adapta a la perfección para trayectos de medias y cortas distancias.

120 años

Con motivo del 120 aniversario del nacimiento de Irizar en 2009, sus responsables han querido adelantarse y mostrar diversos modelos que han contribuido al desarrollo del Grupo. En este sentido, el stand cuenta con un carruaje de época del año 1870 que sirvió como uno de los primeros medios para el transporte de viajeros. Asimismo, el stand dispone de un modelo diseñado y fabricado por Irizar en 1957 así como un autocar modelo Urepel del año 1976.

Es en la década de los cincuenta cuando Irizar define su producto y da un gran salto con la fabricación del primer autocar con

estructura metálica en sustitución a la de madera. En 1953 se carroza el primer autocar y se perfila una nueva estructura y concepto con miras al futuro. Unos años más tarde, en 1970, Irizar fabricó el primer autocar del mercado que incorporaba aire acondicionado, lo que supuso el despegue definitivo de la Compañía. El modelo Urepel, aportó un diseño más redondeado y aerodinámico que los anteriores. Con un menor consumo, este modelo fue uno de los primeros autocares que incorporó la climatización, con entrada de aire por delante, y a la vez, el primero al que se le aplicó el proceso de sellado.

Por ello, y desde la dilatada trayectoria demostrada durante estos casi 120 años de experiencia acumulada, Irizar continuará mirando hacia el futuro con la misma filosofía que confirma la confianza de un proyecto sólido y de prestigio basado en las personas.

La hora del autocar

El gran potencial de la industria fabricante de autocares y el creciente número de viajeros consolidan al sector

España cuenta con una industria fabricante de autocares única en el mundo. En los últimos años ha realizado un importante esfuerzo económico en I+D+I bajo los criterios de seguridad y confort para el viajero y el respeto del medio ambiente.

En España, más del 66% de los desplazamientos que se producen en transporte público se realizan en autobús, con 262 millones de viajes anuales, cifras que ponen de manifiesto la importancia y dimensión del transporte de viajeros por carretera como industria y servicio público.

Esta es la primera edición en la que de forma unilateral y en su conjunto, las marcas fabricantes de chasis deciden no participar. Los expositores de esta edición se repartirán por los pabellones 7 y 9 del recinto ferial de IFEMA del 14 al 17 de Octubre de 2008.



Irizar y Scania, juntos en Autotec 2008

La feria más importante del motor celebrada en Brno reunió a más de 65.000 visitantes



Irizar y Scania estuvieron presentes en la quinta edición del Salón Autotec que se celebró en la ciudad checa de Brno a principios de verano. Irizar presentó su último modelo i4 en el stand que la marca sueca Scania tenía instalado y donde, además, presentó sus últimas novedades en motores para camiones y autocares.

El Salón se incluye en el calendario de la Organización Internacional de Constructores de Automóviles (OICA) y reúne cada año a fabricantes de camiones y vehículos utilitarios de todo el mundo. Durante esta quinta edición, un total de 601 expositores han dado a conocer las últimas novedades del sector relacionadas con piezas, recambios y equipamientos de servicio. Tanto los profesionales como el público en general se vieron atraídos especialmente por las novedades de la industria de la automoción, cuyo volumen, esta ocasión ha resultado muy elevado.

La próxima edición de Autotec tendrá lugar en Moscú del 3 al 5 de marzo de 2009.

Éxito del Irizar PB e i4 en la RDA Workshop

Los dos últimos modelos de Irizar causan sensación en la Bustouristik de Colonia

Dos de los flamantes autocares Irizar, un PB de lujo y un interurbano i4 fueron presentados durante este verano en la mayor Feria Internacional del turismo RDA Workshop 2008 que tuvo lugar en Colonia entre el 5 y el 7 de agosto. Los profesionales del sector que se acercaron al pabellón 10.1 comprobaron de primera mano las diversas prestaciones que estos dos autocares ofrecen a sus clientes que una vez más quedaron gratamente sorprendidos especialmente con el confort, la versatilidad y el diseño. En cuanto a economía y seguridad el nuevo Irizar i4, destinado para cortas y medias distancias convence al empresario del sector del autobús que piensa en los costes.

La Feria, de carácter anual y profesional acogió también a numerosas agencias de viajes, compañías de transporte marítimo, ferrocarriles de montaña, teleféricos, gastronomía, hoteles, instalaciones de ocio, musicales y viajes de negocios.





La IAA cierra su edición con récord de asistencia

Del 25 de septiembre al 2 de octubre de este año se ha celebrado en Hannover, el Salón internacional más importante del sector del vehículo industrial.

Este año, las empresas líderes en el sector han presentado más de 250 novedades. Entre los vehículos expuestos, han destacado camiones de carga, trailers, logística, equipamiento de garaje, coches, así como autobuses y autocares. Irizar, por su carácter internacional, ha estado presente con producto de alta gama. El número de visitantes que pasaron por el stand que Irizar compartía con Scania, ha aumentado este año en un 18% frente a la edición anterior celebrada en 2006.

Consumo, Energía y Medio-Ambiente

En el marco de las conferencias que tuvieron lugar durante la Feria, el Dr. Oscar Reuter, del Instituto para Medio Ambiente y Energía, afirmó que *“los autobuses y autocares son socios naturales de la protección del medio ambiente”*. En este sentido, añadió que *“desde el punto de vista de las emisiones del CO₂ por persona y kilómetro, el autobús y el autocar tienen*

una media mucho más baja que el transporte por ferrocarril o aéreo”. Como ejemplo, expuso que los autocares modernos emiten 32g CO₂ /persona-kilómetro, el ferrocarril 52g CO₂ / persona-kilómetro. El autocar necesita para un recorrido de 10km un 61% menos de la energía que utiliza el ferrocarril.

Por otra parte, durante la IAA se hizo hincapié en la importancia de la India que poco a poco va adquiriendo un mercado atractivo en alza para el sector del autobús y autocar. Esto se debe en parte al creciente desarrollo de sus ciudades y a una industria cada vez más competitiva.



Foto de familia de los tres modelos de autocar que fabrica Irizar en la actualidad: Irizar i4, Century e Irizar PB.



LOS TRES MODELOS DE AUTOCARES IRIZAR APORTAN SOLUCIONES PARA REALIZAR NUESTROS DESPLAZAMIENTOS

Nos ponemos en ruta

Irizar cuenta a día de hoy con tres tipos de autocares capaces de satisfacer las necesidades de los clientes, incluso de los más exigentes. Tanto para cortas, medianas o largas distancias, existe una clase diferente para cubrir los trayectos deseados. El Irizar i4, el Century y el Irizar PB constituyen la gama actual de autocares fabricados por Irizar que circulan ya en más de 88 países de todo el mundo.

El Century es el vehículo más emblemático de Irizar y uno de los más vendidos del mundo con más de 20.000 unidades circulando.

Desde principios de los noventa con el lanzamiento del primer modelo Century (1991), Irizar ha seguido innovando, aportando ideas y soluciones que satisfacen las necesidades de los clientes que utilizan los autocares y recorren todos los puntos de la geografía. Desde entonces hasta hoy, y fieles a la filosofía de innovación constante del Grupo, el Century es el vehículo más emblemático de Irizar y uno de los más vendidos del mundo con más de 20.000 unidades circulando. Es un autocar de última generación, ideal para cumplir en líneas regulares de medias y largas distancias y para llegar sobradamente en su faceta de turismo discrecional. El nuevo Century reúne miles de soluciones que han sido diseñadas, probadas y desarrolladas para ofrecer garantía de confort y seguridad. De la gama Century, existen variantes diferentes que van de los diez a los quince metros. Sus interiores hacen que tanto conductores como pasajeros disfruten de una experiencia de bienestar y fiabilidad en cada trayecto. Con un diseño vanguardista, el Century ha logrado la distinción de ser considerado como el mejor autocar del año en los años 1995, 2002 y 2005.

Por su parte, el Irizar PB es el autocar de lujo por excelencia, pensado y diseñado para hacer kilómetros y kilómetros con gran confort y seguridad. Su impactante visión exterior le convierte en el buque insignia de los autocares designados a cubrir largas



El Irizar PB es el autocar de lujo por excelencia.

distancias. Su interior, los asientos, el sistema de aire acondicionado y el fácil acceso crean un ambiente insuperable de bienestar y comodidad para los pasajeros. Hoy en día, más de 6.000 Irizar PB circulan por las carreteras de todo el mundo. La gama Irizar PB está disponible con todas las marcas y modelos en versiones que van de doce a quince metros de largo y en dos alturas de 3,50 y 3,70 metros, así como los opcionales para poder configurar el autocar más acorde a las necesidades específicas de cada caso.

Tras tres años de laboriosa investigación y 18 millones de euros de inversión, el lanzamiento del Irizar PB tuvo lugar en 2001 donde causó una gran sensación entre los clientes. Un año después de su puesta en marcha, consiguió numerosos elogios por parte de revistas especializadas en el sector y premios, entre ellos, el de mejor autocar del año en España en 2002 y Coach of The Year en Europa en 2004. Goza de un gran prestigio entre los conductores por su gran estabilidad en la carretera, avalada por un centro de gravedad más bajo que mejora la rigidez y se adapta a las exigencias del Reglamento ECE-66.

El último y más reciente modelo presentado por Irizar es el i4. Este autocar fue presentado en la feria internacional Busworld 2007 donde fue elegido como "mejor autocar multifuncional". Es un autocar que se adapta a la perfección para trayectos de medias y cortas distancias. Goza de un diseño moderno y coherente con la imagen de Irizar y un estilo con carácter propio, dinámico, robusto y seguro.

La seguridad y confort de los pasajeros junto con la rentabilidad de los operadores han sido las premisas más importantes en las que Irizar basó este proyecto en las que la funcionalidad, la versatilidad, la fiabilidad del producto y servicio, así como la imagen se mantienen como valores diferenciadores de la marca. En cuanto a seguridad, el Irizar i4 incrementa en un 35% la

El caso concreto de Irizar ha sido un ejemplo de dinamismo que ha posibilitado su presencia en los países emergentes y estar en los cinco continentes.

El Irizar i4 es un autocar que se adapta a la perfección para trayectos de medias y cortas distancias.

resistencia al habitáculo del autocar al vuelco, teniendo en cuenta la masa de los pasajeros con cinturones de seguridad. De esta manera cumple perfectamente con la nueva normativa de seguridad R66.01. A través de su diseño estructural absorbe un 50% más la energía generada en un impacto frontal y reduce los efectos de ésta aumentando la seguridad. Además incrementa un 80% la resistencia a la flexión y un 30% la resistencia a la torsión con el objetivo de conseguir mayores cotas de estabilidad en la conducción.

El espacio para el conductor es más amplio con respecto al resto de la gama ya que su acabado optimiza la accesibilidad al puesto de conducción, más ergonómico, y los elementos accesorios necesarios para los diferentes servicios. Asimismo, el Irizar i4 incrementa hasta un 60% la iluminación delantera y un 50% la capacidad del sistema anti-vaho. Las novedades en el diseño contribuyen a una reducción significativa del consumo de combustible y la robustez del producto a un valor de recompra por encima de la media del mercado, como lo demuestra el resto de la gama Irizar.

El Irizar i4 ofrece varias versiones de entre diez y quince metros y dos o tres ejes y también de varias versiones interiores. Ofrece tres versiones de pisos (H, L y M). Dispone además de un acceso cómodo para personas mayores y niños, así como la posibilidad de incluir bandejas portaequipajes.



La clave del éxito

Seguridad, innovación, diseño, fiabilidad y rentabilidad son los principales valores que Irizar aporta permanentemente a sus clientes. Para desarrollar estos conceptos, Irizar considera fundamental que lo primero de todo es, sin duda alguna escuchar a los clientes y posteriormente realizar un análisis de sus necesidades para conseguir un diseño diferenciado, dinámico y sólido, acorde a la imagen del Grupo.

Escuchar al cliente es fundamental en el desarrollo de los conceptos que definen la marca Irizar.





UNA BUENA FORMA DE VIAJAR CÓMODA Y CONFORTABLE SIN PERDER DETALLE DE LOS MÚLTIPLES PAISAJES Y CONTRASTES DEL PAÍS

Marruecos en autocar

El viaje en autobús tiene como ventajas el que por lo general resulta más barato y además, permite a los viajeros ver los paisajes y poblaciones por los que transcurre la ruta. Les proponemos un viaje ameno, entretenido y lleno de sorpresas nada más cruzar el Estrecho. Desde Tanger hasta Ouarzazate, pasando por Asilah, Larache, Fez, Meknès, Rabat, Casablanca, la ciudad roja de Marrakech y llegar a nuestro destino, testigo de múltiples rodajes cinematográficos. Recorreremos más de 1.100 kilómetros y nos adentramos en un país que resulta a la vez tan cercano a nosotros y tan distante en el tiempo.

Marraketch y Tanger, dos puntos de nuestro itinerario que hablan de un Marruecos tradicional y moderno a la vez.

Marruecos, al otro lado del Estrecho... tan cercano geográficamente y tan distante en el tiempo.

En Marruecos, hay una ciudad donde cada callejuela es un misterio y cada paso un nuevo descubrimiento. Comenzamos nuestro viaje en Tánger, la Perla del Estrecho, una ciudad mítica que seduce por el extraordinario ambiente que reina en sus calles. Atraídas por un día, son muchas las personas que allí se han quedado durante toda su vida, como el pintor Henri Matisse o los escritores Paul Bowles, autor de "El cielo protector" así como de Tennessee Williams, autor de "La gata sobre el tejado de zinc" al igual que otras muchas celebridades que se han rendido a los encantos de una ciudad a las que han dedicado al menos una parte de sus obras.

Salimos hacia Meknès, en autocar, 327 kilómetros. A lo largo del trayecto, por la N1 y posteriormente desde Kenitra por la N4, bien merece la pena hacer un alto en el camino y visitar la costa noroccidental y parar en la coqueta ciudad de Asilah. Sus casas blancas, teñidas de un azul luminoso y un verde discreto no paran de

seducirnos. Hoy en día, esta bella ciudad es un oasis de cultura ambientada en la música y en sus coloristas pinturas murales que alegran su medina. Lugar de paz y recogimiento, los atardeceres desde el bastión que domina los peñones hacen de Asilah una ciudad que nos permite admirar algo diferente a su propia belleza.

Proseguimos nuestra ruta para llegar a Larache, una ciudad costera que se reconoce por sus minaretes plantados como puntos de exclamación en sus blancos tejados. Eterna demora del escritor francés Jean Genet, Larache continúa siendo un refugio, un lugar de protección para los barcos de arrastre que se afanan en las corrientes.

Tras visitar la ciudad, retomamos nuestra ruta, siempre por la costa hacia Kenitra, para introducirnos posteriormente hacia el interior por la carretera N4 que nos llevará hasta Fez, la primera de las cinco ciudades imperiales. Al llegar, mil olores y sabores se unen para darnos su particular bienvenida y una impresión de vuelta al pasado. Esta ciudad, antigua por excelencia, se nos desvela hoy como una joya intacta de un pasado glorioso que hizo de ella una ciudad de luces. Con cerca de 950.000 habitantes, Fez resulta única por su esplendor.

La ciudad, declarada Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO en 1981, se divide en dos zonas, Fez el Bali que es la zona antigua, con calles laberínticas y uno de los mayores emplazamientos medievales que existen actualmente en el mundo. Las puertas y murallas que la rodean potencian aun más su majestuosidad. La zona de Fez-Jédid o zona nueva, donde se encuentra el antiguo barrio judío, la Mellah, y la Ville Nouvelle (Villa Nueva), la zona francesa en el noroeste de la ciudad.

Retomamos nuestro recorrido al día siguiente. A 60 kilómetros hacia el suroeste llegamos a Meknès, la segunda de las ciudades imperiales cuyo recorrido por las murallas alcanza los casi 40 kilómetros. Es una ciudad de origen berebere del siglo IX que toma su verdadero carácter cuando los Almorávides construyen el bastión y la alcazaba. Tras épocas convulsas de asedios, conquistas, abandonos y reconstrucciones, Meknès alcanza su apogeo bajo el reinado del sultán alai Mulay Ismail, que, entre otras, dotó a la ciudad de jardines, mezquitas y su primer palacio, Dar Kebira. Destaca por su armonía la puerta Bab Jamaa En Nouar, y la de Bab Mansour, de dimensiones colosales y una de las más bellas del país.



Muy cerca de Meknès, en el macizo del Zerhoun, se encuentra a 26 kilómetros la encantadora ciudad de Moulay Idriss en la cual, en septiembre, miles de fieles y viajeros acuden a contemplar sus tradicionales fiestas, coloristas y muy animadas. En Volubilis, a 27 kilómetros de Meknès merece la pena visitar las ruinas de la antigua capital romana de la Mauritania Tingitana. Aunque las estatuas se encuentran en el museo de Rabat, las ruinas y los mosaicos merecen ser contempladas.

De Meknès, cogemos esta vez la carretera N6 dirección Rabat, la ciudad de los Jardines, elegante, moderna y tradicional, rodeada de coloridas laderas. En Rabat, podemos pasear bajo el rugir del Océano Atlántico, rodeado por un fantástico mosaico de flores, y un hermoso cielo azul, o bien, visitar lugares históricos como el Mausoleo de Mohammed V. Asimismo, la zona de Oudaïas, dotada de un encanto especial en la que nos podemos encontrar con un número importante de calles empedradas y antiguas, donde los ancianos musulmanes conviven con la ciudad moderna.

De camino a Casablanca, tan solo 97 kilómetros nos separan. La ciudad faro es la capital administrativa del Reino, concentra el 60% de las empresas del país, consume el 30% de la energía eléctrica y es la sede de casi todos los Bancos. La Gran Mezquita de Hasan II, famosa por sus descomunales dimensiones y lujosos materiales, se erige majestuosa sobre la costa. Más de 3.300 artesanos trabajaron en la construcción de la misma, inaugurada en 1994. Su minarete es el más alto del mundo con sus 200 metros de altura, su sala de oraciones puede acoger 25.000 fieles y en su explanada 80.000 personas.

Nuestra penúltima etapa de 238 kilómetros



Fiestas y festivales

Octubre

Fez: Moussem Moulay Idriss

Erfoud: Fiesta de los Dátiles en Erfoud

Tissa: Fiesta del Caballo

Enero

Salé: Fiesta de la Cera (Mouloud)

Tagrout: Fiesta de los Almendros

Mayo

Fiesta de las Rosas en **El Kelaâ**

M'Gouna

Junio

Larache: Moussem Moulay Abdeslam Ben M'Chich

Serfou: Moussem de las Cerezas

Julio

Festival de Essaouira

Agadir: Fiesta de la Miel en Ida o Tanane, cerca de Agadir

Agosto

Festival de Asilah

Oujda: Festival de Música Gharnatie

Saïdia: Festival de Música popular en Saïdia

El Jadida: Moussem Moulay Abdellah

Septiembre

Imilchil: Moussem de los Esponsales

Marrakech: Festival Nacional de las Artes Populares

Meknès: Moussem Moulay Idriss del Zerhoun

El país es, también, una inmensa paleta de color que ejerce una fascinación inmediata y permanente.

transcurre camino hacia la Perla del Sur por la N9. Tras tres horas y media de trayecto nos espera Marrakech, la ciudad de las mil y una noches, un lugar mítico y místico, un punto de encuentro para buscadores de sensaciones insólitas y deslumbrantes. En la ciudad roja, por el color de sus edificaciones veremos la Koutoubia, hermana gemela de la Giralda de Sevilla y los jardines de la Menara, lugar donde se dice, aprendían a nadar los guerreros que posteriormente cruzaban el estrecho de Gibraltar para invadir la península ibérica. Resulta a la vez



fascinante el ambiente que se respira al caminar por la auténtica parte antigua de la ciudad, los zocos, la medina y la plaza Jemaa el-Fna donde incansablemente se entremezclan los sonidos de tambores, los olores de hierbabuena y especias y la algarazara. Desde Marrakech podemos realizar atractivas excursiones a los Palmerales, las rutas del Alto Atlas, pueblos como Tameslouht, Amizmiz o Asni así como la estación de de Ouikameden y el Valle del Ourika.

Finalmente, emprendemos nuestra última etapa hacia Oarzazate, siguiendo la N9. Denominada también como la ciudad silenciosa, sirve como punto de partida de la “ruta de las mil casbahs”, un circuito que enlaza una serie de aldeas formadas por pequeñas y encantadoras casas de adobe. Sus paisajes han sido testigo de

numerosas películas como Cleopatra, Astérix o Laurence de Arabia. La película Gladiator se rodó en la casbah de Ait Ben Hadou, declarado patrimonio de la UNESCO. Hoy en día, en Ouarzazate se encuentra unos de los estudios cinematográficos más importantes del mundo, los Atlas Studios.

Casablanca es la imagen de un todo un Reino que avanza a grandes pasos sobre la carretera del progreso y el modernismo.



EL NACIMIENTO DE IRIZAR (I)

La huella de Don José Francisco

Su carácter emprendedor y su afán constante en la innovación, claves en el origen y posterior evolución del Grupo



La familia Irizar fundó una compañía de transporte de pasajeros en 1889. A finales del siglo XIX, la empresa familiar imprimía ya su sello perfeccionista dedicándose con mimo a la fabricación de elegantes carruajes y diligencias durante casi tres décadas. Las actuales Carrocerías Irizar tienen su antecedente claro en la carpintería de su fundador, José Francisco Irizar (1839-1926) y en el caserío Uerkalde

de Ormaiztegui. Allí se construyen los primeros gurdís (carros de bueyes), y muy cerca, en la serrería instalada en Berjaldegi-berri, las primeras diligencias.

Los primeros pasos de Irizar se deben al coraje y al vigor de José Francisco Irizar Katarain, un herrero nacido en Ormaiztegui en 1839, que desde niño demostró tener una gran habilidad para trabajar el hierro

José Lorenzo, el mayor de los hijos de José Francisco Irizar y sucesor de la labor de su padre hasta mediados del siglo XX, en el centro, con txapela.

El primer taller de fabricación y reparación de ruedas estaba situado en el mismo caserío Uerkalde

y la madera. Su destreza e ímpetu llegaron hasta tal punto que se ganó la confianza de sus vecinos, la mayoría campesinos, que le encomendaban el arreglo de las ruedas de los carros con los que faenaban la tierra y que, además, servían como medio de transporte.

Ormaiztegi, a pesar de ser un pueblo de poco más de 600 habitantes, ya en la segunda mitad del siglo XIX estaba bien comunicado por carretera y ferrocarril. El herrero podía, gracias a estos trazados, desplazarse por toda la comarca, allí donde los vecinos requerían sus servicios. Sin embargo, y con el paso de los años, el tener que desplazarse día a día suponía un esfuerzo por lo que decidió establecer un taller en su aldea natal, en el caserío Uerkalde que se convirtió en el primer centro de trabajo y producción de lo que posteriormente sería la compañía Irizar.

Para atender eficientemente la cada vez mayor cantidad de pedidos, y sumándose al incipiente boom del maquinismo, José Francisco Irizar instaló en Uerkalde una serie de taladros y una makala o noria horizontal en cuyos extremos, y movida por la fuerza de un animal, producía una transmisión que le permitía utilizar grandes sierras. Gracias a estos sistemas fabricaba ruedas cerradas para carros de pequeño tonelaje y ruedas de radio para vehículos de mayor envergadura. El siguiente paso fue, el carrozado de carruajes, carros, e incluso alguna diligencia. Durante su escaso tiempo libre, Don José Francisco lo aprovecha para investigar nuevas y atractivas formas de crear artesanalmente medios de transporte, que sus herederos continuarían posteriormente.



De tal palo, tal astilla...

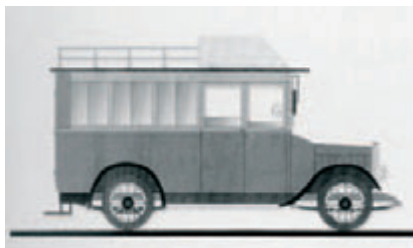
El carácter emprendedor y el constante afán por innovar en la familia Irizar, permanece constante desde su origen hasta nuestros días. Al igual que otros muchos empresarios vascos, la saga Irizar ha sabido aprovechar a través de los años las oportunidades que el nuevo desarrollo económico y demográfico les ha brindado.

José Francisco tuvo seis hijos. El mayor de ellos, José Lorenzo aprendió el oficio de herrero y se hizo cargo del patrimonio familiar y fundó junto a su hermano pequeño Cecilio, Carrocerías Irizar Hermanos. Durante los primeros años del siglo XX, incorporaron la máquina de vapor que compraron al antiguo Hospital de Irun cuando este instaló corriente eléctrica. Su transporte a Ormaiztegi se hizo de manera rudimentaria con la ayuda de bueyes y costó 1.300 reales.

La empresa no quiso perder el tren del progreso y en 1920 incorporó la energía

eléctrica para la elaboración de sus materiales. Fue gracias a Juan Cruz, uno de los hermanos de José Francisco, propietario de la antigua fábrica de muebles San Antonio que disponía por aquel entonces de toma de luz. Se ocupaba de vestir y decorar lujosos hogares de la burguesía e incluso de la familia real belga que se desplazaba personalmente para encargar los enseres.

Poco a poco, la calidad en la elaboración y arreglo de las ruedas hizo que la exportación de los productos hechos en el caserío convertido ya en taller llegaran hasta Álava y Navarra. Fue así como los hermanos Irizar comenzaron a realizar reparaciones de carrocerías ya que cada vez era mayor el número de vehículos a motor que circulaba por la zona.



Los Irizar supieron aprovechar las oportunidades que el desarrollo económico y demográfico les había brindado.

En la imagen, primer chasis carrozado por los hermanos Irizar en 1928.

Al igual que en otros municipios de Gipuzkoa, será a finales del siglo XIX cuando Ormaiztegi experimente su particular revolución industrial, al abrigo de la construcción de importantes obras de infraestructuras

Luz en el Goierri

El crecimiento industrial y la progresiva mejora en las comunicaciones terrestres generan nuevos modelos de vida en el siglo XIX



El viaducto de Ormaiztegi, la obra más espectacular de la línea Madrid-París, se inauguró en agosto de 1864

A mediados del siglo XIX, los cambios experimentados en los medios de locomoción (carreteras y ferrocarril) propiciaron el nacimiento de actividades distintas a las agropecuarias. La construcción del ferrocarril del Norte, el “Camino Real de coches y postas”, el viaducto de Ormaiztegi, el balneario, y el

inicio de la actividad industrial en las minas constituyen una época dorada en el desarrollo socio-económico de la zona. Al igual que en el conjunto de Europa, la estructura económica de Ormaiztegi, y en especial la del País Vasco hasta los inicios del siglo XX descansa en la agricultura, la ganadería y la pesca.

Según el historiador Serapio Mújika, Ormaiztegi atiende a la estructura de población formada al abrigo de un cruce de caminos. Por una parte, el "Camino Real de coches y postas" atraviesa el municipio y entre los años 1846-1848 tiene lugar la construcción de la carretera de acceso a Oñati, a través de Legazpi, con el objetivo de proporcionar satisfacción a las condiciones impuestas por Oñati para su incorporación a Gipuzkoa. Por otra, y poco después, se produce en este campo otro hecho de gran influencia: la construcción de la línea de ferrocarril y la posterior inauguración del viaducto de Ormaiztegi, la obra más espectacular de la línea Madrid-París, el 15 de agosto de 1864.

Durante las obras del ferrocarril del Norte

La construcción de la línea férrea y el propio viaducto supusieron para Ormaiztegi una coyuntura inmejorable para dar inicio a actividades y nuevos modos de vida.

(1860-1864), Ormaiztegi fue el centro del alto personal que entendió la construcción de las importantes obras que se llevaron a cabo en túneles, viaductos, trincheras, cuestas y terraplenes. Asimismo, fue necesaria la presencia de un gran número de obreros y contratistas. En pleno desarrollo socio-económico, se abrieron en la villa varios establecimientos propios como para el sustento y entretenimiento de estas personas que pudieron disfrutar y pasar el tiempo en posadas, cafés o billares. Estas inversiones proporcionaron muchas ganancias, que sumadas a los buenos jornales que se pagaban a los obreros en aquellos tiempos de

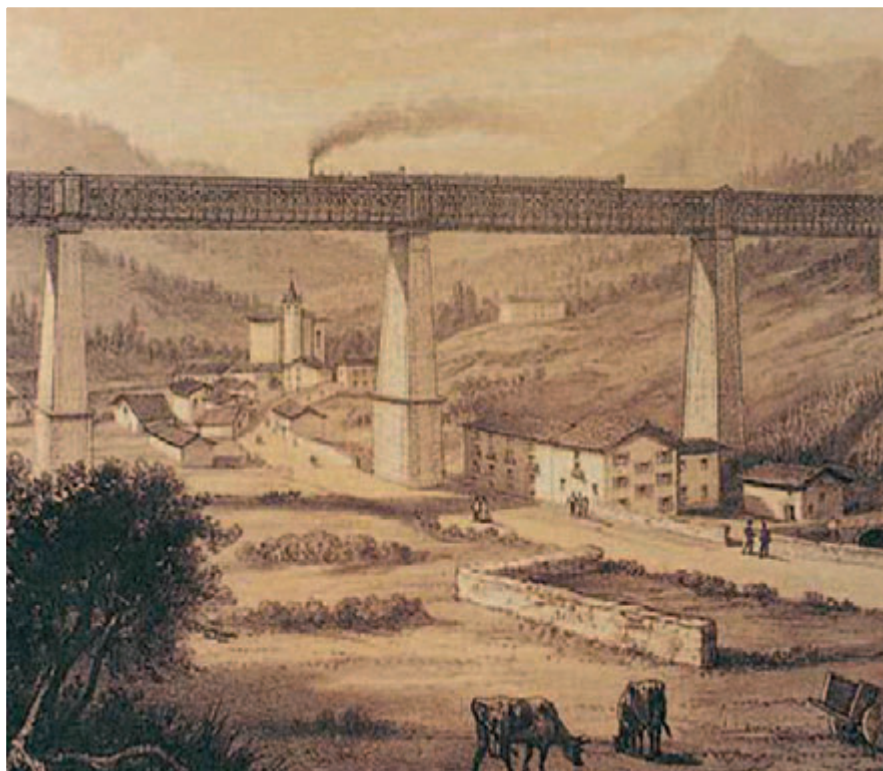


abundancia, aliviaron en mucho la necesidad en que vivían la generalidad de los vecinos por la pobreza de las tierras.

Ormaiztegi cuenta desde mediados del siglo XIX con una coyuntura inmejorable para dar inicio a actividades y nuevos modos de vida: la construcción de la línea férrea y el propio viaducto propició la presencia de trabajadores especialistas que hicieron escuela entre los habitantes de la zona que junto con los miles de trabajadores vascos participaron en las obras del ferrocarril y posteriormente a los cuantiosos bañistas que acudían al balneario, instalado bajo el viaducto que atrajo a un buen número de clientes surgiendo así una nueva fuente de riqueza que además incidiría en el cambio de mentalidades.

Por último, en 1888 Ormaiztegi consigue la Estación de ferrocarril que se inaugura tres años más tarde. Su puesta en servicio sirve para mejorar las comunicaciones con las demás localidades del valle del Goierri y de la costa y, al mismo tiempo, para canalizar el mineral que se extraía de las minas de Mutiloa y Zerain.

Ormaiztegi atiende a la estructura de población formada al abrigo de un cruce de caminos





IRIZAR, S. COOP.

Zumarraga Bidea, 8.
ORMAIZTEGI (GIPUZKOA) ESPAÑA
Tel.: +34 943 80 91 00
Fax: +34 943 88 91 01
E-mail: irizar@irizar.com
Web: www.irizar.com

IRIZAR TIANJIN COACH MANUFACTURING CO. Ltd.

167, 11th Haibin Road
Tianjin Port Free Trade Zone
300641 TIANJIN
R.P. CHINA
Tel.: +86 2225762788
Fax: + 86 2225762766
E-mail: irizartj@public.tpt.tj.cn

IRIZAR BRASIL S.A.

Rodovia Marechal Rondon Km 252,5
CEP: 18607-810 BOTUCATU
SP-BRASIL
Tel.: +55 146802 8000
Fax: +55 146802 8001
E-mail: irizar@irizar.com.br
Web.: www.irizar.com.br

IRIZAR MÉXICO, S.A. de C.V

Av. las Misiones, 13 3a. Etapa
Parque Ind. Bernardo Quintana
Municipio El Marqués
76249 - QUERÉTARO
MÉXICO
Tel.: +52 4422382500
Fax: +52 4422266630
E-mail: clientes@irizar.com.mx
Web: www.irizar.com.mx

IRIZAR TVS LTD.

Trichy Madurai Main Road, Viralimalai
621316 Tamil Nadu
INDIA
Tel.: +91 4339 220393
Fax: +91 4339 220236
E-mail: irizar_tvs@sify.com

IRIZAR SOUTHERN AFRICA

33 Sarel Baard Crescent
Gateway Industrial Park, 0157 Centurion
P.O. BOX. 16468, Littelton 0140 Centurion
SOUTH AFRICA
Tel.: +27 12 661 1927
Fax.: +27 12 661 1928
E-mail: paul@irizar.co.za

IRIZAR MAROC, S.A.

Autoroute Casablanca-Rabat
SKHIRAT
TéL. : + 212 37 62 00 61
+ 212 37 62 00 63
Fax : + 212 37 62 00 99
Email :d.irizarma@menara.ma
irizarma@menara.ma