CONFEBUS

Nº 10

La eficiencia de un sistema

Presentamos el

NUEVO VOLVO 9700

El nuevo Volvo 9700 es nuestro vehículo más versátil. Sus especificaciones le permiten adaptarse a cualquier tipo de operación, bien sea para realizar sus actividades diarias como sus servicios más especiales. Se pueden seleccionar diferentes niveles de equipamiento y longitudes que comparten el diseño general y la aerodinámica de la gama de autobuses Volvo 9000. También, se pueden elegir diferentes potencias de motor y una serie de paquetes alternativos que combinan características y servicios de una manera novedosa. Ofrezca a sus pasajeros comodidad y seguridad mientras se beneficia de una mayor productividad. Deje que el Volvo 9700 sea la clave de su negocio.

El nuevo
VOLVO 9700
Para todos sus viajes

Volvo Buses. Driving quality of life

CONFEBUS

la revista de Confebus

Revista de información sobre el transporte de viajeros por carretera

Nº 10

Director
Rafael Barbadillo

Subdirectora
Victoria de Mora-Figueroa

Redacción y colaboradores
Pedro Barea
Natalia Esteban
Joaquín Juan-Dalac
José Manuel García
Jorge López
Luis Miguel Martínez
Óscar Martínez
Borja Moreno
José Javier Muruzábal
Antonio Pomares
Jaime Rodríguez
Carlos Ruiz

Secretaría
Mª José Alamego

Publicidad
Departamento propio
Tel.: 91 4319864 - comunicacion@confebus.org

Edita
CONFEBUS, Confederación Española
de Transporte en Autobús
Méndez Álvaro 83. Oficina 14. 28045 Madrid
Tel.:91 431 98 64
www.confebus.org - confebus@confebus.org

ACUTRAVI (Cuenca)
ADIVA (Valencia)
ANECETA (Estac. Autobuses)
AETIVA (Zaragoza)
AETURA (Alicante)
ALERBUS (León)
ANET (Navarra)
APETAM (Málaga)
ARTEX (Extremadura)
ASEMTRAEX (Extremadura)
ASETRA (Segovia)
ASOVAL (Alicante)
ASVIBUR (Burgos)
BUSINTRA (Nac. Urbanos)
CAR (Asturias)
CONFEBUS-MADRID
ESTABUS (Estac. Autobuses)
FANDABUS (Andalucía)
FECAV (Cataluña)
FEBT (Baleares)
FEDA (Albacete)
FEDINTRA (Andalucía)
FET HUESCA
FPTI (Alicante)
FROET (Murcia)
TRANSGACAR (Galicia)
UPAVISAN (Santander)

CONFEBUS
Copyright
El material informativo, tanto gráfico como literario, que incluye la revista CONFEBUS no podrá ser utilizado, ni en todo ni en parte, por ningún otro medio informativo, salvo autorización expresa de la dirección de la misma, salvo si se cita claramente su procedencia. Tampoco se podrá emplear como base de anuncios o cualquier otra propaganda sin la mencionada autorización. La dirección de esta publicación no comparte necesariamente los artículos firmados en éste ni en ningún otro número.

SUMARIO

Editorial
Eficacia de la red española de autobuses 04

Confebus
CONFEBUS comparece ante la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible del Congreso 06
La DGT a favor de la tolerancia cero en la tasa de alcohol para conductores de autobús 08
Volvo Buses con la Junta Directiva de la Confederación 10
Abierto el plazo de inscripción para la 9ª edición del Máster de CONFEBUS 16
In Memoriam: Ginés Prieto Osorio 18

Entorno nacional
Reformas en marcha de la DGT 19
Fomento muestra su compromiso en la realización del Bus-VAO de la A-2 24
La Ley de Cambio Climático y Transición Energética debe potenciar el uso del autobús 26
Antonio Garamendi elegido presidente de CEOE 28
Novedades en el visado de autorizaciones de transporte 32
CEOE elabora un catálogo con las prioridades turísticas que deben ser abordadas por el Gobierno 34

Unión Europea
Importantes avances para aprobar los Paquetes de Movilidad 36
Comenzando una nueva era: movilidad limpia, segura y asequible 38
El papel del transporte en la consecución de los objetivos de desarrollo sostenible 45
El Parlamento aprueba que los peajes para autobuses y camiones se basen en el uso de la carretera 48
Acuerdo sobre la Ley Europea de Accesibilidad 50

Autonomías 52

Foro de expertos
Reducción de los accidentes de tráfico en autobús a la mínima expresión 87
Cinco consejos para ahorrar combustible en una flota de vehículos 89
Cómo crear marcas irremplazables 91

Empresa 93

Reconocimientos 102

Industria 107

Socios Colaboradores 124

EDITORIAL

Eficacia de la red española de autobuses

En España todos los servicios de transporte regular de viajeros de uso general por carretera se encuentran sometidos a obligaciones de servicio público y son prestados, en el caso del transporte interurbano, por empresas privadas. La filosofía del sistema español es combinar en un mismo contrato tráficos rentables con otros que no lo son, de tal forma que la rentabilidad conseguida en la explotación de los primeros compense la falta de rentabilidad de los segundos. En todos los supuestos los contratos presuponen la prestación en red de una serie de tráficos de los que una parte significativa no podría ser explotada de forma separada bajo criterios de rentabilidad empresarial.

Así, se consigue que los servicios de transporte se presten a una tarifa media asequible para todos los usuarios (incluidos los que se desplazan en los tráficos no rentables), en unas condiciones de calidad y seguridad únicas.

La clave, junto a la integración en red de tráficos de distinta calidad en un mismo contrato, es la exclusividad que se garantiza al contratista en la prestación del servicio en dichos tráficos. Evidentemente, si ese empresario hubiera de competir con otros en la prestación de los tráficos rentables, éstos dejarían de actuar como compensación de los no rentables incluidos en el contrato.

Sin duda alguna, tenemos la red más tupida y eficiente de transportes de viajeros en autobús de toda Europa atendida por más de 1.400 concesiones que sirven para conectar más de 8.000 municipios. Prácticamente no hay ningún núcleo de población con más de 50 habitantes que no sea atendido al menos por una línea interurbana de autobuses; a unos precios, además, absolutamente asequibles para toda la ciudadanía y, seguramente, inferiores a los de la mayoría de países de la Unión Europea (la tarifa media actual en España es de 0,066148 €-viajero-km. y evoluciona desde muchos años por debajo de la inflación).

Por otra parte, el diseño de servicios en red, combinando tráficos no rentables con otros que sí lo son, minimiza el coste presupuestario de la compensación de obligaciones de servicio público. En el caso del Estado ese coste es cero y en el de las Comunidades Autónomas resulta muy pequeño en relación con el que supondría atender los tráficos de zonas rurales sobre la base de subvencionar su falta de rentabilidad.

No puede obviarse la singularidad de la dispersión demográfica española. Más de la cuarta parte de nuestra población se concentra en sólo dos Comunidades Autónomas (Madrid y Cataluña) y en el resto la población se encuentra muy concentrada en una única ciudad o en un reducido número de ciudades. La densidad de población de gran parte de la España rural es, consecuentemente, muy baja y, o bien se disemina en núcleos de población dispersa, o bien se agrupa en núcleos de población muy concentrada pero pequeños y distantes entre sí. Con todo ello hay que contar a la hora de garantizar que sus habitantes puedan acceder a los servicios y equipamientos sólo existentes en las poblaciones de mayor tamaño.

Por otra parte, no cabe duda de que el sistema de adjudicación de los contratos, mediante licitación abierta a la que puede concurrir cualquier empresa europea, se ajusta a las previsiones de la reglamentación comunitaria y a la legislación española, garantizando una fuerte competencia por el mercado.

La red se vendría abajo si se excluyen de los actuales contratos de servicio público a los tráficos de transporte regular que, aisladamente considerados, tuviesen ratios de rentabilidad aceptables. Además, ser daría mayor impulso al vaciamiento de la España rural, salvo que se contrarrestara con fuertes subvenciones.

Resulta, en consecuencia, difícil justificar porqué un sistema que funciona, garantizando la movilidad ciudadana incluso en las circunstancias menos favorables a precios y en condiciones de calidad y seguridad más que aceptables, haya de ser modificado; máxime si no entraña elemento de discriminación alguno en relación con las empresas que pueden concurrir a la adjudicación del contrato.

WEBFLEET
TOMTOM TELEMATICS

DESCUBRE EL NUEVO SISTEMA DE GESTIÓN DE FLOTAS. **INSPIRADO POR NUESTROS CLIENTES.** **DESARROLLADO POR TOMTOM.**

Visualiza tu flota y tu negocio como siempre has soñado. El Nuevo WEBFLEET es tu ventana a una gestión de flotas inteligente y fácil de usar. Ayuda a tus conductores a llegar a sus clientes más rápidamente y ser más productivos. Incrementa la rentabilidad con los datos correctos y accesibles cuando lo necesites. Equipado con la última tecnología. Con la confianza de más de 49.000 clientes a nivel mundial. **Abre los ojos a la gestión de flotas como nunca antes la habías visto.**

Let's drive business®

telematics.tomtom.com

CONFEBUS comparece ante la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible del Congreso

Y reclama instalar alcolocks obligatorios en los autobuses

El presidente de la Confederación Española de Transporte en Autobús (CONFEBUS), Rafael Barbadillo, compareció el pasado mes de noviembre, ante la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible del Congreso de los Diputados para poner en valor el servicio que presta el autobús como un actor clave para lograr una movilidad más sostenible, destacando que cada autobús puede sustituir entre 14 y 30 vehículos privados. En el encuentro, también se puso sobre la mesa la necesidad de **colaborar conjuntamente para abordar temas de actualidad que preocupan al sector en materia de movilidad y de seguridad vial.** Se puede acceder al video con la comparecencia: AQUÍ.

Así, respecto a la seguridad vial, señaló que, aunque el autobús es el modo de transporte por carretera más seguro, tal y como recogen los datos de la Dirección General de Tráfico, todavía quedan puntos de mejora para reducir los accidentes a su mínima expresión. En este sentido, incidió en algunas reivindicaciones históricas del sector que contribuirían a disminuir la siniestralidad. Entre ellas, citó poder conocer el **saldo de puntos** de los conductores profesionales; **exámenes médicos obligatorios anuales** para los conductores; **controles aleatorios de alcohol y drogas**; e instalación de **alcolocks obligatorios en los vehículos matriculados a partir de una determinada fecha**.

Para poder continuar situando el autobús como un modo de referencia en la sociedad, el presidente de CONFEBUS también hizo hincapié en la necesidad de implementar un mayor número de **carriles Bus-VAO en las entradas de las ciudades**, así como de **reducir la edad máxima de acceso a la profesión de conductor de autobús** (que actualmente está en 24 años). También se solicitó que **no se disminuyan los límites máximos de velocidad del autobús** con el objetivo de poder llegar a un mayor número de usuarios y ahorrar tiempos de viaje. En este sentido, destacó que el autobús participa en menos del 1% de los accidentes con victimas, siendo entre 15 y 20 veces más seguro que el vehículo particular.

El autobús, clave para el futuro de la movilidad

CONFEBUS recordó que el autobús, al ser un transporte colectivo, es un actor muy relevante para conseguir una movilidad más sostenible ya que contribuye a la disminución de la contaminación y de la congestión del tráfico. Al respecto, expresó su deseo de que se apruebe una **Ley de Financiación del Transporte Público** que incluya, además de al transporte urbano, a los servicios metropolitanos, de cercanías y rurales, para garantizar la prestación de un servicio que debería ser un bien de primera necesidad debido a la garantía de movilidad que representa para millones de personas en España y por su aporte al medio ambiente.

También se abordaron temas críticos para el sector como pueden ser la **competencia desleal que hace la llamada economía colaborativa,** puesto que no se aplican las mismas reglas para todos los actores, o la necesidad de impulsar el **autobús como modo de transporte turístico** con paradas estratégicas en el centro de las ciudades y con zonas de aparcamiento propias.

Sobre la futura **Ley de Cambio Climático y Transición Energética**, desde el sector se trasladó a la Comisión del Congreso la necesidad de potenciar el uso de sistemas de transporte más eficientes fomentado la sustitución paulatina del parque actual. También se abordó el empleo de **carburantes alternativos** y la importancia de fomentar la intermodalidad y la gestión óptima de la movilidad, instalando aparcamientos disuasorios o estableciendo planes de mejora de la calidad del aire que estén consensuados y fomenten el uso del transporte público.

La comparecencia sirvió también para debatir sobre la **mejora de las infraestructuras dedicadas al autobús** (carriles bus, plataformas reservadas, medidas de priorización de la circulación y reformas viarias, Plan de modernización y rediseño de los intercambiadores y de las estaciones de autobuses), así como sobre **reformas fiscales para mayor y mejor uso del transporte público** (impuesto al carbono deducible para las empresas de transporte de viajeros, peajes urbanos a la congestión cuya recaudación se destine exclusivamente a la financiación y mejora del transporte público o deducciones IRPF en abono transporte público) y sobre el impulso a la **contratación pública verde** (criterios sociales y medioambientales, mejor ratio de sostenibilidad y calidad-precio). ■

La DGT a favor de la tolerancia cero en la tasa de alcohol para conductores de autobús

Reunión de CONFEBUS con Pere Navarro

Durante el encuentro se abordaron temas claves para el sector, como la instalación de alcolocks, la necesidad de realizar controles de alcohol y drogas y reconocimientos anuales a los conductores o que las empresas puedan conocer el saldo de puntos.

CONFEBUS se ha reunido con el director general de Tráfico (DGT), Pere Navarro, para abordar diferentes **temas prioritarios en materia de seguridad vial**.

El presiente de la Confederación, Rafael Barbadillo, destacó que este encuentro ha sido "muy fructífero" y que ambas entidades continuarán colaborando estrechamente para "reducir los accidentes de tráfico en el transporte en autobús a la mínima expresión". Al respecto, señaló que el autobús participa en menos del 1% de los accidentes con víctimas, siendo entre 15 y 20 veces más seguro que el vehículo particular.

Por su parte, Pere Navarro mostró su apoyo a la propuesta de CONFEBUS de reducir el **límite de alcohol en sangre** de los conductores profesionales de 0,3 a 0,0, aunque permitiendo que no haya sanciones si se da una tasa de 0,1 gramos por litro. Asimismo, también ha estado de acuerdo con la instalación de **alcolocks** obligatorios en los vehículos matriculados a partir de una determinada fecha.

Además, se comprometió a estudiar la posibilidad de realizar **controles aleatorios de alcohol y drogas** a los conductores y se mostró a favor de exigirles un **reconocimiento médico anual**, para lo cual se estudiarán vías de colaboración con asociaciones de centros médicos.

Respecto a la petición de CONFEBUS de que las empresas puedan conocer el **saldo de puntos** de los conductores, Pere Navarro señaló que se prevé que las empresas puedan consultar los puntos de forma genérica, pero no en detalle, mediante un mecanismo tipo semáforo (verde apto, rojo no apto).

El **autobús es el modo de transporte por carretera más seguro**, tal y como recogen los datos de la DGT que señalan que el turismo es el tipo de vehículo con mayor nivel de implicación en accidentes de tráfico, seguido de la motocicleta, el vehículo de mercancías, la bicicleta, el ciclomotor y, por último, el autobús. El sector es consciente del factor humano y técnico cuando ocurre un accidente, por este motivo está continuamente **invirtiendo en la formación de sus profesionales e innovando en tecnologías de seguridad para los vehículos**, dando un paso al frente también para proponer medidas a las autoridades competentes que garanticen la seguridad de viajeros y conductores.

En 2019, conductores de autobuses con 18 años

Durante el encuentro, Pere Navarro también informó de que, con el último cambio de normativa

de la Unión Europea, se está trabajando para que en un plazo de 6 meses se tramite que se reduzca la **edad mínima para ser conductor de autobús de 24 a 18 años**, bajo ciertas condiciones. Esta es una petición histórica de CONFEBUS con el objetivo de que más personas puedan optar a esta salida profesional una vez terminan sus estudios, sin tener que esperar hasta los 24 años.

Respecto a la **velocidad máxima en las carreteras convencionales**, Navarro señaló que, en el Reglamento General de Circulación, el autobús mantendrá una velocidad máxima de 90km/h.

Por último, desde CONFEBUS también se hizo hincapié en la necesidad de implantar un mayor número de **carriles Bus-VAO** en los ejes de penetración de las principales ciudades españolas. ■

Volvo Buses con la Junta Directiva de la Confederación

Se presentó el Plan de Acción de CONFEBUS para 2019

La Junta Directiva de CONFEBUS se reunió en la sede CEOE para estudiar y debatir la actualidad del transporte de viajeros por carretera, así como los principales objetivos y perspectivas del sector de cara a 2019.

El presidente de CONFEBUS comenzó la reunión detallando los encuentros de trabajo mantenidos por las **comisiones internas de la Confederación**: de licitaciones, en la que se debatieron aspectos de los pliegos y condiciones de licitación de cualquier tipo (regular de uso general, regular de uso especial, urbano…); laboral, en la que se está preparando un documento comparativo de todos los convenios de Sector (salario, jornada, antigüedad, controles médicos, formación, complementos salariales, incapacidad…); y la de discrecional, que está trabajando en un documento que contenga un plan de acción con propuestas para impulsar el transporte discrecional y turístico y los servicios regulares de uso especial.

Respecto a los asuntos del **Ministerio de Fomento**, se informó que la Dirección General de Transporte Terrestre esta rehaciendo el pliego de

licitaciones de los concursos, tras la resolución del Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales (TACRC) que provocó que Fomento publicase una resolución desestimando estos procedimientos abiertos de contratación, y que es previsible que en breve se inicie de nuevo el proceso de renovación concursal.

Se analizaron después los proyectos presentados en las últimas semanas por la **Dirección General de Tráfico**, como el Anteproyecto de Ley por el que se modifica la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial, en la que se establece, entre otros, que las empresas podrán conocer la pérdida del saldo de puntos de sus conductores. Asimismo, se revisarán de infracciones que detraen puntos y se aumentarán los puntos recuperados tras la superación del curso de recuperación de 6 a 8.

La DGT ha presentado también un Real Decreto por el que se modifica el Reglamento General de Circulación, con el que se pretende reducir la velocidad en carretera convencionales de 100 km/h a 90 para los turismos y para los autobuses de 90 km/h a 80, con arcén 1,5 metros. En el caso de los escolares supone además 10 km/h menos. La Confederación ha solicitado que para los autobuses se mantengan las velocidades establecidas hasta ahora, ya que esta norma de la DGT se justifica en el incremento de accidentes con victimas provocados por turismos y motocicletas.

Esta medida, que generará una importante problemática para el sector, al incrementar los tiempos de viaje, fue contrarrestada, con los bajos índices de siniestralidad del autobús y el estudio sobre la velocidad del sector elaborado por PTP, durante la reunión que CONFEBUS mantuvo con el **director general de Tráfico, Pere Navarro**, el pasado 6 de noviembre. En la misma, también se le trasladaron otras reivindicaciones históricas del sector que contribuirían a disminuir la siniestralidad como poder conocer el saldo de puntos de los conductores profesionales; exámenes médicos obligatorios anuales para los conductores; controles aleatorios de alcohol y drogas; e instalación de alcolocks obligatorios en los vehículos matriculados a partir de una determinada fecha.

A continuación se informó sobre la comparecencia del presidente de CONFEBUS ante la **Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible del Congreso de los Diputados**, para poner en valor el servicio que presta el autobús como un actor clave para lograr una movilidad más sostenible, destacando que cada autobús puede sustituir entre 14 y 30 vehículos privados. En el encuentro, también se puso sobre la mesa la necesidad de colaborar conjuntamente para abordar temas de actualidad que preocupan al sector en materia de movilidad y de seguridad vial. Así, respecto a la seguridad vial, señaló que, aunque el autobús es el modo de transporte por carretera más seguro, tal y como recogen los datos de la Dirección General de Tráfico, todavía quedan puntos de mejora para reducir los accidentes a su mínima expresión, planteando las mismas reivindicaciones que ya se trasladarán al director de la DGT la semana anterior, así como la necesidad de implementar un mayor número de carriles Bus-VAO en las entradas de las ciudades y de reducir la edad máxima de acceso a la profesión de conductor de autobús (que actualmente está en 24 años). También solicitó que no se disminuyan los límites máximos de velocidad del autobús con el objetivo de poder llegar a un mayor número de usuarios y ahorrar tiempos de viaje. En este sentido, destacó que el autobús participa en menos del 1% de los accidentes con victimas, siendo entre 15 y 20 veces más seguro que el vehículo particular.

La Confederación se ha reunido con el director de la DGT y ha comparecido ante la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible del Congreso

Por otro lado, sobre la **PNL de financiación del transporte colectivo urbano**, que aunque

resulta muy positiva para el sector se destacó que debe ampliarse también a los servicios metropolitanos, de cercanías y rurales para garantizar que se preste un servicio que debería ser considerado bien de primera necesidad por la garantía de movilidad que representa para millones de personas en España y por su aporte a la sostenibilidad y al medio ambiente al colaborar en la disminución de las emisiones de CO_2 como alternativa al vehículo privado. Al respecto, la Confederación ha elaborado un documento con ideas y sugerencias para añadir al texto presentado por la Comisión de Fomento del Congreso.

Respecto a la **Ley de Cambio Climático y Transición Energética**, sobre la cual el Gobierno ha expresado su intención de presentar un texto antes de final de año, se explicó que se ha solicitado una reunión a la ministra para la Transición Ecológica, Teresa Ribera, para hacer hincapié en el que el autobús es un actor clave para conseguir una movilidad más sostenible, ya que contribuye a la disminución de la contaminación, así como a la mejora de la congestión que provoca el tráfico en las ciudades y carreteras.

Además, sobre la **Ley de la Desindexación de la Economía Española**, se adelantaron los trabajos que está llevando a cabo la Confederación, en colaboración con CEOE, con el objetivo de que no se aplique a los nuevos contratos de servicio público de transporte.

La Confederación también ha elaborado un documento con observaciones sobre **Agenda Urbana Española**, en el que se incluyen propuestas como: planes de transporte al trabajo, mejora de las infraestructuras y accesos a las ciudades, conexiones de última milla o el apoyo a la renovación de las flotas (vehículos limpios).

En cuanto a los temas de la Unión Europea, se analizó un cuadro resumen sobre la tramitación de las iniciativas más relevantes de los tres **Paquetes de Movilidad de la Comisión Europea**, y se repasó también la principal actualidad a **nivel autonómico**, como el nuevo mapa concesional de Aragón, la próxima aprobación este mes de las líneas generales del Plan de transporte público de Galicia, la autorización de Extremadura para la contratación de las líneas regulares de autobuses o la entrará en funcionamiento de “Madrid Central” el 30 de noviembre, entre otros asuntos.

Seguidamente, se presentó el documento elaborado por CONFEBUS con las **principales propuestas empresariales de cara a las Elecciones municipales y autonómicas de 2019**, con medidas clave para el Sector como: la potenciación modos de transporte colectivo que contribuyan a la lucha contra la despoblación; la creación de autoridades únicas coordinadoras de los modos de transporte y de billetes únicos; un marco normativo de financiación del transporte; una contratación pública que busque la mejor relación calidad precio en las licitaciones; medidas específicas para el discrecional y turístico, como paradas y aparcamientos en las ciudades; prioridad para el transporte escolar en los accesos a los colegios; Planes de transporte al trabajo; mejorar la fluidez del tráfico y la eficiencia de los transportes públicos con medidas como carriles Bus-VAO en los ejes de penetración de las principales ciudades; planes de mejora de la calidad del aire; o un plan Renove de estaciones de autobuses, entre otras.

Para finalizar, la Junta Directiva aprobó el presupuesto y el calendario de reuniones de la Confederación para el próximo año, junto con el proyecto de **Plan de Acción de CONFEBUS 2019**. Entre las principales acciones que la Confederación llevará a cabo el próximo año, destacan: la celebración de la Asamblea General de la Confederación (previsiblemente en abril); la 9ª edición del Máster en Dirección y Gestión de Empresas de Transporte de Viajeros por Carretera, que dará comienzo el próximo mes de febrero; el 5º Curso de la Universidad de Verano de CONFEBUS; junto con la organización de un gran congreso empresarial del transporte para la

E RESCUE SYSTEM

LA TECNOLOGÍA PATENTADA Y HOMOLOGADA QUE CONVIERTE CUALQUIER BUTACA EN UN ELEMENTO DE INMOVILIZACIÓN Y EXTRACCIÓN DE ACCIDENTADOS.

ADAPTABLE A TODAS LAS BUTACAS. AUMENTE EL NIVEL DE SEGURIDAD DE SUS VEHÍCULOS.

LA SEGURIDAD SALVA VIDAS Y PUNTÚA EN LAS LICITACIONES: INFORMADO MINISTERIO DE FOMENTO Y COMUNIDADES AUTÓNOMAS.

SOLO VENTA DIRECTA PARA AUTOCARES YA MATRICULADOS.

ESTUDIADO Y AVALADO POR

NORMALIZADO POR AENOR

AENOR Asociación Española de Normalización y Certificación

UNE 26107

POWERED BY:

INNOVATION & SAFETY

WWW.E-RESCUE.COM
T: (+34) 91 854 85 27
C/ **Camino de Pradovera** NAVE 1
28440 Guadarrama Madrid - Spain
info@e-rescue.com

próxima primavera, bajo el nombre de “CONFEBUS SUMMIT 2019”.

Del mismo modo, se llevará a cabo un exhaustivo seguimiento normativo a nivel nacional, autonómico y europeo, con la elaboración de informes y propuestas, prestando especial atención a temas tan relevantes para el transporte en autobús como: los Paquetes de Movilidad de la Comisión Europea, especialmente en lo que se refiere a la propuesta para modificar el Reglamento 1073/2009 de servicios internacionales de autobús; la modificación del ROTT; el tratamiento del IVA en las subvenciones al déficit de explotación; el impulso Ley de Financiación del Transporte Público; la Fiscalidad Verde (Eurovíñeta, hidrocarburos…); la Ley de Cambio Climático y Transición Energética; o la derogación de la Ley de Desindexación de la Economía Española, entre otros.

La Confederación también seguirá trabajando a través de sus comisiones internas, tratando todos los asuntos de máxima prioridad y actualidad para el sector como los: interautonómicos, normativos, laborales, fiscales, urbanos, de innovación o de modelos licitaciones y contrataciones de cualquier tipo.

Otro de los principales objetivos de CONFEBUS para el próximo año será continuar con el plan estratégico de imagen sectorial, para reposicionar al sector en el lugar que le corresponde, y trabajando en el acercamiento y fomento de las relaciones con sus organizaciones territoriales, así como con otras organizaciones empresariales y sindicales, y organizará reuniones con los diferentes grupos políticos y con las comisiones de trabajo del Congreso para trasladar las principales prioridades y preocupaciones del sector del transporte de viajeros por carretera.

Volvo Buses ha analizado los gustos de los pasajeros y conductores de autocar

Al término de la reunión de la Junta Directiva se incorporó Jaime Verdú, director comercial de **Volvo Buses**, proyectando un video sobre la nueva gama totalmente nueva de autobuses para operaciones turísticas y de largo recorrido, la gama 9000, que fue presentada antes del pasado verano y que incluye dos modelos: el lujoso Volvo 9900 y el versátil Volvo 9700.

A continuación, centró su intervención en las principales conclusiones extraídas de las encuestas que Volvo Buses ha realizado analizado los gustos de los pasajeros de autocar a través de entrevistas a un total de 6.000 personas, mayores de 18 años, que han viajado en autocares turísticos o de largo recorrido en Alemania, Italia, España, Reino Unido, Francia y Suecia, para conocer su opinión sobre cómo debe ser un viaje en autocar para que ofrezca una experiencia positiva, lo más atractiva y competitiva posible, cumpliendo las demandas y necesidades de los viajeros, por lo que la opinión de los pasajeros resulta fundamental.

A la pregunta “Qué es lo más importante para el pasajero?”, el 67% se inclinó por el espacio para el asiento y las piernas, mientras que un 49% lo hizo por el conductor y el 27% por el Wi-Fi y el entretenimiento a bordo. Asimismo, una conexión wifi rápida encabeza la lista de los servicios más deseados por los pasajeros, siendo algo por lo que muchos pasajeros, sobre todo los más jóvenes, estarían dispuestos a pagar un poco más.

La seguridad es también algo muy importante para los viajeros, no solo del vehículo, también del equipaje, de la seguridad a bordo y del uso del cinturón. El 47% de los pasajeros desean que les informen sobre la seguridad del autocar antes de reservar sus billetes y dos tercios (66%) afirman que utilizan el cinturón de seguridad cuando viajan en autocar. Los países donde más se utiliza el cinturón de seguridad son Suecia, Francia y España.

Volvo Buses también ha realizado encuestas a algunos conductores de autobuses. Sobre lo más importante a la hora de elegir una empresa para trabajar, el 22% confirió el mayor valor al autocar que conducirá, mientras que un 18% valoró más la flexibilidad de horarios y un 14% la zona geográfica donde conducirá.

En cuanto a la mejor parte del trabajo, el 44% eligió unos pasajeros satisfechos, mientras que el 29% optó por la propia conducción.

Asimismo, la seguridad encabeza la lista de las prioridades de los conductores, seguida del manejo y maniobrabilidad y la visibilidad.

Finalmente, aunque la formación no es uno de los primeros parámetros de mayor interés, los conductores se mostraron interesados en tener un mayor conocimiento sobre los nuevos desarrollos tecnológicos, sistemas de asistencia a la conducción y de seguridad, con los que cuentan los vehículos actuales. ■

Abierto el plazo de inscripción para la 9ª edición del Máster de CONFEBUS

Dará comienzo el próximo mes de febrero

CONFEBUS ha abierto el plazo de inscripción para la 9ª edición del Máster en Dirección y Gestión de Empresas de Transporte de Viajeros por Carretera, donde, con una visión estratégica de la realidad empresarial del sector, se ofrece a los empresarios y profesionales una oportunidad única dentro del sector: formación para el desarrollo directivo y networking con la garantía de CONFEBUS y ESIC Business & Marketing School.

Fecha prevista de inicio: febrero 2019

Este Máster tiene una duración de 450 horas, de las que 405 son lectivas, con un formato similar al de las anteriores ediciones, ejecutivo (viernes por la tarde y sábado por la mañana) y dos veces en horario intensivo (miércoles, jueves y viernes). El curso se impartirá en ESIC, en la sede de Arturo Soria, 161 (Madrid).

Durante el Máster se hará un recorrido exhaustivo por todos los aspectos que necesita conocer quien asume tareas directivas en una empresa de transporte. Estos contenidos, transmitidos a través de las sesiones teórico-prácticas, serán contrastados, debatidos y analizados por ponentes y alumnado en un contexto cercano y próximo que proporciona un reducido número de participantes; elemento metodológico distintivo de la colaboración CONFEBUS-ESIC.

Los **objetivos principales del Máster** son:

1. **POTENCIAR UNA VISIÓN GLOBAL** de la empresa que permita mejorar la toma de decisiones gerencial.
2. Dotar de los conocimientos básicos para iniciar/entender la **TRANSFORMACIÓN DIGITAL DE LOS NEGOCIOS.**
3. Actualizar conocimientos y debatir sobre las **NOVEDADES** del sector.

Las Áreas Formativas incluyen: Dirección General, Económico-Financiera, Marketing y Gestión Comercial, Recursos Humanos y Organización, Dirección de Operaciones y Jornadas de trabajo teórico-práctico.

Para su desarrollo se contará, en ponencias de diferentes temáticas, con la participación de directivos de empresas del sector, representantes de la Administración, así como de expertos en finanzas, marketing, organización, normativa y leyes, lo que permitirá al alumno una visión estratégica de la realidad empresarial del transporte de viajeros por carretera.

Cabe destacar que varios alumnos que han pasado por esta formación especializada han promocionado en su trayectoria profesional.

Novedades temáticas en el programa

En el programa del Máster de CONFEBUS 2018-2019 se introducirán importantes novedades temáticas, divididas en tres grandes ejes:

1. Un eje **SECTORIAL** en el que se prestará especial atención a temas como:
   - Licitaciones en líneas regulares.
   - Medios de propulsión y reducción de emisiones.
   - Fiscalidad en el transporte.

2. Otro eje **GLOBAL** profundizará en asuntos como:
- Innovación y nuevos modelos de negocio.
- Customer experience.
- Gestión por competencias.
- Técnicas de persuasión aplicada y neuroventas.

3. Finalmente, un el tercer eje pondrá el foco en el aspecto **DIGITAL**:
- Marketing digital.
- Social media marketing.
- Plataformas de intermediación.
- Big Data.
- Ciberseguridad.

Recordamos, además, que existe la posibilidad de que las empresas financien el Máster a través de las **bonificaciones** de la Fundación Estatal para la Formación en el Empleo (Fundae). Desde CONFEBUS se facilitará toda la ayuda necesaria para realizar esta gestión, sin ningún coste adicional.

Puedes **descargar aquí**:

- FICHA DE INSCRIPCIÓN
- FOLLETO IX EDICIÓN
- SEPARATA FOLLETO

Para más información e inscripción puede contactar con el Departamento de Formación de CONFEBUS a través del teléfono 914 319 864 o del correo electrónico confebus@confebus.org. ■

In Memoriam: Ginés Prieto Osorio

70 años dedicados al mundo del transporte de viajeros

Hace unas semanas recibimos la triste noticia de la muerte de nuestro gran amigo y empresario Ginés Prieto Osorio, que pasó los últimos 70 años dedicado al mundo del transporte de viajeros y los 60 últimos dedicado a Autobuses Prisei.

La empresa, que inicialmente fue bautizada como Ginés Prieto, y que pasó luego a llamarse Autobuses Prisei, fue fundada junto con Manuel Seijas, su primer socio. Tras un corto periodo con nuevos asociados, tomó junto a su mujer la decisión de dirigir la empresa en solitario con su familia. Con el constante apoyo de su mujer, en esta empresa han crecido sus hijos. En ella han aprendido a valorar el trabajo y la responsabilidad de mantener, no sólo a la propia familia, sino también a la de los muchos trabajadores que han estado en la empresa.

Autobuses Prisei, con su línea de Opera a Los Cármenes, ha sobrevivido a todos los embates y continúa prestando un excelente servicio, integrada en el Consorcio de Transportes de Madrid. Ginés Prieto fundó la empresa en 1960, entonces la línea cubría Plaza de Ramales-Huerta de Castañedas.

Los inicios, como lo era todo en aquélla época, fueron bastante duros, lo que faltaba en dinero se compensaba con mucha ilusión y trabajo. Pero Ginés Prieto, Prisei, siempre tuvo el pulso firme y el rumbo cierto, porque nadie como el sabía que no hay viento favorable para el que no sabe a donde va.

Los muy baqueteados autobuses iniciales fueron dando paso a otros más modernos según lo fue permitiendo el crecimiento de la empresa. Con la llegada de la transición democrática y el crecimiento económico, se siguió manteniendo el espíritu de la empresa de dar el mejor servicio con el mejor material posible, en el que se ha invertido constantemente. En cuanto a la longitud de la línea, fue ampliada de 1977 hasta finalizar en la Glorieta de los Cármenes en Carabanchel. En 1987, como la gran mayoría del transporte

público, quedó integrada en el Consorcio de Transportes de la Comunidad de Madrid.

En 2010 la línea celebró su 50 aniversario. “Un éxito al que han contribuido con su trabajo y esfuerzo tanto aquéllos que han pasado por la empresa, como todos los viajeros que durante tantos años han confiado en nuestros servicios”, señalaron entonces desde Autobuses Prisei.

Además, Ginés fue un incondicional del asociacionismo. Su continuidad generacional no le impidió seguir asistiendo a los actos de la confederación y participar activamente. Fue fundador de la asociación provincial de transportes colectivos y líneas de viajeros de Madrid que, en defensa de la iniciativa privada y contra la municipalización, centró sus actividades en Madrid.

Con muchos recuerdos compartidos, a personas como él siempre les estaremos agradecidos y obligados al reconocimiento por su labor encomiable en favor del transporte de viajeros por carretera.

Desde CONFEBUS hemos lamentado profundamente la pérdida de esta gran persona, amigo y empresario, y queremos trasladar, también desde esta publicación, nuestro más sentido pésame y todo nuestro cariño a sus familiares, amigos y a todo el equipo de profesionales que conforman Autobuses Prisei. ■

Reformas en marcha de la DGT

Sobre normativa de tráfico, circulación y conductores

La Dirección General de Tráfico está trabajando en diversas modificaciones sobre normativa de tráfico, circulación y conductores, que a continuación analizamos desde la óptica del transporte en autobús:

Proyecto de Real Decreto por el que modifica el Reglamento General de Circulación

La DGT está preparando un Real Decreto por el que modifica el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto refundido de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto legislativo 6/2015, de 30 de octubre, aprobado por el Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre.

Con el citado Real Decreto, principalmente se pretende **reducir la velocidad en carretera convencionales** de 100 km/h a 90 para los turismos motocicletas y para los autobuses de 90 km/h a 80, con arcén de 1,5 metros. En el caso de los escolares supone además 10 km/h menos.

En este sentido, CONFEBUS ha solicitado a la DGT que para los autobuses se mantengan las

velocidades establecidas hasta ahora, ya que esta norma se justifica en el incremento de accidentes con victimas provocados por turismos y motocicletas, mientras que **el autobús, el modo más seguro de la carretera**, está implicado en menos del 1% del total de accidentes de tráfico con víctimas, unas cifras que se reducen aún más en el caso del transporte escolar debido a la exigente normativa que regula este tipo de servicios.

El mantenimiento de los límites de velocidad de circulación para autobuses en carreteras convencionales equipararía la velocidad comercial con los turismos, **evitando así adelantamientos a "vehículos largos"**, que supone la maniobra más peligrosa en conducción, y repercutiría, por tanto, positivamente en la seguridad vial.

Por otro lado, esta medida pretendida por la DGT **supondría también un encarecimiento de los costes** de los servicios de explotación de los servicios regulares de uso general de transporte interurbano en autobús y autocar que discurren por carreteras convencionales, repercutiendo negativamente en un incremento del billete para el usuario. Así, la reducción del límite de velocidad en carreteras convencionales supondría una ineficiencia para el transporte público interurbano, la cual no está basada en un motivo realmente justificado, puesto que no hay una accidentalidad que lo justifique.

Además, esta modificación supone una oportunidad perdida para **priorizar al transporte colectivo en autobús y autocar como una alternativa sostenible al vehículo privado**, que beneficie a la sociedad en su conjunto, que permita ahorrar tiempos de viaje sin perjuicio de la seguridad de los viajeros, que ofrezca una solución a la congestión en los accesos a las grandes ciudades y que reduzca los niveles de contaminación, entre otros beneficios.

Anteproyecto de Ley por el que se modifica el texto refundido de la Ley sobre tráfico

Por otro lado, también está trabajando está preparando un Anteproyecto de Ley por el que se modifica el texto refundido de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, en materia de permiso por puntos y licencia de conducción.

Las principales novedades que se pretenden introducir con este texto son:

- Se habilitará un sistema telemático que permitirá comunicar a las empresas de transporte las declaraciones de pérdida de la vigencia del permiso de los conductores profesionales que tienen empleados.
- Se revisan las infracciones que detraen puntos, como el uso del teléfono móvil, la falta de uso o uso incorrecto del casco, del cinturón de seguridad y sistemas de retención infantil, así como los excesos de velocidad en carreteras convencionales.
- Se aumenta el número de puntos, de 6 a 8, que se pueden recuperar por la superación de los cursos de sensibilización y reeducación.
- Se recuperará la totalidad del saldo de puntos (12 puntos) transcurridos dos años sin haber sido sancionado.

CONFEBUS celebra que se vaya a habilitar un sistema telemático que permitirá comunicar a las empresas de transporte las declaraciones de pérdida de la vigencia del permiso de los conductores profesionales que tienen empleados. Una reivindicación solicitada a la Administración desde hace años por el sector.

Proyecto de Real Decreto por el que se modifica el Reglamento General de Conductores

La presente modificación, que propone la DGT, del Reglamento General de Conductores, aprobado por el Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, se lleva a cabo con objeto de incorporar al

Continental
The Future in Motion

ContiPressureCheck™

Sistema para la monitorización de la presión de neumáticos

El Control en continuo de la presión de los neumáticos ayuda a reducir los costes operativos de la flota.

- **Economía:** Menor consumo de combustible, incremento del kilometraje y protección de la carcasa del neumático.
- **Fiabilidad y seguridad:** Prevención de averías que supondrían un coste mayor al no detectarse a tiempo y, sobre todo, posibles accidentes.
- **Sostenible:** Reducción las emisiones de CO_2 y por tanto protección del medio ambiente.
- **Sencillo:** Fácil de instalar, compatible con sistemas telemáticos y se puede montar en cualquier marca de neumáticos.

www.contipressurecheck.com

ordenamiento jurídico nacional la Directiva (UE) 2018/645 del Parlamento Europeo y del Consejo 18 de abril de 2018 en lo que respecta a la modificación de la Directiva 2006/126/CE sobre el permiso de conducción.

La citada Directiva tiene como finalidad principal cumplir diversos objetivos, entre ellos los relativos a la edad mínima exigible para obtener los permisos de las clases C, C+E, D1, D1+E, D y D+E conforme a las edades establecidas en la normativa reguladora de la cualificación inicial de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera.

Esta iniciativa viene a colmar una de las reivindicaciones del sector a la hora de darle instrumentos a las empresas que permitan **paliar un problema general de escasez de conductores profesionales** en el sector del transporte en autobús.

El proyecto de Real Decreto transcribe básicamente la nueva Directiva 2018/645 al ordenamiento jurídico español, ofreciendo las siguientes opciones para permitir supuestos en los que se autorice en España la expedición de permisos de conducir para vehículos de tipo D y D+E:

- **A partir de 18 años** contando con el CAP de cualificación inicial se podrían conducir tanto servicios domésticos de transporte de viajeros que no superen los 50 km como llevar autobuses vacíos sin límite kilométrico en el territorio español.
- **A partir de 20 años** contando con el CAP de cualificación inicial se pueden conducir todo tipo de servicios, pero limitados al territorio nacional.
- **A partir de 21 años** se pueden conducir todo tipo de servicios si esa persona cuenta con el CAP de cualificación inicial. Si la persona cuenta con el CAP de cualificación inicial acelerada entonces se limita esta posibilidad a servicios que no superen los 50 km.
- **A partir de 23 años** se pueden conducir todo tipo de servicios siempre que se cuente con el CAP de cualificación inicial acelerada.

Sin embargo, **el proyecto del Real Decreto no recoge bien que puedan llevarse a cabo todas las opciones que la nueva Directiva posibilita**. Los primeros dos supuestos, que permiten que personas por debajo de 21 años puedan acceder al permiso de conducir para vehículos de tipo D y D+E y a la profesión de conductor de autobuses, son opciones que la nueva Directiva traslada a los Estados miembros para que decidan si las aplica o no.

En lo que se refiere al permiso de conducir para vehículos de tipo D y D+E, la regla general de la nueva Directiva es permitir que: a) con 23 años y el CAP inicial acelerado se puedan hacer todo tipo de servicios de transporte de viajeros; b) con 21 años y el CAP de cualificación inicial se puedan hacer todo tipo de servicios, y; c) con 21 años y el CAP de cualificación inicial acelerada se puedan solamente servicios que no superen los 50 km.

En ningún momento el proyecto de Real Decreto recoge explícitamente que España decide rebajar esas edades mínimas que con carácter general se establecen tal y como permiten los dos segundos párrafos de los artículos 5.3.a)i) y 5.3.a)ii) en la Directiva 2003/59/CE.

Urge, por tanto, que **el proyecto de Real Decreto deje claro que España permite todas las opciones para así aprovechar la flexibilidad que la Directiva otorga a los Estados miembros** en la transposición de la norma al ordenamiento jurídico interno para fijar la edad inferior a los 21 años a partir de la cual permite que un mayor de edad acceda al permiso de conducir D y D+E. Ello permitirá poner los medios necesarios para contribuir a paliar un problema de escasez de conductores profesionales del que se dará cuenta posteriormente.

Proyecto de Orden Ministerial por las que se regulan los cursos de sensibilización y reeducación vial para los titulares de un permiso o licencia de conducción

Finalmente, la DGT ha elaborado un Proyecto de Orden Ministerial por la que se regulan los cursos de sensibilización y reeducación vial para los titulares de un permiso o licencia de conducción.

Esta orden tiene por objeto determinar el contenido, la duración y los requisitos de estos cursos para la recuperación parcial de puntos, o como requisito previo para poder obtener de nuevo la autorización para conducir cuya pérdida de vigencia haya sido declarada como consecuencia de haber perdido la totalidad de los puntos asignados o de una condena por sentencia judicial firme con privación del derecho a conducir por tiempo superior a dos años, o para poder volver a conducir tras haber sido condenado por sentencia firme por la comisión de un delito castigado por la privación del derecho a conducir por un tiempo igual o inferior a dos años. ■

Fomento muestra su compromiso en la realización del Bus-VAO de la A-2

Beneficiando a más de 15.000 usuarios del transporte público

El ministro de Fomento, José Luis Ábalos, ha reafirmado su compromiso con la mejora de las infraestructuras de transporte de la Comunidad de Madrid en la reunión mantenida hace unos días con la consejera de Transportes, Vivienda e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid, Rosalía Gonzalo, en la sede del Departamento.

Ábalos reiteró el compromiso expresado por el presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, en la reunión que mantuvo el pasado 22 de noviembre con el presidente de la Comunidad de Madrid, Ángel Garrido, y detalló a la consejera el avance de las distintas inversiones que el Ministerio de Fomento tiene ya en marcha o va a emprender próximamente.

Bus VAO A2

El ministro mostró a la consejera el interés del Ministerio de Fomento en rematar la tramitación del convenio para la realización del BUS-VAO de la A-2, actuación para la cual es necesaria la implicación financiera de todas la Administraciones Públicas que están participando en la concepción de este proyecto piloto.

La consejera ha subrayado que el proyecto "ya está muy avanzado" y que "la Comunidad de Madrid ha hecho todos sus deberes y que solo está pendiente de la firma de un convenio a cuatro bandas entre el Gobierno regional, el Ayuntamiento de la capital y los ministerios de Interior y Fomento".

En este sentido, Gonzalo ha pedido al ministro que fije "con la mayor celeridad posible" la fecha para firmar este convenio como paso imprescindible para que más de 15.000 usuarios del transporte público se beneficien de este proyecto, que supondrá un ahorro para los madrileños de 500.000 horas al año y contribuirá a la mejora de la calidad del aire evitando la emisión de hasta 900 toneladas de CO_2 al año.

Mejoras accesibilidad transporte público

El responsable del Departamento también trasladó a la consejera madrileña que se están redactando los proyectos de actuaciones a corto y medio plazo para la mejora de la accesibilidad y movilidad del transporte público en las autovías A-2, A-4 y A-6, con una inversión estimada de 66 M€.

En cuanto las autovías A-1, A-3 y A-5, Ábalos informó que se están redactando los anteproyectos que integran las actuaciones necesarias para acometer de forma integral el problema de su capacidad y la mejora de la seguridad vial.

Al mismo tiempo, explicó que ya se dispone de la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) de la Variante de la A-1, cuyos requerimientos se están incorporando al Estudio Informativo en

redacción. En ese sentido, el ministro señaló que, tras la reunión mantenida con los ayuntamientos afectados, se está valorando presentar como nueva alternativa en dicho Estudio el empleo de infraestructuras existentes (radiales con liberación del peaje).

Al respecto, la consejera celebró los avances relativos a la Declaración de Impacto Ambiental que el Ministerio de Transición Ecológica tendrá lista en el mes de enero y que permitirá por tanto avanzar en un proyecto "imprescindible" para resolver los problemas de movilidad de la zona norte, en el que la Comunidad se ha involucrado de manera muy activa desde el primer momento. ■

La Ley de Cambio Climático y Transición Energética debe potenciar el uso del autobús

Así como mejorar las infraestructuras dedicadas al transporte público

El Gobierno está trabajando en una ley de cambio climático y transición energética con el objetivo de adoptar un marco regulatorio adecuado que le permita desacoplar de forma definitiva el crecimiento de la economía española con las emisiones de gases de efecto invernadero. Un marco instrumental para facilitar la transición energética y una economía plenamente descarbonizada.

CONFEBUS ha analizado el impacto que esta ley tendría en el sector de transporte de viajeros en autobús y autocar.

La **aplicación del principio quien contamina paga** es uno de los principios rectores de la futura Ley, que además prevé **estudiar la necesidad de establecer la Euroviñeta en España**.

Por otro lado, la futura Ley prohibirá desde su entrada en vigor cualquier nuevo subsidio u otro incentivo económico para favorecer el consumo de combustibles fósiles e instará al Ministerio de Hacienda a **identificar** en un año **todas las ayudas y medidas fiscales que favorezcan el consumo de combustibles fósiles a fin de establecer un calendario para su revisión**. Esto puede tener impacto en la figura del gasóleo profesional.

Además, **se obligará a los municipios de más de 50.000 habitantes** a integrar medidas de mitigación de emisiones derivadas de la movilidad en los planes de ordenación urbana, instándoles a que establezcan medidas para la **creación de zonas de bajas emisiones antes de 2023**, para la **mejora y uso de la red de transporte público** o para la **electrificación de la red de transporte público** y otros combustibles sin emisiones de gases de efecto invernadero (p.ej metano).

El impacto del cambio climático será tenido en cuenta **en la planificación y gestión de las infraestructuras de transporte**, y **los pliegos de contratación** en licitaciones de la administración central **deberán contener criterios de reducción de emisiones y huella de carbono**.

Al menos **el 20% de los Presupuestos Generales del Estado tendrán impacto positivo en cambio climático** y el Ministerio de Hacienda deberá formular propuestas que aseguren que la financiación de las comunidades autónomas y el acuerdo sobre atribución de fondos integren condiciones climáticas en las políticas e inversiones cofinanciadas de infraestructuras y movilidad.

Igualmente, con esta ley el Gobierno pretende **prohibir, a partir de 2040, la venta de turismos y vehículos ligeros con emisiones directas de dióxido de carbono** que no se destinen a fines comerciales. Para 2050 ese parque no deberá tener emisiones directas de CO_2.

Consideraciones de CONFEBUS

Al respecto de este proyecto de ley, CONFEBUS ha elaborado un informe en el que lamenta que **la nueva ley no aproveche para potenciar el uso de sistemas de transporte más eficientes en los servicios públicos y colectivos de transporte en autobús, mediante el establecimiento de planes y líneas de ayudas coordinados con todas las administraciones públicas** para

fomentar la sustitución paulatina del parque actual de vehículos por aquellas tecnologías limpias que, bajo el principio de neutralidad tecnológica, mejor permitan garantizar la movilidad sostenible y los servicios de transporte.

Por otro lado, considera que se ha de **exigir a los municipios de más de 50.000 habitantes que lleven a cabo todas sus medidas de mitigación climática de forma coordinada** con todas las administraciones públicas **y consensuada** con los agentes sociales, realizando previamente informes de impacto económico, social y medioambiental, estableciendo calendarios de actuación que sean realistas y asumibles, y proporcionando información anticipada y completa sobre dichas medidas y su impacto.

Del mismo modo, se debe considerar la **mejora de las infraestructuras dedicadas al transporte público** entre las medidas de mitigación que los los municipios de más de 50.000 habitantes han de llevar cabo para así posibilitar la implantación de carriles bus, plataformas reservadas, medidas de priorización de la circulación y reformas viarias para reducir las externalidades del tráfico y mejorar la calidad del servicio público y colectivo, que también pueden abarcar el desarrollo de planes de modernización y rediseño de intercambiadores y estaciones de autobuses para facilitar transbordos y movilidad sostenible en las conexiones de última milla en dichos núcleos.

Finalmente, la Confederación **urge que la nueva ley contemple la realización de reformas fiscales que redunden en la sostenibilidad y posibiliten un mayor y mejor uso del transporte público**, tales como impuesto al carbono deducible para las empresas de transporte de viajeros, la deducción del abono de transporte público en el IRPF o peajes urbanos a la congestión cuya recaudación se destine exclusivamente a la financiación y mejora del transporte público. ■

Antonio Garamendi elegido presidente de CEOE

"El nuevo presidente de CEOE lleva en el ADN las palabras empresa y empresario"

La Asamblea Electoral 2018 de la Confederación Española de Organizaciones Empresariales (CEOE) ha elegido por aclamación a Antonio Garamendi como nuevo presidente de la organización. El nuevo líder de los empresarios españoles ha agradecido su nombramiento a su círculo más cercano y ha desgranado cuál será su hoja de ruta para los próximos cuatro años: "El nuevo presidente de CEOE lleva en el ADN las palabras empresa y empresario", ha afirmado.

El que hasta ahora era el líder de CEPYME era el único empresario que había presentado su candidatura. Aunque en un principio estaba prevista la votación en urnas, el presidente de CEIM, Juan Pablo Lázaro, ha pedido la palabra para solicitar que el candidato fuera elegido por aclamación.

Finalmente la Asamblea ha elegido este procedimiento y, tras su elección, Antonio Garamendi ha recibido una ovación por parte de los asistentes, que ha dirigido unas breves palabras agradeciendo su nombramiento.

Más de 700 compromisarios estaban convocados a esta Asamblea Electoral, en la que **Juan Rosell hizo balance de su trabajo en la presidencia de la CEOE y ha deseado muchos éxitos a su sucesor.** Ha puesto en valor el consenso logrado y la transparencia impuesta dentro de la organización. También ha avisado durante

su discurso de que, a su juicio, “la gran reforma pendiente es la de las administraciones públicas”.

“Hoy es un día muy especial para CEOE y también para mi”. El nuevo presidente de la Confederación Española de Organizaciones Empresariales (CEOE) comenzó su primer discurso al frente de la institución señalando que “hoy es un día importante”. “El nuevo presidente de CEOE tiene en el ADN la palabra empresa y empresario”, ha asegurado en el acto celebrado en el Palacio de Congresos de IFEMA. “Hasta mis cuatro bisabuelos y los de mi mujer eran empresarios. Yo hasta de pequeñito he visto ese espíritu de empresa”, rememoró en su discurso ante la Asamblea Electoral de la Confederación.

“Lo primero que tengo que hacer es agradecer a mi familia: a mi mujer y a mis hijos”, afirmó. Garamendi dijo que “todos tenemos que agradecer a la familia esa comprensión cuando perdemos tantas horas en esta que es nuestra vocación, trabajar por la sociedad”.

A continuación, quiso agradecer la labor de José María Vizcaíno, fundador y ex presidente de la patronal vasca que falleció en 2005, y a José María Cuevas, “la persona que me entendió, nos dio espacios y aparte de su experiencia me dio alas”.

En su discurso también **hizo una mención especial a los 45 muertos, 50 secuestrados y 10.000 extorsionados por el terrorismo en España**, que recibieron un gran aplauso de los asistentes.

“La CEOE cumplió el año pasado 40 años porque un grupo de empresarios tuvieron el plan estratégico de pensar en el futuro”, afirmó. “Hoy, 41 años después, es el momento de hablar de principios”, dijo.

Como guion de su discurso enumeró cinco principios: España, Empresarios, Encuentro, Evolución y Espíritu.

España

Garamendi habló de la **“España sin complejos”**. “En esta Asamblea, he pedido que junto con la bandera de España estén las banderas constitucionales de todas las comunidades de España”, dijo. “Esta España que nosotros peleamos es una España moderna integrada en Europa”, afirmó. “En nombre de todos los empresarios de nuestro país quiero mostrar nuestro apoyo y nuestra lealtad a la Corona, a D. Felipe VI, Rey de España”, enfatizó.

Empresarios

Dijo que va a poner en el eje central de CEOE a los jóvenes empresarios: “**Yo me sigo sintiendo joven empresario**. Vamos a animar a los jóvenes empresarios para que se recorran España para fomentar las ganas de emprender”. También pidió una segunda oportunidad para los empresarios que han sufrido la crisis: “Están en la cola del paro pero no pueden cobrarlo”. Además, “tenemos que concienciar a la sociedad para que haya más vocaciones empresariales”, señaló.

Encuentro

En cuanto a la palabra “Encuentro”, dijo que “la CEOE son cientos de miles de empresas”. Quiso hablar de los **“empresarios con cara y ojos”**, de todos los rincones de España y de todos los sectores. “Nosotros representamos a los que pisan las alfombras rojas y a los que no, que son la mayoría”, remarcó. “A veces tenemos conflictos regionales o sectoriales, pero siempre sacamos posiciones comunes; es algo que lleva haciendo CEOE en los últimos 41 años”, dijo.
“Somos inclusivos, aquí cabe todo el mundo”, remachó. El nuevo presidente de CEOE también dijo que “la paz social es la mayor infraestructura del país”. Explicó que hay 5.000 mesas de diálogo social abiertas donde se sientan los empresarios y los sindicatos a hablar.

Por otro lado, cuestionó la última subida unilateral del salario mínimo interprofesional, “porque se nos ha orillado a los trabajadores y a los empresarios”. También explicó que es importante que las Administraciones Públicas se pongan de acuerdo con la contratación pública, porque si no las empresas entrarán en crisis y en quiebra.

Evolución

Sobre la evolución mencionó la importancia de “la revolución digital”, que “es el nuevo reto del

futuro". También habló de la urgencia de mejorar la FP Profesional. Puso en valor la internacionalización de las empresas: "Miles de empresarios cogieron la maleta", dijo. "El futuro de nuestro país es saber que estamos en Europa y en el mundo. CEOE va a reforzar su apuesta por la internacionalización a través de la marca CEOE Internacional", detalló.

Dentro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030, también puso énfasis a la igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres: "Tenemos el proyecto Promociona que es un ejemplo. Es el buque insignia de la CEOE para lograr la **igualdad**".

También avanzó que en pocos días la organización presentará un informe sobre la brecha salarial. Como los estatutos permiten al presidente en incorporar al Comité Ejecutivo a cinco personas, Garamendi dijo que va a incorporar a cinco mujeres empresarias y que también va a ampliar las vicepresidencias de la organización para poder incluir a más mujeres.

Entre sus objetivos también se incluyen la sostenibilidad medioambiental y económica. Quiso apoyar especialmente a la industria, haciendo una especial mención a la del automóvil, a la que les prometió lo siguiente: "Tenéis todo nuestro apoyo". "Vuelvo a demandar, a implorar, que trabajemos el diálogo social", remachó.

Espíritu

Os voy a pedir "espíritu y alma, además de transparencia en los procesos y democracia en las decisiones". "Que la sociedad cuente con nosotros, porque vamos a trabajar como siempre lo hemos hecho: con independencia, con sentido de Estado y siempre con lealtad institucional", destacó. "Vicepresidenta estamos para sumar, no para restar", dijo dirigiéndose a Carmen Calvo, que estaba presente en el acto.

"Damos color y mucha luz y se nos va a oír", enfatizó parafraseando una canción de su hijo. "Juntos somos más y mejores", dijo el nuevo presidente de los empresarios.

Antonio Garamendi quiso destacar al final de su discurso la importancia de la competitividad: "Es compatible con el humanismo". "Lo único que voy a hacer es ser vuestra correa de transmisión", concluyó.

José Alberto González-Ruiz elegido secretario general de CEOE

Además Junta Directiva de CEOE, a ha aprobado el nombramiento de José Alberto González-Ruiz, como secretario general de esta organización empresarial, en la reunión mantenida tras la Asamblea Electoral de CEOE.

José Alberto González-Ruiz es licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad Complutense de Madrid y Master en Dirección de Administración de Empresa por el Instituto Superior de Empresa, así como licenciado en Economía Europea por la Universidad Libre de Bruselas.

El nuevo secretario general de CEOE ha sido secretario general de CEPYME desde el año 2011. Anteriormente fue director gerente de CEOE; director de Relaciones Institucionales con la UE de Altadis; presidente de la Sociedad Estatal para el Desarrollo Tecnológico del Turismo, Sedettur y de la Sociedad Estatal de Gestión de la Información Turística, Segitur. Entre 1997 y 2002 fue consejero-delegado de la Sociedad Estatal de Transición al Euro, Setesa**.** También ha sido director del Gabinete del Vicepresidente Ejecutivo del ICEX; director adjunto de la delegación de CEOE en Bruselas y jefe de sección del Departamento Económico de Unesa.

Apoyo de CONFEBUS

Como ya se manifestara cuando presentó su candidatura a la presidencia de la CEOE, CONFEBUS quiere reiterar de nuevo su respaldo y apoyo a Antonio Garamendi, por su trayectoria profesional y profundo conocimiento del sector empresarial, considerándole la persona idónea para liderar la CEOE en un momento clave para la economía y las empresas españolas, ante los decisivos retos que tienen por delante, entre ellos, consolidar el proceso de recuperación iniciado en los últimos años.

Asimismo, desde CONFEBUS destacan la sensibilidad y apoyo mostrado por el nuevo presidente de CEOE al sector del autobús, consciente de su carácter estratégico para la economía y la sociedad españolas. ■

www.fleet.vdo.es

Nuestra ingeniería y experiencia ponen a tu disposición soluciones que te ayudarán a explorar todo el potencial de tu flota para una efectiva toma de decisiones.Te garantizamos ahorro, eficiencia, análisis de vehículos y conductores y muchas más ventajas.

Acude a nuestra red de casi 10.000 talleres en más de 30 países y trabaja hoy con la tecnología del futuro.

VDO

VDO - A Trademark of the Continental Corporation
Continental Automotive Spain S.A. | C/ Sepúlveda 11, 28108 Alcobendas (Madrid) | Tfn.: 91 657 21 21 | E-mail: info@vdo.es

Novedades en el visado de autorizaciones de transporte

Se acaba de publicar en el la Resolución de 3 de diciembre de 2018, de la Dirección General de Transporte Terrestre, por la que se establece el calendario de visados de las autorizaciones de transporte y de actividades auxiliares y complementarias del transporte.

El visado de las autorizaciones de transporte es la actuación por la cual la Administración constata el mantenimiento de las condiciones que originariamente justificaron el otorgamiento de las mismas y que constituyen requisitos para su validez, y de aquellos otros que, aun no siendo exigidos originariamente, resultan obligatorios. La Administración deberá visar bienalmente todas las autorizaciones de transporte, con arreglo a los plazos que, a tal efecto, señale la DGTT.

Teniendo en cuenta que, a partir de enero de 2019, las autorizaciones ya no se documentarán en tarjetas de transporte, la DGTT ha considerado conveniente señalar, a efectos identificativos, la clave con la que el Registro de Empresas y Actividades de Transporte distingue cada clase de autorizaciones.

Las novedades que introduce la citada Resolución son:

- A partir de 2019 las autorizaciones de transporte ya no se documentarán en soporte físico, **serán electrónicas y su visado será realizado de oficio por la Administración**.

- Se modifica la clave de las autorizaciones en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte, siendo la de transporte público de viajeros **VDE, en vez de VD**, y su visado se realizará los años impares.

- El **calendario de los visados** que se deban realizar cada año (impares para las de transporte de viajeros) se establece en función de la terminación del NIF de la Empresa, es decir, para los terminados en 1 en el mes de enero, los terminados en 2 en febrero, los terminados en 3 en e marzo, los terminados en 4 en abril, los terminados en 5 en mayo, los terminados en 6 en junio, los terminados en 7 en julio, los terminados en 8 en septiembre, los terminados en 9 en octubre y los terminados en 0 en diciembre.

El sistema de visado de oficio por la Administración se inicia con una comunicación electrónica de la Administración en los 10 días anteriores al mes en el que le corresponda ser visada la autorización, atendiendo al calendario anteriormente indicado, **comunicación que tiene que ser confirmada** a través de la sede electrónica por el titular para poder visar. Con este trámite junto con el pago de la tasa se inicia el procedimiento de visado.

Si la empresa no ha recibido la comunicación electrónica en los 10 días anteriores al mes de visado, siempre podrá acceder a través sede electrónica para comprobar el estado de la autorización.

Durante el **mes correspondiente al visado** se generará el expediente de visado, y es en este periodo donde la Administración realizará las correspondientes comprobaciones y en los casos en los que hubiera deficiencias es el periodo en

el que hay que subsanarlas. Finalizado este periodo, en el mes siguiente la autorización quedará visada o perderá su validez, según proceda, para ello la Administración remitirá a la empresa mediante una Resolución la información de si el visado ha sido positivo o negativo.

En caso de ser negativa la Resolución de visado, la empresa será la que tenga que solicitar la rehabilitación.

En la sede electrónica del Ministerio de Fomento, en el área de actividad “Transporte Terrestre” y a la que se puede acceder a través de la dirección http://sede.fomento.gob.es/TRANSPORTE-NACIONAL/ puede consultarse la situación de la autorización y realizar las gestiones necesarias.■

CEOE elabora un catálogo con las prioridades turísticas que deben ser abordadas por el Gobierno

El Consejo de Turismo de CEOE, del que forma parte CONFEBUS, ha elaborado un documento con las cuestiones prioritarias que deben ser abordadas por el Gobierno en materia de Turismo.

Dichas prioridades se estructuran en dos bloques diferenciados: (i) por un lado, aquéllas de carácter general que afectan a las diferentes actividades turísticas que engloba el sector; y (ii) por otro lado, aquéllas de carácter más sectorial.

Del mismo, a continuación desgranamos las principales prioridades del transporte de viajeros por carretera:

- La **actividad discrecional y turística** contribuye de manera decisiva al desarrollo de otras actividades económicas, especialmente el turismo. Por ello habría de recibir **medidas específicas de apoyo** que fomenten su consistencia económica, su rendimiento empresarial y su estabilidad. Se debería establecer un programa específico como parte fundamental del sector turístico.

- Fomentar la creación de **paradas estratégicas y áreas de aparcamiento de autocares** en zonas de interés turístico, contribuyéndose de este modo al desarrollo del turismo sostenible.

- **Políticas que favorezcan el equilibrio intermodal** y que brinden mayores réditos a la sociedad por la vía de una competencia más justa y/o una complementariedad más eficaz. Entre ellas, destaca la necesidad de avanzar en las acciones a desarrollar respecto a la oferta ilegal, adecuadas políticas tarifarias en medios de transporte terrestre competidores, y una modernización equilibrada de las infraestructuras de las que depende crucialmente el autobús para un desempeño eficiente de sus actividades.

- **Plan integral de Modernización y rediseño de las estaciones de autobuses**, que son infraestructuras clave para que el desempeño de la actividad, y contribuyen a una satisfactoria experiencia de viaje. Este plan debería cubrir, al menos, la renovación de las estaciones de autobuses de las capitales de provincias y de los núcleos de población de más de 100.000 habitantes que sean nodos de comunicación vertebradores de sus respectivos territorios. Las estaciones potencialmente beneficiarias de este plan sumarían un total aproximado de 60. En términos de usuarios potencialmente beneficiarios, éstos podrían superar los 650 millones al año.

  Tomándose en consideración que en muchos municipios el servicio de autobús es la única alternativa al vehículo privado, el plan de modernización de estaciones de autobuses es urgente.

- Construcción y habilitación de **carriles bus y plataformas reservadas** como forma de reducir la congestión, contaminación en los ejes de acceso a las ciudades y mejorar la

calidad del servicio público, especialmente en las conexiones con los principales aeropuertos.

- Finalización de los planes concesionales en las Comunidades Autónomas y licitación de las concesiones actualmente en precario con estándares de calidad armonizados para crear una red de transporte público regular de acceso a todo el territorio.

Se puede acceder al documento completo aquí. ■

Importantes avances para aprobar los Paquetes de Movilidad

Se acuerdan nuevas condiciones laborales en el transporte por carretera

La Comisión Europea presentó tres conjuntos de iniciativas con diferentes propuestas para modificar normativa de transportes (u otras que afectan igualmente) en los meses de mayo y noviembre de 2017 y en mayo de 2018, a los que se les ha llamado Paquetes de Movilidad I, II y III. Desde entonces, las diferentes iniciativas han estado sometidas a intenso debate y discusiones en el seno del Parlamento Europeo y del Consejo de la UE, quienes deben aprobarlas.

El pasado 3 de diciembre tuvo lugar en Bruselas el Consejo de Transportes de la UE, donde algunas de las iniciativas del **Paquete Movilidad I** coparon gran parte de la reunión. Los ministros de transporte de los Estados miembros de la UE lograron cerrar un acuerdo de orientación general sobre las propuestas relativas al acceso a la profesión de transportista y a los mercados de mercancías, así como a los aspectos sociales del sector del transporte por carretera (cabotaje, desplazamiento, tiempos de conducción y períodos de descanso). A pesar de que ocho países votaron en contra (mayoritariamente del Este de Europa), la mayor parte de los Estados miembros apoyó las propuestas de la Presidencia austriaca del Consejo. La comisaria de Transporte, Violeta Bulc, calificó el acuerdo como “una gran noticia para los conductores y operadores de transporte por carretera”, e instó al Parlamento Europeo a avanzar rápidamente en la aprobación.

Dichas propuestas comprenden nuevas normas sobre periodos de conducción y descanso de los conductores, el posicionamiento mediante tacógrafos, el desplazamiento de los conductores a otros Estados miembros, el cabotaje y el establecimiento de los transportistas por carretera. La reforma normativa está diseñada para garantizar un equilibrio entre las condiciones de trabajo adecuadas para los conductores y la libertad de proporcionar servicios transfronterizos para los operadores. También se espera que proporcione claridad al sector y ponga fin a las interpretaciones nacionales divergentes de las normas.

Entre otros aspectos, el Consejo (países de la UE) acordó que todos los vehículos que lleven a cabo operaciones de transporte internacional deberán ir equipados para finales de 2024 con tacógrafos inteligentes que registrarán de manera automática cuándo y dónde los vehículos han cruzado una frontera.

Sobre las operaciones de cabotaje, los ministros acordaron mantener la regla que permite un máximo de tres operaciones en siete días. Para impedir las operaciones de cabotaje sistemáticas, se introducirá un periodo de cinco días antes de poder llevar a cabo nuevas operaciones de ese tipo en el mismo país y con el mismo vehículo.

La reforma también aclara cómo los conductores se beneficiarán del principio de mismo salario por el trabajo en un mismo sitio. La regla general sería que, si una operación se organiza de tal manera que el vínculo entre el trabajo del conductor y el país del establecimiento permanece intacto, el conductor sería excluido de las reglas sobre los trabajadores desplazados. Esto significa que las operaciones de transporte bilateral son excluidas explícitamente. Para todos los demás tipos de operaciones, incluido el cabotaje, las normas para los trabajadores desplazados se aplicaría desde el primer día de la operación.

Según el Consejo de la UE, los transportistas deberán organizar los horarios de trabajo de los conductores para que puedan regresar a sus hogares al menos cada cuatro semanas o, si el conductor decide tomar dos descansos semanales reducidos, después de tres semanas de trabajo.

En cuanto a la posición española, el Ministerio de Fomento no ha apoyado las limitaciones al cabotaje propuestas por la presidencia austríaca, ya que estas limitarían las posibilidades de cabotaje que hacen las empresas que cumplen las normas y, al mismo tiempo, obligaría a hacer más kilómetros en vacío a los transportistas.

Tras este enfoque general, el Consejo deberá negociar con el Parlamento Europeo para la aprobación definitiva de estas normas. La Eurocámara aún sigue dividida en estas iniciativas del I Paquete de Movilidad, que fueron rechazadas por el Pleno del Parlamento en el mes de julio y cuyo futuro se está decidiendo en estos días en la comisión de transportes y turismo del Parlamento. Sin embargo, los Eurodiputados se muestran confiados en poder alcanzar un acuerdo antes del fin de la legislatura en mayo de 2019.

Otras iniciativas del Paquete I a destacar son la revisión de la Eurovíñeta y la propuesta para la interoperabilidad del sistema de telepeaje europeo. Sobre la propuesta de revisión de la Eurovíñeta, que la Comisión pretendía que abarcase a autobuses, el Parlamento tiene desde junio un mandato para negociar un texto consensuado con el Consejo. En cuanto al sistema de telepeaje europeo, las negociaciones entre las dos instituciones (Consejo y Parlamento) culminaron en un texto provisional que aún debe ser refrendado por cada una de ellas por separado.

Por su parte, el **Paquete de Movilidad II** contiene dos iniciativas de interés: la modificación del Reglamento de servicios internacionales de transporte en autobús y la revisión de la Directiva de vehículos limpios. En cuanto a los servicios internacionales, el Consejo no está trabajando la propuesta y solamente se está llevando a cabo su tramitación en el Parlamento. La propuesta de revisión de la Directiva de Vehículos Limpios tenía un texto muy avanzado en el Parlamento que fue tumbado por el Pleno de 25 de octubre y donde se pretendía que el 50% de los autobuses urbanos fuesen eléctricos hasta 2025 y el 75% hasta 2030. Ese rechazo obliga a que la comisión parlamentaria encargada del informe deba volver a trabajar en el texto. Esta propuesta sí se está trabajando en el seno del Consejo.

Finalmente, el **Paquete de Movilidad III** incluye varias iniciativas que no están siendo tramitadas por los legisladores de la UE. Entre ellas destaca la propuesta relativa a los requisitos de homologación de tipo de los vehículos de motor, la cual prevé la instalación obligatoria de alcolocks para nuevos vehículos. Esta propuesta está siendo trabajada en el Parlamento, esperándose que en enero pueda haber un proyecto de texto que remitir al Pleno para ser votado antes del fin de la legislatura en mayo de 2019. ■

Comenzando una nueva era: movilidad limpia, segura y asequible

Los ministros de Medio Ambiente y de Transporte de la Unión europea aprueban la "Declaración de Graz"

Los ministros de Medio Ambiente y de Transporte de la Unión europea han aprobado la "Declaración de Graz", que incluye una serie medidas políticas para conseguir una movilidad sostenible, limpia, segura, asequible e accesible en Europa, que sea beneficiosa para nuestros ciudadanos, nuestra sociedad, nuestro medio ambiente y nuestra economía.

El Acuerdo Climático de París establece objetivos ambiciosos a largo plazo, mejorar la acción colectiva global y acelerar la transformación global hacia una sociedad baja en carbono y resistente al clima. La Comisión Europea y los Estados miembros ya han lanzado varios paquetes de movilidad, incentivos y regulaciones para proporcionar un camino claro para el transporte y la movilidad respetuosos con el medio ambiente y el clima y para trabajar hacia una Unión Europea sostenible y viable, basada en el principio de responsabilidad colectiva. Sin embargo, se necesitan políticas más ambiciosas para la movilidad y el transporte limpios, a fin de lograr los ambiciosos objetivos de París. El acuerdo climático y las políticas europeas de calidad del aire y para mejorar la seguridad, la salud y la calidad de vida de los ciudadanos europeos en ciudades y regiones. Se requiere un enfoque político de transformación holística, que combine acciones y haga uso de sinergias, entre otras cosas con respecto a cambios de comportamiento, conceptos compartidos, vehículos limpios y de cero emisiones y combustibles alternativos, digitalización, gestión de la movilidad, logística de transporte más limpia, movilidad activa, seguridad y movilidad inclusiva, multimodalidad e infraestructura para el transporte público con nuevos servicios de movilidad atractivos y asequibles y un sistema de transporte totalmente integrado. Para que esto suceda, son esenciales las inversiones consistentes y los marcos e incentivos de apoyo, junto con una mayor investigación e innovación.

Esta transformación de movilidad limpia también proporcionará un ímpetu crucial para el crecimiento económico verde al tiempo que garantiza la competitividad de la industria europea del transporte y la automoción y creará nuevas oportunidades para empresas y empleos verdes. El amplio apoyo e incentivos para todos los actores relevantes son elementos clave para asegurar la aceptación necesaria para esta transformación. En las principales transformaciones que se avecinan, es esencial garantizar una transición justa y tratar de fortalecer el empleo de las mujeres y la igualdad de oportunidades para las mujeres y los hombres en este sector.

La Comisión Europea, los Estados miembros y las autoridades regionales y locales deben intensificar aún más sus esfuerzos para hacer que este acuerdo ecológico se produzca y garantizar una transformación sin problemas hacia una movilidad baja en carbono y respetuosa con el medio ambiente, a la vez que se cumplen los principios de una mejor coherencia política, mejor gobernanza y asociaciones, así como mejor financiación e incentivos. En este contexto, los flujos financieros deben ser compatibles con un camino hacia las bajas emisiones de gases de efecto invernadero y el desarrollo resistente al clima. Las medidas políticas y la financiación deben centrarse en alcanzar los objetivos climáticos europeos de 2030 y la visión a largo plazo de 2050 de conformidad con el Acuerdo Climático de París, teniendo en cuenta también la agenda 2030 para el desarrollo sostenible. Deben evitarse los efectos negativos rebote. Las medidas ya implementadas deben implementarse

Iluminas
nuestra ilusión.

Expertos en **ECO**movilidad

Carretera de A Coruña, km. 59,5
15890 Santiago de Compostela
Tel. +34 981 552 460
www.castrosua.com

Castrosua

adecuadamente, junto con nuevas acciones concertadas, asociaciones y marcos de apoyo que también involucren al sector privado.

La reunión informal de ministros de Medio Ambiente y de Transporte, celebrada en Graz (Austria), acogió con satisfacción los esfuerzos de la Comisión Europea en la preparación de la "Propuesta de estrategia para la reducción a largo plazo de las emisiones de gases de efecto invernadero de la UE de conformidad con el Acuerdo de París". En este contexto, se alentó a la Comisión Europea a adoptar un enfoque estratégico de política holística, que incluya una estrategia integral y un camino hacia una movilidad limpia, segura, accesible y asequible, y también para fortalecer la innovación y la competitividad e inclusión social en Europa.

Deben aumentarse sus esfuerzos hacia una movilidad de emisiones cero mediante incentivos e instrumentos de financiación

Se ha pedido a los Estados miembros que apliquen las políticas existentes pertinentes como una prioridad. Deben alentarse y apoyarse a ellos, junto con las ciudades, las regiones, las empresas y los agentes de transporte, para aumentar sus esfuerzos hacia una movilidad de emisiones cero mediante incentivos e instrumentos de financiación, que deben proporcionarse, entre otras cosas, a nivel europeo y mediante la simplificación de las normas sobre ayudas estatales. Con este fin, los Estados miembros reconocen la importancia de hacer uso de la financiación existente y las oportunidades de fusión para un transporte limpio.

La Comisión, los Estados miembros, las autoridades regionales y locales y otras partes interesadas deberán desarrollar aún más las siguientes acciones:

Vehículos limpios: introducción rápida de vehículos con cero emisiones y opciones de combustible descarbonizado

- Acelerar la introducción en el mercado de vehículos de bajas y cero emisiones, incluido el desarrollo de una infraestructura de carga adecuada, con miras a la neutralidad del carbono a largo plazo en Europa mediante

la contratación pública, sistemas de incentivos y amplios programas de apoyo para los actores del transporte, además de garantizar la provisión adecuada de energía limpia y renovable y su infraestructura relacionada. La financiación y los incentivos financieros a nivel de la UE y nacional deben utilizarse para proporcionar apoyo para acelerar la introducción en el mercado de vehículos, infraestructuras y servicios de baja y cero emisiones para combustibles alternativos.

- Desarrollar aún más las regulaciones de emisiones para vehículos de carretera más allá de 2030, con el objetivo de aumentar la aceptación en el mercado de vehículos de bajas y cero emisiones de manera compatible con los esfuerzos necesarios para cumplir los compromisos en virtud del Acuerdo de París.

- Promover la introducción de la movilidad eléctrica y responder a las necesidades de electrificación en todos los modos de transporte.

- Desarrollar aún más opciones de combustible sostenible descarbonizado en Europa y aumentar la participación de las energías renovables en el transporte, al mismo tiempo que se fortalece la seguridad del suministro y la competitividad de la industria europea.

- Evaluar el marco legal para la promoción de infraestructuras de combustibles alternativos con el fin de identificar si y dónde se puede necesitar una actualización.

- Proseguir con los esfuerzos de investigación e innovación a través de los mecanismos de financiación de la UE actuales y futuros pertinentes, centrándose en tecnologías innovadoras para la descarbonización del sector del transporte, incluida la investigación sobre baterías, y cumpliendo con el principio de neutralidad tecnológica, teniendo en cuenta el análisis del ciclo de vida.

- Implementar la conducción ecológica como parte de los planes de educación de conducción y lanzar campañas amplias para la conducción ecológica y el comportamiento sostenible de los consumidores para promover estilos de conducción que ahorren energía y la compra de vehículos de bajas y cero emisiones.

Estrategia para la gestión y planificación de la movilidad sostenible

- Desarrollar una estrategia europea para la gestión de la movilidad que ofrezca orientación y apoyo para ofrecer opciones y opciones de movilidad sostenibles en la UE, en los Estados miembros y a nivel regional, local y empresarial. Esta estrategia debe centrarse en los siguientes elementos clave:
  - » Reforzar la gestión eficiente e inteligente de las necesidades de movilidad y la demanda de transporte para garantizar un acceso inclusivo a la movilidad y un uso eficiente de la infraestructura y los sistemas de transporte.
  - » Aprovechar al máximo el potencial de las nuevas tecnologías de transporte y los vehículos de cero emisiones combinándolos con servicios de movilidad y logística amigables con el clima.
  - » Incorporando la digitalización y la movilidad, de manera inteligente y rentable, como enfoques de servicio, e incorporando vehículos automatizados en el sistema de movilidad, al tiempo que se aseguran prácticas transparentes de intercambio de datos y la incorporación de la perspectiva del usuario.
  - » Identificación de incentivos inteligentes y desarrollo de programas de apoyo dirigidos a la gestión y planificación de movilidad multimodal, limpia, segura e inclusiva para ciudades, regiones, empresas, turismo, colegios y jóvenes.
  - » Apoyar la sensibilización, la planificación de la movilidad sostenible y las políticas de uso de la tierra para contrarrestar la expansión urbana, y proporcionar incentivos para el cambio modal y la conectividad y accesibilidad para el medio ambiente y el clima en ciudades y regiones.
- Aumentar el apoyo europeo a los Estados miembros para el desarrollo de estrategias y programas nacionales de gestión de

la movilidad, así como facilitar el desarrollo de planes regionales y urbanos sostenibles para la gestión de la movilidad y la planificación de la movilidad y promover la cooperación europea con plataformas y asociaciones como la Plataforma Europea para la Gestión de la Movilidad (EPOMM). Integración de la gestión de la movilidad en los instrumentos europeos de financiación actuales y futuros.

- Fomento de la evaluación y posible revisión de la política de movilidad urbana de la UE y de las directrices relacionadas con los planes de movilidad urbana sostenible (PMUS), al tiempo que se tienen en cuenta los vínculos con la gestión de la movilidad.

Movilidad activa para promover la salud y la sostenibilidad

- Reconocer la movilidad activa con "motor humano" (ciclismo, caminar, etc.) como un modo de transporte igualitario y como parte integral de una cadena de movilidad intermodal.
- Desarrollar un marco estratégico y de apoyo europeo para promover la movilidad activa destinada a aumentar la participación de este último en el transporte. Con este fin, los objetivos y las recomendaciones de la "Declaración de Luxemburgo sobre el ciclismo como un modo de transporte respetuoso con el clima" y el trabajo en curso para

el Plan Maestro Paneuropeo de la OMS de la CEPE elaborado en el marco de la Conferencia Paneuropea de Transporte, Salud y Medio Ambiente (THE PEP) deben tenerse en cuenta.

- Integración de la movilidad activa en los actuales y futuros planes europeos de financiación para permitir la ampliación y mejora de la infraestructura para la movilidad activa, incluido el desarrollo de una red transeuropea de ciclismo (TEC) y, en particular, para apoyar los programas de los Estados miembros. para la movilidad activa. El desarrollo de esta infraestructura debe cubrir todos los tipos de bicicletas y garantizar la conectividad multimodal con el transporte público y los nuevos servicios de movilidad.
- Brindar apoyo con instrumentos europeos para el desarrollo y la implementación de planes, programas y proyectos en los Estados miembros sobre movilidad activa, incluso mediante la promoción de la recopilación de datos, el intercambio de información y la difusión de buenas prácticas.
- Incluir los beneficios para la salud de la movilidad activa en proyectos y políticas de infraestructura y transporte, en particular incorporando la movilidad activa en la Guía TEN-T para el análisis de coste-beneficio de los proyectos de inversión. A este respecto, se debe aplicar la Herramienta de Evaluación Económica para la Salud (HEAT) de la OMS elaborada dentro del PEP.
- Incrementar los esfuerzos de sensibilización regional y nacional sobre los múltiples beneficios de la movilidad activa para la salud, para entornos urbanos habitables, seguros y atractivos, y para el atractivo económico local y regional.
- Proporcionar apoyo para iniciativas dirigidas a promover el cambio de comportamiento y la creación de entornos seguros como calles ciclables y transitables para permitir una amplia movilidad activa para los ciudadanos. En este contexto, la campaña emblemática de la UE “Semana Europea de la Movilidad” debería reforzarse y ampliarse.

Movilidad segura e inclusiva

- Tener en cuenta a los usuarios viales vulnerables, especialmente a los ciclistas y peatones, por ejemplo creando o garantizando una infraestructura segura en el contexto de la modificación de la Directiva 2008/96/CE sobre la gestión de la seguridad vial y mediante mejoras en el campo de la tecnología de los vehículos.
- Garantizar la movilidad segura e inclusiva, teniendo en cuenta el enfoque de sistema seguro y “Vision Zero”, promoviendo la capacitación y sensibilizando a todos los usuarios de la carretera, promoviendo el uso de equipos de seguridad activos y pasivos y la armonización y aplicación de las (nuevas) tecnologías de seguridad vial y el uso del progreso tecnológico a través de redes y automatización para compensar o eliminar el error humano como la principal causa de accidentes de tránsito.
- Acoger con satisfacción la estrategia de seguridad vial y trabajando con la Comisión y todos los Estados miembros para implementarla. Establecer objetivos nacionales concretos y ambiciosos para reducir el número de víctimas mortales y lesiones graves para 2030 y definir e implementar indicadores clave de rendimiento adecuados que estén directamente relacionados con una reducción en el número de personas muertas o lesionadas en accidentes de tráfico, y prestando especial atención a Usuarios vulnerables de la vía, especialmente ciclistas y peatones.
- Promover iniciativas de investigación que aumenten el conocimiento científico de la seguridad vial y fortalecer el apoyo financiero para la seguridad vial, la inclusión y las acciones de digitalización que puedan beneficiar a tipos de carreteras menos seguras, como las carreteras secundarias fuera de la red TEN-T.

Multimodalidad e infraestructura

- Promover iniciativas de investigación e instrumentos de financiación para la implementación de cadenas de movilidad intermodal de emisiones cero en toda Europa en el transporte de viajeros, incluidos los sistemas de información de billetaje/viajeros unificados en toda Europa y sistemas adecuados de logística y distribución en el transporte de mercancías, cambiando el transporte de la carretera al ferrocarril y a las vías navegables, con especial atención

a soluciones intermodales amigables con el medio ambiente, especialmente en áreas urbanas.

- Aprovechar la oportunidad que presenta la multimodalidad a nivel europeo para mercancías y viajeros, garantizar la evolución digital de nuestras redes, incluida la promoción de información de transporte de carga electrónica, y construir el argumento económico para alternativas sostenibles al transporte por carretera.
- Reconociendo, en ese marco, que una capa de datos multimodal con interfaces abiertas tendrá un papel clave que desempeñar en la infraestructura de puentes, aplicaciones, servicios y redes.
- Promover el cambio modal de la carretera a modos de transporte más sostenibles para viajeros y carga, y facilitar la introducción de soluciones multimodales de transporte de carga, incluidos puertos y terminales.
- Aumentar la eficiencia y el atractivo del transporte ferroviario:
  - » continuar los esfuerzos para completar la red de núcleo ferroviario TEN-T,
  - » continuar trabajando en la implementación de un área ferroviaria europea única con una mejor interoperabilidad, en particular eliminando barreras en las fronteras y asegurando reglas de operación consistentes y una solución consistente para el idioma de operación,
  - » reforzar y continuar las iniciativas hacia la digitalización y automatización progresivas del transporte ferroviario,
  - » aumentar la financiación de los servicios de transporte de mercancías y viajeros ferroviarios transfronterizos de calidad suficiente en los instrumentos de financiación europeos,
  - » incrementar la multimodalidad y las conexiones con otros modos de transporte (estacionamiento de bicicletas, permitiendo bicicletas en trenes, etc.).
- Promover el transporte por vía fluvial y fomentar la accesibilidad, el desarrollo y la eficiencia de las vías navegables interiores y los puertos.
- Fomento de la introducción de soluciones multimodales para el transporte de mercancías; esto ayuda a cambiar las mercancías a medios de transporte sostenibles como el ferrocarril o las vías navegables interiores, incluidas las regiones insulares y periféricas, y, junto con las condiciones legales y económicas adecuadas para el transporte combinado, permitiendo así que el transporte de mercancías se maneje de manera más eficiente y sostenible.

Los ministros de Medio Ambiente y de Transporte también invitaron a la Comisión a construir sobre estos principios y acciones propuestas, a desarrollar y ofrecer una estrategia integral y un camino hacia una movilidad sostenible, limpia, segura, asequible e inclusiva en Europa, con los paquetes adecuados para 2021.

Además, los Estados miembros y la Comisión Europea están invitados a intensificar su colaboración dentro de los procesos internacionales dirigidos a la movilidad y el transporte con bajo nivel de emisiones de carbono y respetuosos con el medio ambiente, como la OACI, la OMI y el Programa de Transporte, Salud y Medio Ambiente de la CEPE/OMS (THE PEP) y sus asociaciones, y para contribuir en particular a los preparativos de la quinta Reunión Ministerial Paneuropea de Alto Nivel sobre Transporte, Salud y Medio Ambiente en Viena, prevista para octubre de 2019.

Esta reunión informal de ministros de Medio Ambiente y de Transporte, en Graz, ha marcado el comienzo de una nueva era en la que todas las partes trabajarán para lograr un acuerdo verde para una nueva movilidad en Europa: una movilidad limpia, segura y asequible que sea beneficiosa para Nuestros ciudadanos, nuestra sociedad, nuestro medio ambiente y nuestra economía.

Para más información: Declaración de Graz y página del evento. ■

El papel del transporte en la consecución de los objetivos de desarrollo sostenible

Contribuyendo también en todo lo relacionado con el desarrollo económico, la industria y las pymes, el comercio y la inversión

El Comité Económico y Social Europeo ha publicado un dictamen de iniciativa sobre «El papel del transporte en la consecución de los objetivos de desarrollo sostenible y sus consiguientes repercusiones en la formulación de las políticas de la UE», **destacando como e**l transporte es un factor indispensable para alcanzar varios de los objetivos de desarrollo sostenible (ODS) y como contribuye en gran medida a los ODS en todo lo relacionado con el desarrollo económico, la industria y las pymes, así como el comercio y la inversión. Por consiguiente, también ayuda a alcanzar los ODS que tienen como objetivo fomentar el empleo y el bienestar y reducir las desigualdades y la exclusión. A su vez, el transporte ha de asumir numerosos retos respecto de los

ODS, como la necesidad de reducir las repercusiones climáticas y medioambientales, mejorar los sistemas de transporte y la seguridad vial, y abordar los problemas relacionados con el empleo y el trabajo digno.

En este dictamen, el CESE pide a la Comisión que prepare un nuevo marco normativo integrado para la próxima generación de la política de transportes, con el objetivo de sentar las bases que permitan mejorar el transporte y la movilidad a la vez que se cumplen los objetivos sociales y ambientales.

Con este fin, la formulación de políticas de la UE debe ofrecer unas condiciones favorables para que el transporte satisfaga las necesidades de movilidad de los ciudadanos y las empresas. Esto requiere, de conformidad con los ODS, inversiones significativas en las infraestructuras adecuadas, innovación y sistemas de transporte que funcionen correctamente, incluido el transporte público.

Asimismo, señalan que se precisan esfuerzos para responder a los ODS relacionados con los aspectos sociales del transporte, como promocionar el empleo pleno y productivo, el trabajo digno y el desarrollo de capacidades, alcanzar la igualdad de género y prestar especial atención a las necesidades de las personas en situaciones vulnerables, como los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad avanzada. El diálogo social debe desempeñar un papel fundamental para gestionar de forma adecuada los cambios estructurales.

Respecto al objetivo relativo al cambio climático, destacan que supone un gran desafío para el transporte y requiere desarrollar de forma intensiva sistemas de transporte, establecer un amplio abanico de medidas de descarbonización y adoptar enfoques de la movilidad nuevos e innovadores.

Así, la digitalización y la robotización son algunas de las grandes tendencias que afectan al desarrollo del transporte y requieren una gestión adecuada de las oportunidades y los retos. La digitalización contribuye a lograr un transporte sostenible al incrementar la eficacia de la logística, facilitar que se proporcione mejor información sobre el transporte a los pasajeros y mejorar la seguridad del tráfico.

Puesto que el transporte es un asunto que concierne a toda la sociedad, es fundamental hacer que la sociedad civil participe en la preparación y la aplicación de la política de transportes. Aunque resulta fundamental el papel del sector público, también deben facilitarse actividades y asociaciones de carácter ascendente que permitan encontrar las mejores soluciones posibles para el transporte.

Además, el CESE pide a la Comisión que evalúe los indicadores de los ODS desde el punto de vista del transporte y que potencie el desarrollo de indicadores que sean relevantes, ofrezcan una visión realista e informativa de los avances y estén en consonancia con el enfoque integrado.

Los objetivos de desarrollo sostenible (ODS) de la Agenda 2030 de las Naciones Unidas cubren ampliamente distintos aspectos de los desafíos económicos, sociales y ambientales a los que no enfrentamos globalmente. Ninguno de los ODS se centra específicamente en el transporte o la movilidad, aunque el transporte está relacionado de modo implícito con varios de los objetivos. Además, algunas de las 169 metas que complementan los objetivos están directamente relacionadas con el transporte, en particular las relativas a la infraestructura, los sistemas de transporte local y la seguridad vial. En consecuencia, tres de los 232 indicadores utilizados para supervisar los avances, cuyo fin es cuantificar los volúmenes de transporte, el acceso al transporte público y las muertes por accidentes de tráfico, están relacionados con el transporte.

El transporte desempeña un doble papel con respecto a los ODS. Los ODS proporcionan al transporte tanto oportunidades como retos, y el transporte ejerce un papel de facilitación y de adaptación a la hora de aplicar los ODS. Por «transporte» se entiende aquí el transporte de mercancías y de pasajeros, incluidos todos los modos de transporte.

La finalidad del presente dictamen de iniciativa es:

- determinar el modo en que el transporte contribuye a alcanzar los ODS, así como la forma en que los ODS pueden beneficiar o modelar el transporte;

- analizar las posibles consecuencias de los vínculos entre el transporte y los ODS para las políticas de la UE relacionadas con el transporte, tanto a escala nacional como mundial;

- proporcionar los puntos de vista y propuestas del CESE sobre cómo deben considerarse estos vínculos en las políticas de la UE y su formulación, a fin de aprovechar correctamente las oportunidades y gestionar los riesgos.

El transporte es uno de los factores principales del desarrollo económico tanto en la UE como a escala mundial y, por consiguiente, merece un lugar prioritario en la agenda de la UE. El transporte tiene un papel esencial para permitir alcanzar el objetivo 8, que tiene por objeto el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo y el trabajo decente para todos.

El papel del transporte como factor que facilita conseguir los ODS se analiza en los puntos 3 y 4 del dictamen: **posibilitar el desarrollo económico y el empleo y posibilitar el acceso a bienes y servicios**. En el punto 5 se considera la manera en que los ODS benefician al transporte al reforzar sus fundamentos: **sentar las bases de la movilidad**. En los puntos 6 y 7 se analizan qué tipo de retos y expectativas reservan los ODS para el transporte: **responder a las expectativas sociales y alcanzar los objetivos ambientales**. Con arreglo a dicho análisis, en el punto 8 se resumen las conclusiones en forma de **repercusiones y recomendaciones para la formulación de las políticas**.

Se puede acceder al Dictamen completo AQUÍ. ■

ESTO NO HACE TU BUS MÁS EFICIENTE. UN CHASIS SCANIA, SÍ

EFICIENCIA Y FIABILIDAD POR ENCIMA DE TODO. ASÍ DE SENCILLO

En un bus la carrocería es esencial, pero la clave para reducir el consumo está justo debajo: en el chasis. La amplia gama de chasis Scania para autobuses y autocares permite toda clase de configuraciones y ofrece una gran variedad de motores que le aportan mayor fiabilidad y ahorran todavía más combustible. Con la incorporación del motor de 450 CV, Scania amplía su gama de motores con tecnología sólo SCR, sumándose a los ya disponibles de 320, 360 y 410 CV. Sin olvidar el resto de motorizaciones válidas de combustibles alternativos como el gas, el biodiésel y el etanol.

un scania un árbol

www.scania.es

SCANIA

El Parlamento aprueba que los peajes para autobuses y camiones se basen en el uso de la carretera

A partir de 2023

Según señalan desde el Parlamento, este nuevo paquete de medidas sobre los peajes en carreteras garantizará tasas más justas en toda Europa y ayudará a reducir las emisiones de CO_2.

El Parlamento Europeo ha votado una reforma de las normas del sistema de peajes en la Unión Europea. La iniciativa de la eurodiputada francesa socialista, Christine Revault D'Allonnes Bonnefoy, garantiza la igualdad del uso de las carreteras y ayuda a los Estados miembros a alcanzar los objetivos de reducción de emisiones de CO_2 en el sector del transporte.

Según la normativa, todos los vehículos ligeros y pesados en la UE pagarán en función de su uso real en la carretera y según la contaminación que generen. A partir de 2023, los peajes basados en el tiempo para camiones y autobuses y camionetas de mayor tamaño (más de 2,4 toneladas) se sustituirán por peajes basados en la distancia. Las nuevas tasas se aplicarán en 2027 para furgonetas y minibuses.

Los cambios se aplicarán a los 136.706 kilómetros de carreteras y autopistas que conforman la red transeuropea de transporte y solo donde ya existan peajes. Sin embargo, los Estados miembros seguirán teniendo la decisión de cobrar o no dichas tarifas.

¿Por qué pagamos peajes?

- Para contribuir al coste de construcción de nuevas carreteras y al mantenimiento de las infraestructuras ya existentes.
- Para reducir los atascos, por ejemplo, aplicando tarifas más elevadas en las horas y áreas más congestionadas.
- Para reducir la contaminación acústica y medioambiental, con medidas como la implantación de tarifas más baratas a vehículos más ecológicos.

Vehículos más ecológicos

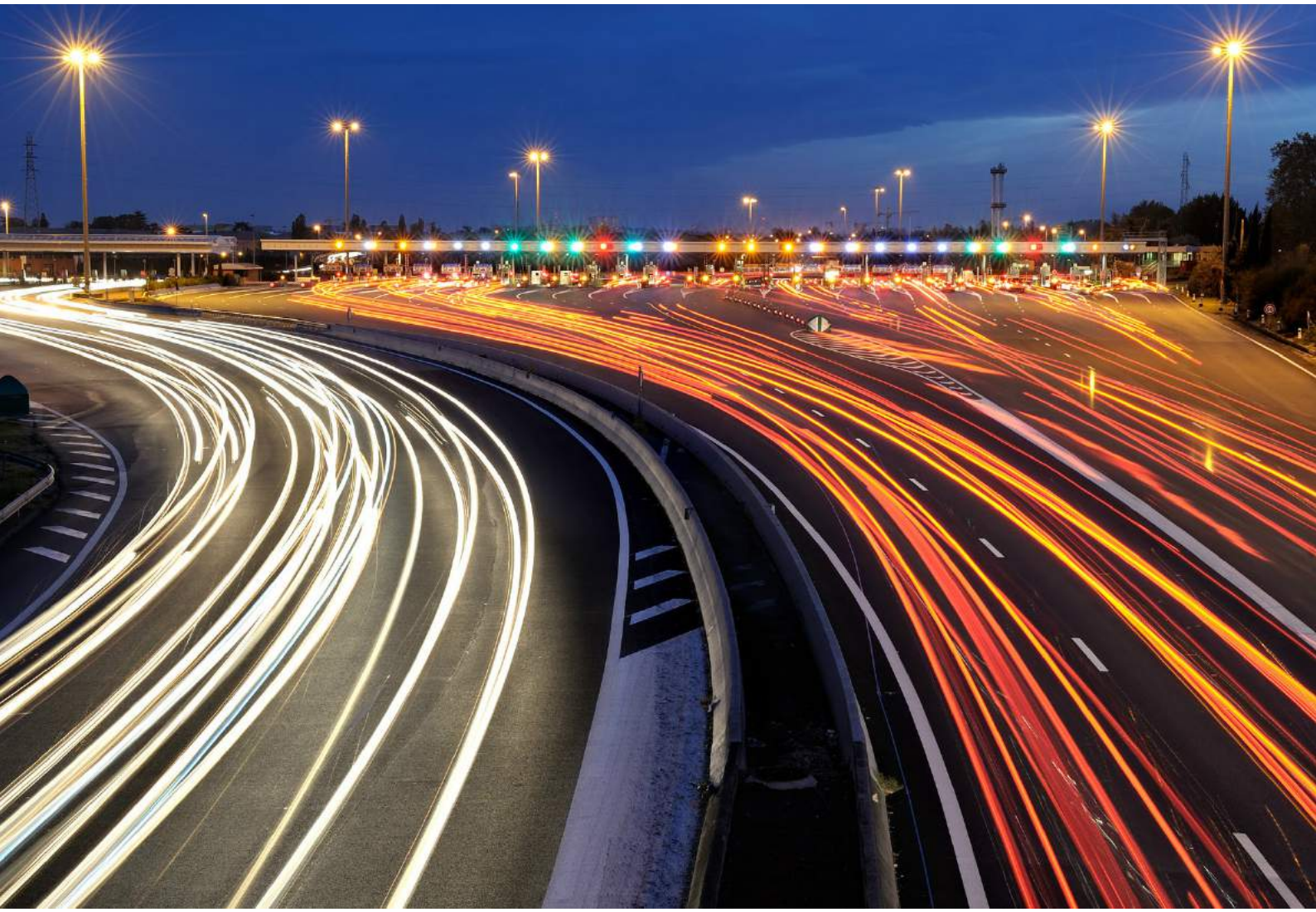
Los países de la UE que utilizan peajes tendrán que establecer diferentes tarifas en las carreteras para todos los vehículos, incluidos los turismos, según el nivel de emisiones de CO_2. Los vehículos de cero emisiones pagarán un 50% menos de la tarifa más baja para fomentar el uso de vehículos menos dañinos para el medio ambiente.

El Parlamento también propone introducir, o mantener, cargos adicionales para combatir la congestión de tráfico y la contaminación. No obstante, los Estados miembros podrán excluir autobuses y autocares de estos cargos complementarios y potenciar el transporte público.

Trato justo en las carreteras a todos los transportistas y conductores de otros países de la UE

Las normas vigentes de la Unión Europea en materia de peajes solo se aplican a camiones de más de 12 toneladas y no incluyen a los autobuses, los autocares ni las furgonetas. Los eurodiputados defienden la aplicación de tarifas a todos los vehículos que transporten mercancías o pasajeros a partir de 2020 y piden que se garantice un trato justo a los transportistas y conductores.

Aun así, los países miembros podrán aplicar descuentos y reducciones a los usuarios de turismos, minibuses y camionetas para impulsar



la movilidad desde las afueras de las ciudades y zonas remotas.

La nueva normativa también establecerá límites en los precios de las viñetas a corto plazo que algunos países de la UE imponen a los turismos. Los eurodiputados también quieren que la viñeta esté disponible durante períodos más cortos de un día o una semana en todos los países que utilizan este sistema en la actualidad.

¿Cuál es la diferencia entre viñeta y peaje?

- Los peajes son tarifas basadas en la distancia o en el área, que generalmente se pagan en las barreras físicas de las carreteras. Pueden variar según el tipo de vehículo o la hora del día y pueden ser electrónicos.
- Las viñetas son cargos basados en el tiempo. Los usuarios tienen que comprar una etiqueta o un documento y colocarlo en el parabrisas del vehículo, lo que les permite el uso de las carreteras por un período fijo.

Próximos pasos

Una vez que el Consejo vote su posición, el Parlamento podrá iniciar las negociaciones con los Estados miembros.

Más información:

- Nota de prensa sobre los peajes en las carreteras de la UE (en inglés)
- Procedimiento legislativo (en inglés)
- Estudio del Parlamento: Revisión de la directiva sobre la Euroviñeta (en inglés)
- Estudio del Parlamento: Tasas viales para vehículos privados en la UE (en inglés) ■

Acuerdo sobre la Ley Europea de Accesibilidad

Smartphones, máquinas expendedoras de billetes, servicios bancarios y de transporte serán más accesibles

La nueva directiva, acordada provisionalmente por los negociadores del Parlamento y el Consejo hace unos días, tiene como objetivo mejorar la vida cotidiana de las personas con discapacidad y alentar a las empresas a innovar con productos y servicios más accesibles.

Alrededor de 80 millones de personas en la UE viven con alguna discapacidad. Debido al envejecimiento de la población, se espera que esta cifra aumente a 120 millones para 2020.

Morten Løkkegaard (ALDE, DK), ponente del Comité de Mercado Interior que dirigió las conversaciones, ha dicho: “Estas reglas tan esperadas marcarán una gran diferencia no solo para los millones de ciudadanos con discapacidades, sino también para muchas más personas, como las personas mayores. Ahora, una persona discapacitada podrá utilizar máquinas de autoservicio y productos cotidianos como computadoras, teléfonos y libros electrónicos.

“Para las empresas europeas, la Ley Europea de Accesibilidad presentará más oportunidades, ya que pudimos incluir la contratación pública en la Ley e introducir disposiciones que descargarán a las microempresas. ¡Hemos encontrado el equilibrio correcto! Los consumidores con discapacidades ahora tendrán un mayor acceso a la economía digital, y la innovación seguirá siendo posible”.

80 millones de personas en la UE están afectadas por una discapacidad

Productos y servicios más accesibles

La “Ley Europea de Accesibilidad” (EAA) establece los requisitos para hacer más accesibles una serie de productos y servicios. La lista incluye, entre otros:

- Máquinas de tickets y check-in,
- cajeros automáticos y otras terminales de pago,
- PCs y sistemas operativos,
- smartphones, tabletas y equipos de televisión,
- servicios de banca de consumo,
- libros electrónicos y sus softwares,
- comercio electrónico,
- servicios de transporte aéreo, de autobús, ferroviario y de pasajeros por mar, incluida información sobre viajes en tiempo real.

La EAA describirá lo que debe ser accesible, pero no impondrá soluciones técnicas detalladas sobre cómo hacerlo accesible, permitiendo así la innovación.

Todos los bienes y servicios que cumplan con los requisitos de accesibilidad se beneficiarían de la libre circulación en el mercado interno.

“Entorno construido” donde se presta el servicio

Los requisitos de accesibilidad, por ejemplo con respecto a rampas, puertas, baños públicos y escaleras, actualmente varían en los países de la UE. Con el fin de hacer que el entorno construido sea “continua y progresivamente más accesible” para las personas con discapacidad, se alienta a los estados miembros a alinear sus

requisitos divergentes tanto como sea posible. Los colegisladores introdujeron una cláusula de revisión que exigía a la Comisión evaluar la situación cinco años después de la aplicación de la directiva.

Disposiciones especiales para microempresas

Las microempresas que prestan servicios están exentas de la directiva y las que proporcionan productos estarán exentas de algunas obligaciones para evitar imponerles una "carga desproporcionada". Los Estados miembros deberán proporcionar directrices y herramientas a las microempresas para facilitar la implementación de esta legislación.

Próximos pasos

El acuerdo provisional ahora debe ser confirmado por los embajadores de los Estados miembros de la UE (COREPER) y por el Comité del Mercado Interior del Parlamento. El proyecto de directiva se someterá luego a la votación final del Parlamento en una próxima sesión plenaria y se someterá a la aprobación del Consejo de Ministros de la UE. ■

Más de 100 millones de viajeros andaluces se desplazarán en transporte sostenible en 2020

Estos desplazamientos evitarán al año más de 18,3 millones de movimientos en coche privado

En Andalucía se prevé mover mediante transporte público sostenible a un total de 100 millones de viajeros al año a partir del 2020, según los cálculos recogidos dentro del Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía, PISTA 2020. Estos desplazamientos en transporte público evitarán al año más de 18,3 millones de movimientos en coche privado en las áreas metropolitanas andaluzas. Es por esto que el objetivo del PISTA es lograr una cuota del uso del transporte público del 24 % en estas zonas.

Existe una conciencia creciente a nivel social que apuesta por un **modelo de movilidad basado en el uso generalizado e intensivo del transporte público**, por lo que Andalucía se convierte en la única comunidad de España con sistemas de ferrocarriles metropolitanos en tres aglomeraciones urbanas. Entre las áreas metropolitanas de Sevilla, Málaga y Granada, los metros gestionados por la administración moverán a 33 millones de viajeros en 2018.

El 65% de la población andaluza vive en las nueves áreas metropolitanas existentes en la región. Las políticas de transporte público buscan la mejora de la eficiencia y sostenibilidad de la movilidad en estos entornos, lo que se ha convertido en uno de los grandes retos a afrontar en las primeras décadas del siglo XXI. A los metros y tranvías gestionados por la Junta hay que sumar las líneas de buses metropolitanos. También la fórmula de los Consorcios Metropolitanos de Transportes se ha consolidado de manera definitiva como una administración única de gestión del transporte metropolitano, con importantes economías de escala que permiten la participación de las entidades locales en la gestión y coordinación de los servicios urbanos y metropolitanos.

En total, los **nueve consorcios de transportes metropolitanos han alcanzado en el primer semestre de 2018 una demanda de 35,2 millones de viajeros**, lo que supone un crecimiento del 10,34% en relación a los primeros meses del año anterior. La tarjeta de los consorcios es válida como medio de pago para adquirir cualquier título de los servicios de Cercanías de Renfe en Andalucía, como paso previo a la integración de estos en el sistema tarifario del consorcio. ■

Aragón presenta el nuevo mapa concesional del transporte público regular

Las concesiones se reducen de 135 a 19, 15 autonómicos y 4 del ámbito metropolitano

El consejero de Vertebración, José Luis Soro ha presentado en la Comisión de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda el nuevo mapa concesional del transporte público regular de viajeros por carretera de Aragón, que según afirma el gobierno regional pretende garantizar que todo núcleo de más de diez habitantes cuente semanalmente con una conexión directa o mediante otro asentamiento hasta un centro de salud. El nuevo modelo, que reduce las concesiones de 135 a 19 y supone un coste de 10,5 M€ sumando los servicios autonómico y metropolitano, siete más que los 3,5 actuales, proyecta incrementar el número de rutas en el ámbito autonómico un 12%, el número de expediciones, un 31%, y el número de kilómetros de servicio, un 42%.

Soro, que compareció a petición propia pero también a solicitud del PAR, destacó que el nuevo plan busca el "uso eficiente de los recursos públicos y mira de reojo al transporte escolar esperando una mayor sinergia en el futuro". Con esta nuevo diseño, un total de 408 núcleos de población que antes no tenían servicio de autobús pasarán a tenerlo y 681 asentamientos que no contaban con una conexión con el centro de salud pasarán a tenerla, según detalló el consejero. Así, el centro de salud pasa a ser considerado una referencia para este modelo, "no sólo por cuestiones de salud, sino porque cerca de él se encuentran servicios comerciales y de ocio", apuntó Soro. La intención es que los autobuses puedan llegar a los centros de salud a las 9:00 horas y a los hospitales de referencia antes de las 10:30 horas.

El informe presentado, de 3.000 folios, dispone, frente a los 135 contratos actuales, un modelo de diecinueve contratos, quince de ellos autonómicos y cuatro metropolitanos, estos para el área de Zaragoza. Y contempla como objetivos generar economías de escalas pensando en la eficiencia social, eliminar duplicidades de tráfico, "porque la gente ahora ve pasar por su puerta tres autobuses y no se puede subir a ellos", destacó el consejero, así como la ampliación del servicio, "para que todo asentamiento de más de diez habitantes tenga transporte", remarcó.

Además, para alcanzar la máxima cobertura territorial, el plan prevé los servicios bajo demanda de los usuarios, "que partirán de una línea base con desvíos puntuales en función de si hay o no demanda teniendo en cuenta los horarios", explicó Soro.

> El nuevo modelo proyecta incrementar el número de rutas en el ámbito autonómico un 12%, las expediciones un 31% y los kilómetros de servicio un 42%

El coste del nuevo modelo para el Gobierno de Aragón pasará de los 3,5 M€ actuales a los 10,5 M€ entre el transporte autonómico y el metropolitano, teniendo en cuenta que de los quince contratos autonómicos todos son deficitarios

menos uno. Soro explicó que la inversión actual del Gobierno de Aragón es de 2,8 M€ y se alcanzarán los 7,4 M€, motivados por las nuevas líneas (2,1 millones) y la mejora del nivel de servicio (2,5 millones de euros).

Soro detalló que en el ámbito metropolitano, los cuatro contratos son deficitarios y suponen 7,5 M€, que se repartirán ente las administraciones consorciadas, según el acuerdo de la asamblea del consorcio. El Ayuntamiento de Zaragoza (3,6 M€), el Gobierno de Aragón (3,1), el conjunto de ayuntamientos (600.000 €) y la DPZ (150.000 €) con un periodo transitorio de tres años.

El mapa pretende mejorar el sistema actual, "ineficiente económico y en lo social porque no prestamos un buen servicio a la ciudadanía" según reconoció Soro, y que gestiona el servicio de transporte a través 135 contratos diferentes, 48 concesiones del Gobierno, 23 de Fomento y 64 contratos-programa a través de autorizaciones administrativas especiales.

Por su parte, Berta Zapater, representante del **PAR** en la Comisión, mostró sus dudas tanto sobre la futura aplicación como del contenido del plan presentado por el consejero. "Aparece ahora con un discurso triunfalista, pero llega tarde e, igual que a usted no le gustó el estudio que hizo Deloitte, puede que a los que entren en la siguiente legislatura tampoco les guste su estudio", alertó. Zapater le recordó también que el proceso de alegaciones se prolonga hasta el próximo 25 de enero de 2019 "y debe cumplir un año de exposición pública cuando quedan seis

meses de legislatura". Además, la diputada de la formación aragonesista señaló a Soro que en su momento habló de "intermodalidad" y ahora ya no la nombre. "Se centra en el autobús y eso es quedarse a medias", recalcó antes de abrir el camino al resto de grupos de la oposición en la mención al futuro de las pequeñas empresas de transporte "porque sólo van a quedar diecinueve contratos", apuntó.

Por otro lado, el diputado del **PP** Javier Campoy calificó de "auténtica chapuza" el mapa concesional presentado por Soro porque se ha diseñado "deprisa y corriendo y sin consensuar con los afectados" mediante un proceso "hermético". Pese al poco tiempo del que ha asegurado disponer para consultar el informe, el parlamentario popular planteó sus dudas sobre el precio estimado de los autobuses "porque el real está muy por encima", el cálculo de los costes y la demanda. "Cómo pueden calcular un incremento del 15% en el número de pasajeros si no han hecho un estudio de demanda, en un contexto en el que Aragón se desangra a nivel poblacional", cuestionó.

La representante del **PSOE** Olvido Moratinos reconoció que el trabajo "se podía haber hecho mejor y más rápido" pero dejó claro que ha supuesto "cumplir con un compromiso en el que se ha contado con los distintos entes locales". Moratinos destacó como logros "la mejora de los horarios, la ampliación del territorio y del número de viajes". Además, planteó su preocupación por el futuro de las pequeñas empresas de transporte así como un par de cuestiones sobre las necesidades de los usuarios de las enseñanzas no regladas y de "los viajeros que llegan a Huesca en AVE el viernes por la tarde y no tienen forma de subir a las estaciones de esquí", apuntó.

A su vez, Marta Prades, diputada de **Podemos**, mostró sus dudas sobre "si para hacerse una idea de las necesidades sólo ha contestado un tercio de los preguntados en el proceso de participación". La representante de la formación morada preguntó si no se ha tenido en cuenta el ocio para el diseño de este mapa. "Hablamos de despoblación y jóvenes y queremos que permanezcan en sus pueblos, pero ya sabemos lo peligrosa que es la combinación entre los jóvenes, el coche y algún que otro añadido y muchos de ellos no encuentran otra forma para desplazarse entre pueblos", declaró. Además, se ha sumado a la preocupación por las pequeñas empresas ante la reducción de contratos.

El diputado de **Ciudadanos** Jesús Sansó hizo en primer lugar una descripción del recorrido que ha completado el Departamento hasta presentar este plan, que, a su juicio, deja claro que "cuando entraron en 2015 no tenían claro el modelo de transporte concesional que querían y hasta abril de 2017 tampoco". En esa línea, le recordó a Soro su apuesta pasada por el tren-tram de la que ahora no encuentra ninguna referencia y sí ha mostrado su satisfacción por que el plan contemple "llegar a las cabeceras comarcales a una hora temprana para que la jornada sea productiva, así como evitar los kilómetros en vacío", declaró.

Por último, Gregorio Briz, diputado de **CHA** (Grupo Mixto) criticó el "escepticismo" de los grupos de la oposición. "Se le criticaba que este plan no llegaba y ahora dudan de que se vaya a cumplir", opinó. Briz planteó si interesa más "mantener un servicio de transporte de diligencias", lo que consideraría "una irresponsabilidad" "o se contemplan y se fijan las necesidades de la población en los contratos". El representante de CHA resaltó que las medidas impulsadas buscan la "eficiencia" de los servicios así como responder a las necesidades de la población. "La gente envejecida necesita ir al centro de salud, a los colegios… estamos dando cobijo a las necesidades", apuntó.

A información pública los 19 anteproyectos de explotación del nuevo mapa concesional

Por otro lado, desde el pasado mes de noviembre, se encuentran en exposición pública los 19 anteproyectos de explotación del servicio de transporte público regular de viajeros por carretera en los que se detallan las rutas que se prestarán y las condiciones. El plazo para presentar alegaciones terminará el próximo 15 de enero.

En este sentido, el consejero de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda, José Luis Soro, ha dado cuenta de las principales líneas de mejora que se incluyen en los 19 anteproyectos de explotación del servicio de transporte público regular de viajero por carretera de Aragón, 15 de ámbito interurbano y 4 dentro del ámbito metropolitano de Zaragoza. En la actualidad el servicio se presta a través de 135 contratos divididos en concesiones autonómicas (VDA), contratos programas y concesiones estatales (VAC).

Este nuevo mapa concesional reorganiza el actual sistema de transportes con el objetivo de "optimizar los recursos, mejorar el servicio a los municipios, adaptar los horarios a las necesidades actuales e ir avanzando en la integración con el servicio de transporte escolar" ha explicado Soro. La previsión es poder licitar los contratos antes de que finalice la legislatura y, previo, aprobar el gasto plurianual necesario para unas concesiones que serán por 10 años.

Con este nuevo mapa concesional se mejora los servicios y, además de adaptar los horarios a las necesidades, se logra que todos los núcleos urbanos de más de 10 habitantes cuentes con servicio de transporte al centro de salud. El número de kilómetros de servicio en el ámbito interurbano aumenta un 42% y el número de rutas en un 12%. En el ámbito metropolitano se aumenta en un 14% el número de kilómetros de servicio.

En la actualidad, el Gobierno de Aragón invierte 3.4 M€ anuales para sufragar el déficit del transporte público de viajeros por carretera, 2,8 en el ámbito autonómico y 700.000 a través de Consorcio de Transportes del Área de Zaragoza. Con el nuevo mapa concesional se aumenta la inversión del Gobierno de Aragón hasta los 10,5 M€ "entendiendo que el transporte público es un derecho básico que permite el acceso a otros servicios básicos como son la sanidad". Además, el acceso a un municipio con centro de salud implica también el acceso a otros servicios.

Una de las premisas del diseño de este nuevo mapa concesional es el acceso de la población a los centros de salud. En este sentido, con el nuevo diseño se consigue que 681 núcleos que no contaban con enlace con el centro de salud tenga, por lo menos un día a la semana, una conexión de ida y vuelta. También mejoran las conexiones con las cabeceras comarcales, en total serán 406 núcleos de población que no contaban con este servicio. También aumentan las localidades que podrán acceder a las cabeceras provinciales y a la ciudad de Zaragoza.

La eficacia en el servicio que se presta es otra de las premisas. El consejero ha añadido que "buscamos eliminar la duplicidad de tráfico, las prohibiciones de acceso y apostamos por el servicio a demanda para evitar que los autobuses realicen kilómetros en vacío". En la actualidad se dan casos en los que un autobús realiza un trayecto determinado pero no realiza paradas en algunos municipios por los que circula ya existe otra concesión que realiza ese mismo trayecto en otro horario. En el nuevo mapa concesional se eliminan estas situaciones para garantizar más servicios.

En el diseño de los anteproyectos se han tenido en cuenta también las mejoras en la flota de autobuses y las nuevas tecnologías. En este sentido se han introducido criterios como la obligación de que en todos los servicios autonómicos los vehículos sean accesibles para personas como movilidad reducida. También se incorporan criterios medioambientales en lo que se refiere al nivel de emisiones, la incorporación de vehículos híbridos en servicios metropolitanos, la puesta en marcha de un piloto de microbuses eléctricos también en el ámbito metropolitano o la limitación general de antigüedad de los vehículos que no podrán superar los 10 años. ■

El plazo para presentar alegaciones terminará el próximo 15 de enero

Asturias exige que todos los autobuses de transporte escolar y regular lleven tacógrafos y cinturones

Las empresas contratistas deberán cumplir ambos requisitos antes del próximo año

Además, el CTA obligará a que los nuevos vehículos que se adscriban a sus servicios tengan la calificación ambiental Euro IV y sean accesibles para personas con movilidad reducida.

El Consorcio de Transportes de Asturias (CTA) exigirá que todos los autobuses de sus empresas contratistas utilicen tacógrafo y dispongan de cinturones de seguridad antes de 2019. Estas obligaciones, a las que habrán de adaptarse en lo que queda de año, van más allá de lo exigido en la normativa nacional y comunitaria, ya que la instalación de cinturones no es obligatoria para los vehículos matriculados antes del 20 de octubre de 2007, y el uso de tacógrafo tampoco es imprescindible en servicios regulares de hasta 50 kilómetros.

El CTA, junto con la Dirección Provincial de Tráfico y la Consejería de Educación, enviará una carta a los centros educativos concertados y privados, así como a otros contratantes de servicios de transporte, para comunicarles las medidas adoptadas, que persiguen reforzar la seguridad. También se les informará sobre las ventajas que implican y se les recomendará que las asuman en la contratación de sus propios servicios.

Además, el consorcio retirará inmediatamente de la circulación todos los vehículos adscritos a sus contratos que tengan una calificación de emisiones contaminantes inferior a Euro III y obligará a que los nuevos cuenten al menos con el distintivo Euro IV y sean accesibles para personas con movilidad reducida.

Asturias será la primera comunidad en la que todos los servicios regulares y escolares dependientes de la Administración autonómica tengan que cumplir estas obligaciones de seguridad, además de los requisitos citados de eficiencia medioambiental y accesibilidad universal. ■

Cantabria destinará casi 16 M€ a Transportes y Comunicaciones

Con más de 700.000 € para mejorar la Estación de Autobuses de Santander

El presupuesto de la Consejería de Innovación, Industria, Turismo y Comercio de Cantabria para 2019 asciende a 90.034.000 €, con un incremento del 2,3% respecto al consignado en 2018. El titular de este departamento, Francisco Martín, compareció ante los medios de comunicación acompañado por su equipo para dar a conocer los detalles de unas cuentas de las que ha destacado su "vocación inversora", ya que la cuantía destinada a inversiones asciende a 11.200.000 €, un 34% más que en 2018, que permite la "plasmación" de los proyectos que se han planificado en los primeros años de esta legislatura.

Por lo que respecta al presupuesto a gestionar por la Dirección General de Transportes y Comunicaciones, asciende a 15.890.010 €, un 5,03% más que en 2018. Las cuentas vuelven a mostrar, según Martín, una clara apuesta "por el mantenimiento y la mejora de la red de transporte público, así como por el fortalecimiento del sector del transporte regional".

Entre las principales partidas destacan las encaminadas a mejora de la accesibilidad, el mantenimiento de estaciones y terminales de transporte de viajeros; la construcción y mejora de apartaderos para paradas de autobús de transporte regular de uso general; la mejora de las infraestructuras conexas a las terminales de transporte de viajeros y la promoción de la movilidad sostenible.

En este sentido, Martín ha detallado que ya está en licitación la mejora del edificio y del entorno de la Estación de Autobuses de Santander que será "más acogedora en el interior y el exterior".

En Torrelavega, por su parte, se comenzará a trabajar para que cuando esté finalizada la obra del soterramiento de la línea de ferrocarril exista una estación intermodal de transporte de ferrocarril y autobuses.

Además, se impulsará el transporte público regional, nacional e internacional; la mejora de la comunicación en zonas rurales y las áreas suburbanas, y la modernización y mejora de la

sostenibilidad y la accesibilidad de la red de transporte colectivo.

El Gobierno de Cantabria mantiene, tal y como explicó el consejero de Industria, el impulso a la implantación del Sistema Integrado de Pago para el Transporte Público en Cantabria, con una inversión que alcanzará los 8 M€ en los cinco años que llevará la implantación, que comenzará este año por el transporte por carretera.

Más de 700.000 € para mejorar la Estación de Autobuses de Santander y su entorno

El proyecto de remodelación de la Estación de Autobuses de Santander se ha sacado a licitación con un presupuesto base de 727.773 €, contemplando la redistribución de todos los usos existentes en ese espacio "en atención a las exigencias de los usuarios".

El proyecto enfoca los trabajos en la planta baja del edificio y sugiere una profunda transformación del vestíbulo que llevará alrededor de seis meses. El acceso principal continuará por las calles Navas de Tolosa. Tampoco variará la entrada a las plantas inferiores, donde se encuentran los andenes, que se mantiene por una doble escalera y dos escaleras mecánicas, una de subida y otra de bajada. Se creará una nueva puerta por la plaza posterior -en fase de remodelación-, que se coloca en la parte que actualmente ocupa el viejo quiosco.

El proyecto ideado por el director general de Transportes, Felipe Piña, proyecta organizar la zona de taquillas de expedición de billetes en una única zona del vestíbulo -ahora está a ambos laterales de la entrada principal- , justamente en la parte norte que queda situada en la derecha según el acceso principal, mucho más modernizada y adaptada para personas con movilidad reducida. Se situarán en esa zona cuatro taquillas para atención al público, dos de ellas adaptadas a personas con discapacidad. Y en el lateral se situarán todas las máquinas de expedición electrónica de billetes. Al lado se ubicará también una oficina de información general de transportes. El objetivo es concentrar en el mismo espacio toda la parte destinada a expedición de billetes que actualmente está muy dispersa por todo el vestíbulo.

En la parte sur del hall, a la izquierda del acceso principal se creará una nueva cafetería, en una zona totalmente separada y aislada del resto del vestíbulo, formada por unos aseos adaptados, una cocina, barra-mostrador y zona de mesas y sillas. Justo al lado se abrirá una nueva oficina turística.

La pretensión del proyecto es darle un cambio total a la imagen interior del vestíbulo, procurando dotarle de mucha más luminosidad y claridad interior. Ésta ha sido una premisa importante en la elaboración del proyecto, disponer de la máxima luz natural en el interior del vestíbulo, con lo que se optará por colores y tonalidades claros en los acabados interiores del suelo, techos y paredes.

Se procederá a cambiar todo el pavimento interior colocando uno nuevo formado por losas de granito nacional pulido y abrillantado, del modelo azul platino. El falso techo también se cambiará por completo, colocando uno nuevo formado por listones de tablero fenólico. Paralelamente, también se aprovechará para renovar todo el sistema de vigilancia por cámaras de seguridad, la red de comunicaciones y el sistema de aire.

Este proyecto se completa con la reforma de la plaza exterior sobre las estaciones y el acondicionamiento de las paradas de autobús de la calle Calderón de la Barca. La actuación pretende mejorar el aspecto general de la plaza y su entorno, dotarle de mejores accesos mediante rampas y conseguir que sea usada por los numeroso vecinos del barrio que, en la actualidad, no acuden a esta superficie de más de 800 m^2 porque no les resulta atractiva. Por ello se ha decidido, entre otra otras cosas, instalar juegos infantiles. ■

Castilla-La Mancha da luz verde a la tarjeta dorada para mayores con descuentos en transporte

Con entrada en vigor el 1 de diciembre

La consejera de Fomento, Agustina García Élez, ha informado del acuerdo tomado en el Consejo de Gobierno por el que se aprueba, de la mano de la Consejería de Bienestar Social, la puesta en marcha del descuento del 50% para mayores de 65 años en Castilla-La Mancha.

De esta forma, estas personas, que representan en torno a un 19% de la población (372.000), recibirán gratuitamente la Tarjeta Dorada con la que podrán disfrutar de esta ayuda en viajes de transporte público por carretera que tengan origen y destino dentro de la Comunidad. Su entrada en vigor fue el pasado 1 de diciembre. "Yo creo que las políticas de este Gobierno hablan por sí solas: lo primero las personas", ha ensalzado. La inversión para esta medida en 2019 será de casi 3 M€. En esta línea, la consejera ha recordado que hace justo un año se recuperó también esta misma ayuda para jóvenes de entre 14 y 29 años.

Desde la puesta en marcha del descuento joven la cifra de viajeros del transporte público contabilizada hasta agosto es de 4,5 millones de viajeros, de los cuales 1,2 han sido jóvenes. Cuando se cumpla un año de vida de este descuento joven se prevé alcanzar los 5,9 millones de viajeros, de ellos 1,7 serán jóvenes. La respuesta de los jóvenes castellano-manchegos ha sido "muy positiva", ha dicho García Élez, y es que ya se han solicitado más de 67.000 carnés. El Gobierno del presidente García-Page ha destinado para este fin 3,1 M€.

Así lo manifestó durante su intervención, como invitada, en el desayuno informativo 'Espacio reservado' que organizó el diario digital Encastillalamancha y en el que la consejera fue presentada por el europarlamentario Sergio Gutiérrez. Además, estuvo acompañada por el portavoz del Gobierno regional; Nacho Hernando; el consejero de Hacienda y Administraciones Públicas, Juan Alfonso Ruíz Molina; la consejera de Bienestar Social, Aurelia Sánchez; la directora de este medio, Mar G. Illán; todo el equipo de la Consejería de Fomento; y más de 250 personas de la vida política, empresarial, financiera, eclesiástica y social de toda la región.

Con esta premisa, la consejera de Fomento quiso poner de manifiesto el **papel fundamental del transporte para "evitar el aislamiento y dar la oportunidad de poder moverse a los ciudadanos vivan donde vivan, con el deseo de dar igualdad, acercar y concertar a la gente"**. Por eso, se ha puesto especial empeño en ampliar servicios, rutas o frecuentas de la zona rural a la gran ciudad, y viceversa.

En torno al título 'Equilibrar nuestro territorio, presente y futuro de Castilla-La Mancha' ha discurrido el discurso de la titular de Fomento, punto en el que ha explicado que esta región es una de las más amplias en territorio, con casi 80.000 kilómetros cuadrados, pero con un 68% de su población viviendo en municipios de más de 5.000 habitantes.

Así, se ha referido al objetivo marcado por el presidente García-Page de "equilibrar el territorio

desde el presente para poder proyectar nuestro futuro y conseguir una región más próspera y llena de oportunidad. Porque es este equilibrio territorial el que debemos perseguir para evitar un problema que es común en muchos otros territorios del país, como es la despoblación".

En este sentido, se ha referido a la implicación de todas las consejerías, cada una en su nivel de competencias, para hablar del horizonte compartido de que el 32% de la población restante, que viven en municipios más pequeños, "no se sientan abandonados respecto al resto de ciudadanos".

"Con buenas carreteras, buenos sistemas de transporte, por carretera y ferrocarril, unas telecomunicaciones seguras y de calidad, un abastecimiento y una depuración acorde a estos tiempos, en los que a nosotros nos compete, los castellano-manchegos y las castellano-manchegas tienen un buen aliciente y las garantías de estar conectados entre ellos, de esta más cerca de un escaparate nacional e internacional, y no estar en un mundo paralelo que va a dos velocidades", ha añadido.

La consejera de Fomento ha finalizado, subrayando que "tenemos que centrar los recursos que tenemos a nuestra mano para luchar contra la despoblación, con la idea clara de que es el síntoma más profundo que da como fruto la desigualdad y la injusticia territorial. Por eso, y siempre lo digo, me gusta decir de dónde venimos, dónde estamos y a dónde queremos ir". ■

Castilla y León apuesta por una regulación moderna con la futura Ley de Transporte Interurbano

Y continúa con su plan de reforma y modernización de la estaciones de autobuses de la Comunidad

El consejero de Fomento y Medio Ambiente, Juan Carlos Suárez-Quiñones, confía en que la futura Ley de Transporte Interurbano, que se tramita actualmente en las Cortes, sea el punto de partida para contar con una regulación moderna.

Así lo explicó el consejero durante su visita al municipio palentino de Guardo, subrayando también el compromiso de su Consejería a favor del transporte con la puesta en marcha de distintas medidas para mejorar el transporte interurbano en Castilla y León.

Es el caso de las obras de reforma y modernización de la estación de autobuses de Guardo (Palencia), que forma parte del conjunto de actuaciones para renovar las estaciones de autobuses

y que visitó junto al director general de Transportes, Ignacio Santos, el alcalde de Guardo, Juan Jesús Blanco, y la presidenta de la Diputación de Palencia, Ángeles Armisén.

El consejero hizo entrega de las obras realizadas por la Junta de Castilla y León para lograr la adecuación de las instalaciones a las actuales condiciones de demanda de movilidad de los viajeros y unos estándares mínimos de calidad e imagen y aseguró que el resultado es una terminal de autobuses "moderna, funcional, accesible y sostenible, largamente demandada por los ciudadanos".

Con una inversión cercana a los 142.000 €, Suárez-Quiñones destacó que la reforma de esta estación de autobuses es "una actuación integral" que está enmarcada en la política de la Consejería de Fomento "a favor del transporte en muchos ámbitos".

También se refirió a otras medidas, como el compromiso económico de la Junta de Castilla y León para cubrir el déficit del servicio interurbano, lo que supone cerca de 13 M€ anuales en la comunidad, o la puesta en marcha del transporte a la demanda que proporciona un servicio que no existía en muchas pequeñas poblaciones.

En cuanto al arreglo de la terminal de autobuses de Guardo, el director general de Transportes de la Junta aseguró que las obras han mejorado tanto el edificio como la zona de dársenas y andenes para adaptarse a los criterios de accesibilidad y eficiencia energética.

En su conjunto la Junta ha dispuesto para este año un presupuesto de 8,9 M€ para modernizar estas infraestructuras de transportes en distintas localidades de Castilla y León.

Así, este año ha ejecutado obras de reforma y acondicionamiento en las estaciones de Santa María del Páramo (León), de Medina de Rioseco (Valladolid) y de Osorno (Palencia), y se están ejecutando las obras de mejora de las instalaciones de la estación de Cervera de Pisuerga (Palencia), Aranda de Duero (Burgos) y Astorga (León). ■

Extremadura autoriza la contratación de las líneas regulares de autobuses por 7,3 M€

Dividido en 44 lotes y por un período de 20 meses a contar desde enero de 2019

El Consejo de Gobierno de Extremadura ha autorizado la contratación del servicio público de transporte regular de viajeros por carretera en la Comunidad Autónoma, dividido en 44 lotes, con un presupuesto global de 7.357.866 € y por un período de 20 meses a contar desde enero de 2019.

Estas contrataciones, en régimen de concesión de servicio público, servirán para vertebrar todo el territorio de la región y conectar los municipios más pequeños no solo entre ellos sino también con las cabeceras comarcales para poder acceder a diversos servicios públicos, según ha señalado la consejera responsable del área de Transportes, Begoña García Bernal.

En este sentido, la titular de la Consejería de Medio Ambiente y Rural, Políticas Agrarias y Territorio ha puesto de relieve la necesidad de que haya un "equilibrio" en los servicios públicos a los que pueden acceder todos los ciudadanos, con independencia del lugar en donde residen.

Asimismo, García Bernal ha destacado el hecho de que el precio de licitación de estos servicios de transporte regular de viajeros se haya triplicado desde el inicio de la legislatura.

Así, ha explicado, si en el período comprendido entre los años 2000 y 2015 el precio medio fue de un millón de euros, en 2016 y 2017, con la declaración de obligación de servicio público, ascendió hasta 1.800.000 euros, en 2018 hasta 2.400.000 €, y ahora, el precio de licitación de estas prestaciones para los ejercicios 2019 y 2020 se fija en los 3.300.000 € anuales.

Este precio de licitación, ha señalado la consejera, supone ayudar a las empresas a alcanzar el equilibrio económico en la prestación del servicio.

También ha puesto el acento en que, al tratarse de un servicio público de carácter universal, deberá cumplir las condiciones de accesibilidad para que "nadie se quede al margen". ■

El Consejo de la Xunta aprueba el Plan de Transporte Público de Galicia

Con más de 1.500 líneas renovadas, tarifas únicas y billetes gratuitos para los menores de 19 años

Hace unos días, el Concello de la Xunta aprobó el Plan de Transporte Público de Galicia. Al respecto, el presidente del Gobierno gallego, Alberto Núñez Feijóo, ha destacado que la aprobación de este Plan permitirá **modernizar el transporte regular de viajeros por carretera** y poner en marcha un modelo que se adapte a las necesidades de movilidad de los gallegos del siglo XXI.

"En definitiva, un modelo de transporte con más de 1.500 líneas renovadas; con billetes gratuitos para los menores de 19 años, extendiendo al conjunto de Galicia los descuentos del Plan de Transporte Metropolitano; con más líneas a disposición del rural; con una atención específica al Xacobeo 2021 y con mejores prestaciones, a través de autobuses más modernos y más accesibles", manifestó.

Para conseguir estas metas, el titular de la Xunta explicó que este plan fija **tres líneas estratégicas de actuación**: fomentar la movilidad en todos los núcleos de población de Galicia, y en condiciones de calidad y eficiencia; potenciar el uso del transporte público, con diferentes facilidades a los usuarios; y facilitar la intermovilidad para reforzar el transporte público frente al vehículo particular. "Y para conseguirlo es fundamental que seamos capaces de hacer un diseño de las rutas renovador, atractivo y accesible para los que precisan más facilidades. Es decir, que se adecúen a las necesidades y a los usos de nuestros días", incidió.

En esta línea, y tras un primer proceso de información pública sobre las bases que guían este plan, Feijóo subrayó que a comienzos del próximo año se someterá a información pública el nuevo mapa de líneas de autobús, con **la previsión de que los servicios comiencen a funcionar a finales de 2019**. "Para eso, vamos a seguir dialogando con todos los actores implicados sobre cada paso adelante que se dé. Como hicimos hasta ahora y logrando el máximo consenso, como conseguimos la semana pasada al obtener el visto bueno a este plan por parte del Consello Gallego de Transportes, órgano en el que están representados todos los agentes con intereses en el sector", añadió.

Al respecto, recordó que en los últimos meses ya se hizo un exhaustivo estudio en el que se analizaron las necesidades de transporte, contando con la máxima colaboración de los ayuntamientos, habida cuenta los centros educativos y sanitarios. Se realizó un amplio despliegue de encuestas en paradas de autobús, estaciones y centros tractores de demanda, como polígonos empresariales, centros administrativos, o universidades; e, igualmente, se contará en la definición

3 líneas estratégicas de actuación: fomentar la movilidad en todos los núcleos de población, potenciar el uso del transporte público y facilitar la intermovilidad para reforzar el transporte público frente al vehículo particular

final de las líneas y de las paradas con los puntos de trasbordo con otros medios de transporte, con especial atención a las nuevas estaciones intermodales.

Por otra parte, **las líneas de autobús que operarán** en Galicia en la próxima década **se clasificarán en cuatro grupos**: **autonómicas, intercomarcales, comarcales y municipales.**

Más allá de un diseño de las rutas moderno y útil para los gallegos de hoy y de mañana, el responsable del Gobierno autonómico incidió en que también es fundamental **lograr que ese modelo sea atractivo y accesible a todos**. Así, se garantizarán, por ejemplo, las máximas facilidades para los jóvenes, con la gratuidad de los viajes para menores de 19 años que se aplica a través de la tarjeta Xente Nova en las líneas interurbanas metropolitanas.

Y, para garantizar el acceso igualitario de los gallegos al transporte público se pondrá en marcha **un sistema de precios más homogéneo**, es decir, habrá un sistema de tarifas único en toda Galicia, que se calculará en función de la distancia que haya entre el origen y el destino del viajero –no en función de los kilómetros que haga el bus-.

Igualmente, se extenderán a todas las rutas los beneficios asociados al **Transporte Metropolitano** que ya funciona hoy en 5 contornos urbanos, de tal manera que en todas las líneas los usuarios habituales podrán tener descuentos del 40-50%, lo que se traduce en ahorros de hasta 1.000 € al año.

Otra novedad es que el plan aprobado hoy asume además la agenda del Gobierno gallego en relación con la **atención prioritaria a las necesidades del rural**. Y, en esta línea, se garantizan los servicios en las zonas con población más dispersa, mediante la ampliación de los sistemas bajo demanda y de autobús compartido, permitiendo el uso de las plazas de hasta el 50% de las rutas escolares, multiplicando de este modo la cobertura territorial del transporte público.

Por otra parte, en las **zonas metropolitanas** se procurará un sistema más racional para la prestación de los servicios, evitando las limitaciones administrativas derivadas de los derechos exclusivos de tráfico y fomentando la colaboración entre concesionarios urbanos y interurbanos.

En el ámbito de las prestaciones, **los criterios de adjudicación** de los nuevos contratos **primarán la calidad sobre la oferta económica**, y **específicamente incluirán la renovación de la flota**. Y también se tendrá en cuenta que se den facilidades de acceso a las personas con movilidad reducida y que se generalicen las nuevas tecnologías que faciliten información a los usuarios.

Por último, el nuevo modelo de transporte público contribuirá además a la aprovechar la gran oportunidad que representa para el país el **Camino de Santiago** y la próxima celebración del **Xacobeo 2021**. “El incremento de viajeros asociado al Camino de Santiago será considerado en los contratos una razón de interés público que podrá obligar a reforzar los servicios; y se articulará una nueva línea desde el aeropuerto de Lavacolla hasta Pedrafita”, avanzó. ■

15,4 M€ para mejorar la calidad del transporte en La Rioja

Los presupuestos de Fomento para 2019 suman 74,8 M€ y se alinean con los ODS para mejorar el bienestar de los riojanos

El consejero de Fomento y Política Territorial, Carlos Cuevas, ha comparecido en el Parlamento regional acompañado de su equipo para presentar **las cuentas de su departamento para el próximo ejercicio 2019.** Unas cuentas que ascienden a **74,8 M€** y se alinean con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) para "mejorar la calidad de vida y bienestar, atender a todos de forma equitativa y eliminar las desigualdades", algo que, según ha explicado el consejero, "es un paso más para **cumplir con los retos de Comunidad** y esos tres grandes objetivos que nos fijamos al inicio de la legislatura: **empleo y cohesión social y vertebración territorial"**.

En concreto, la Consejería de Fomento y Política Territorial colaborará con 9 de los 17 ODS, de forma que el 75% de su presupuesto (más de 56 M€) estará ligado a este cumplimiento. "Estamos convencidos de que podemos hacer nuestra particular contribución para alcanzar estos ODS" –ha asegurado Cuevas- "así como avanzar en el cumplimiento de otros destacados ejes de la Comunidad", entre los que ha citado la Agenda para la Población 2030, el Plan de Emancipación Juvenil y el impulso a la economía el empleo.

Para ello, el consejero ha explicado que se incidirá en los siguientes ámbitos: "Mejorar las **infraestructuras de comunicación y transporte**; facilitar el acceso a la **vivienda** y mejorar las condiciones de aquellos que ya la tienen; reforzar la **protección de nuestro territorio** y nuestro

paisaje a través de la Directriz de Protección de Suelo No Urbanizable; y **apoyar las inversiones y la mejora de los servicios públicos en todos los municipios"**.

Por áreas, los presupuestos de la Consejería reservan una partida de **15,4 M€ para Transportes** para seguir mejorando la calidad del servicio público de viajeros (3,2 M€), consolidar y ampliar los beneficios a colectivos preferentes y avanzar en las grandes actuaciones que se están llevando a cabo en Logroño, como el soterramiento, la nueva estación de autobuses (2,3 M€) o el inicio de las obras de reurbanización del nudo de Vara de Rey con Duques de Nájera. En 2019 se alcanzará una cifra de 37 millones por estas tres actuaciones.

El capítulo de **Carreteras** contará con 25 M€ que se destinarán, fundamentalmente, a dos grandes ámbitos: construcción de nuevas infraestructuras (6,9 M€) y mantenimiento en buen estado de la red autonómica (14,8 M€).

Cerca de 900 estudiantes riojanos se benefician del carné de transporte a 50 céntimos

Cerca de 900 estudiantes se benefician este curso académico de la nueva tarjeta de transporte del Gobierno de La Rioja, que ofrece por primera vez un precio de 50 céntimos en los desplazamientos en autobús. El consejero de Fomento y Política Territorial, Carlos Cuevas, ofreció, junto al director general de Obras Públicas y Transportes, Carlos Yécora, un balance de esta iniciativa que ha logrado el mayor número de beneficiarios en los últimos doce cursos, con un incremento del 10% respecto a la pasada campaña.

"Este resultado avala el éxito de esta medida pensada para apoyar a este colectivo preferente y a sus familias con uno de los precios más bajos de España", ha destacado el consejero. **Los 50 céntimos se aplican a los viajes al centro educativo de los estudiantes de enseñanzas no obligatorias.** El transporte escolar es gratuito en la etapa obligatoria.

La nueva tarjeta de transportes para estudiantes forma parte del compromiso del Gobierno de La Rioja en apoyo a los jóvenes para "aliviar su situación económica y sentar las bases para favorecer su emancipación".

Asimismo, el consejero destacó que "con la puesta en marcha de esta medida estamos incidiendo en dos retos que nos hemos fijado esta legislatura, ya que por un lado apoyamos a un colectivo prioritario en la Agenda para la Población 2030 para hacer frente al reto demográfico y, por otro, es coherente con nuestra apuesta por el desarrollo sostenible de nuestra comunidad, ya que fomenta el uso y los beneficios del transporte público".

"**Los jóvenes son un colectivo prioritario que se benefician de descuentos en el transporte público**, junto con mayores de 65 años, personas que tengan reconocida incapacidad permanente absoluta o perciban prestaciones no contributivas". Pero, además, "también son los principales beneficiarios del servicio nocturno del metropolitano para que puedan disfrutar de forma segura del ocio nocturno los fines de semana", añadió el consejero.

El carné de transporte está dirigido a alumnos de Educación Superior, Ciclo Formativo de Grado Medio y Superior, Bachillerato, Conservatorio Profesional de Música, Escuela Oficial de Idiomas y Centros de Educación Espacial, siempre que el centro de estudios se encuentre ubicado en La Rioja.

Los ingresos no deben superar 1,5 veces el IPREM (11.183 €) por cada miembro de la unidad familiar de los beneficiarios. No obstante, este requisito no se exige a las familias numerosas. La tarjeta de transporte ofrece este curso se un nuevo diseño más funcional y práctico.

El presupuesto para esta medida asciende a 115.000 € y forma parte de los fondos destinados al mantenimiento anual del sistema de transporte público, que se cifra en 3.450.000 € y es utilizado por más de 1,2 millones de viajeros.

En la actualidad, el Gobierno de La Rioja trabaja para aplicar el precio de 50 céntimos de euros para los desplazamientos en transporte público de viajeros al resto de colectivos preferentes, a los que también está prevista la incorporación de **víctimas de violencia de género y terrorismo**. ■

La Comunidad de Madrid apuesta por un transporte público intermodal, rápido y sostenible

Y se incrementa su financiación a 1.112 M€ en 2019

La Comunidad de Madrid apuesta por un sistema de transporte público intermodal, rápido y sostenible medioambientalmente. Así lo señaló la consejera de Transportes, Vivienda e Infraestructuras, Rosalía Gonzalo, durante su participación en la jornada 'European cities leading innovation for urban mobility'. Este es un foro organizado por la Unión Internacional del Transporte Público (UITP) en el que representantes de distintos países y regiones europeas

pusieron en común sus experiencias y actuaciones políticas en movilidad urbana e innovación.

Gonzalo, que participó como ponente en una mesa de debate sobre el papel de las administraciones en el impulso de acciones innovadoras en el terreno de la movilidad, puso en valor el trabajo que lleva a cabo el Consorcio Regional de Transportes. Este organismo, creado hace 33 años, reúne a todos los actores del transporte público en la región y, en la actualidad, gestiona y coordina a un total de 42 operadores de transporte que solo el pasado año fueron utilizados por más de 1.500 millones de viajeros.

"Esta integración nos ha permitido fomentar la intermodalidad y avanzar decididamente en innovación", subrayó Gonzalo, citando como ejemplos de este esfuerzo la implantación de la tarjeta inteligente en el Abono Transportes o la creación del Centro Integral de Gestión del Transporte Público, que controla en tiempo real los más de 5.000 vehículos que transportan viajeros cada día en la región.

La consejera Gonzalo señaló que la innovación sigue siendo un pilar central del Consorcio, emprendiendo nuevos proyectos como el recién presentado Aparca+T, que pondrá a disposición de los madrileños que usen el transporte público una red de aparcamientos disuasorios gratuitos, con más de 46.000 plazas, gracias a una inversión de 200 M€; o el desarrollo de un proyecto piloto de virtualización de la tarjeta de transporte en el móvil, pionero en el mundo.

El sistema de transporte público de la Comunidad se ha convertido en un referente mundial

Gonzalo afirmó, además, que la innovación tiene que ir siempre de la mano de la sostenibilidad y el respeto al medio ambiente y, en este sentido, destacó dos iniciativas del Gobierno regional. Por un lado, la renovación de la flota de autobuses interurbanos, por la que se ha rebajado la edad media de sus más de 1.800 vehículos hasta los cinco años y, además, se ha aprovechado para introducir unidades con motores menos contaminantes. Por otro lado, la eliminación a finales del pasado año del billete de papel en beneficio de la Multi, una tarjeta inteligente que va a permitir ahorrar anualmente 27 toneladas de papel.

"Por iniciativas como éstas, el sistema de transporte público de la Comunidad de Madrid se ha convertido en un referente mundial, como demuestran las cerca de 80 delegaciones de todos los rincones del mundo que nos visitan cada año para conocer nuestro modelo", concluyó Rosalía Gonzalo.

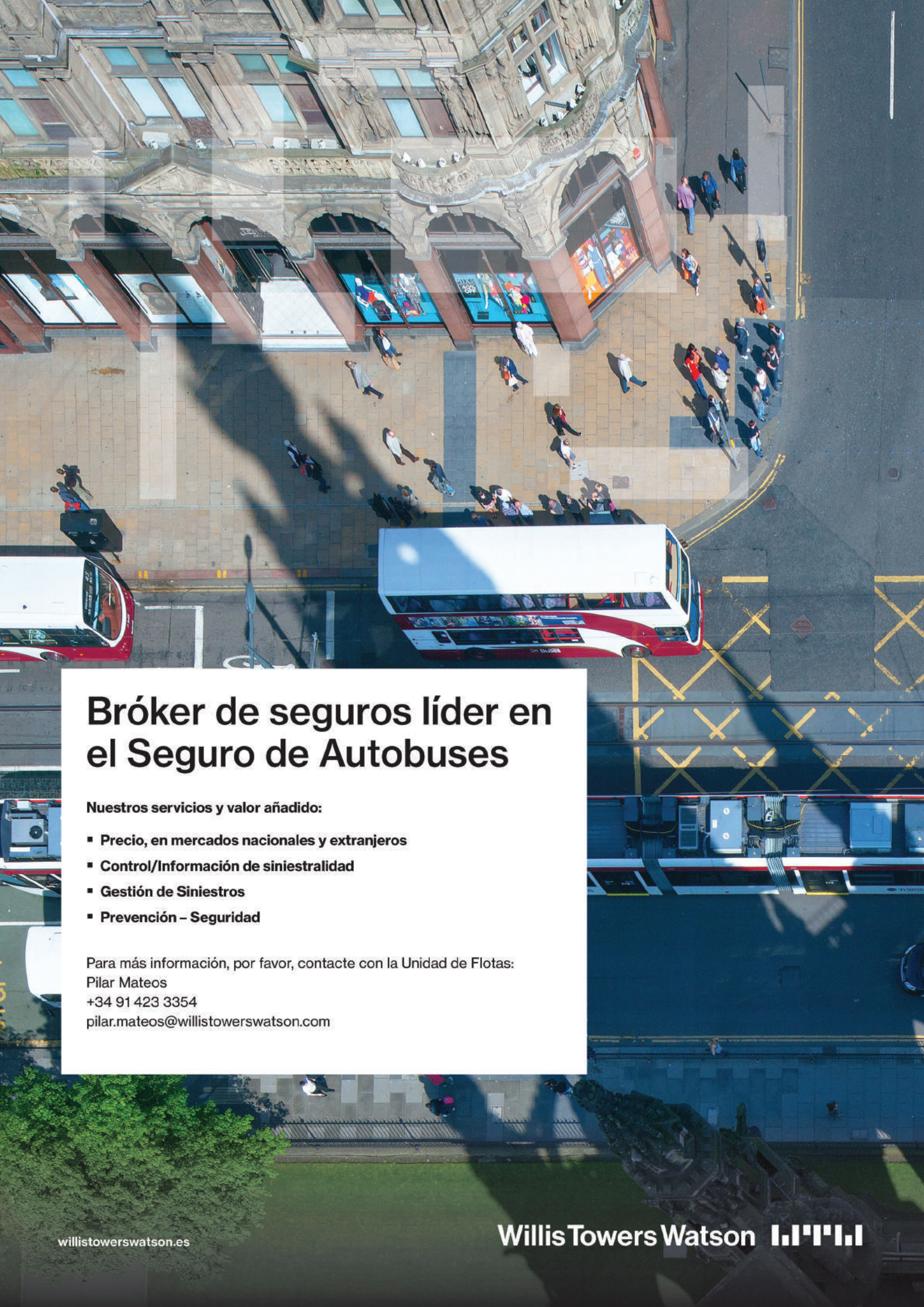
Se incrementa a 1.112 M€ la financiación para el transporte público en 2019

Además, la Comunidad de Madrid sigue incrementando su aportación económica para financiar el sostenimiento del sistema de transporte público de la región, que en 2019 recibirá de las arcas regionales 1.112 M€, un 4,9% más que en el presente ejercicio. Así lo ha indicado la consejera de Transportes, Vivienda e Infraestructuras, Rosalía Gonzalo, que detalló en la Comisión de Presupuestos de la Asamblea de Madrid las partidas más destacadas de las cuentas de su departamento para 2019.

Un presupuesto global que el próximo ejercicio ascenderá a 1.848 M€, lo que supone un incremento de 71,7 millones (+4,04%) respecto al del año en curso y ratifica a la Consejería de Transportes como la tercera con mayor peso específico del Gobierno regional, solo por detrás de Sanidad y Educación.

Se impulsará un plan de aparcamientos disuasorios APARCA+T, que sumarán más de 46.000 plazas

La consejera explicó que las cuentas de su departamento para 2019 "presentan un presupuesto realista, acorde a la situación económica de la región y que incrementa la dotación de prácticamente todas las partidas de la Consejería". En este sentido, Gonzalo destacó que la



Bróker de seguros líder en el Seguro de Autobuses

Nuestros servicios y valor añadido:

- **Precio, en mercados nacionales y extranjeros**
- **Control/Información de siniestralidad**
- **Gestión de Siniestros**
- **Prevención – Seguridad**

Para más información, por favor, contacte con la Unidad de Flotas:
Pilar Mateos
+34 91 423 3354
pilar.mateos@willistowerswatson.com

willistowerswatson.es

Willis Towers Watson

mayor parte del presupuesto estará destinado un año más a financiar el sistema de transporte público de la región con 1.112 M€, 52 millones más que en 2018.

Esta cantidad consolida a la Comunidad de Madrid como la administración que más aporta al funcionamiento de los distintos sistemas de transporte que dan servicio a la región, ya que supone cerca del 80% del total de aportaciones de las distintas administraciones para el Consorcio Regional de Transportes (CRTM). Además de mantener vigentes apuestas tan importantes como la congelación tarifaria o el abono joven a 20 € para usuarios de hasta 26 años, el Consorcio también acometerá en el próximo ejercicio actuaciones como la incorporación de los títulos de Cercanías a las tarjetas Multi o el impulso del plan de aparcamientos disuasorios APARCA+T, que en los próximos años sumarán más de 46.000 plazas gratuitas para usuarios del transporte en 91 localizaciones.

Por su parte, la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras también colaborará con esta mejora constante del transporte público. Así, invertirá más de 8 M€ a proyectos como la puesta en servicio de la estación de Arroyo Fresno –prevista para el primer trimestre-, las obras de ampliación de la estación de Gran Vía y su conexión con Cercanías a través de Sol –que estarán listas a lo largo del próximo año- o la redacción del proyecto de ampliación de la línea 11.

Esta dirección general incrementará además un 27,7% la partida dedicada a la construcción de nuevas vías –como el ramal de enlace de la M-609 con la M-607 sentido Navacerrada- y a la conservación de los más de 2.500 kilómetros que conforman la red autonómica de carreteras, que contará con casi 65 M€ que se traducirán en una inversión media de 25.000 € para cada kilómetro de la red. ■

Los residentes del área metropolitana de Barcelona hacen más de un 10% de los desplazamientos en autobús público

La valoración que hacen los usuarios del autobús ha mejorado en los últimos años

Los residentes del área metropolitana de Barcelona hacen un 10,7% de los desplazamientos en autobús público. Sin embargo, el metro es el medio de transporte público más utilizado, con un 11,5% de los trayectos, mientras que los otros modos ferroviarios (FGC, Cercanías y tranvía) representan el 6,1% de los viajes. En total, el transporte público es el medio de transporte elegido en un 29,2% de los viajes. Por otra parte, el modo de desplazarse más habitual es caminando, en un 39,8% de los desplazamientos, mientras que el vehículo privado es el elegido en un 28,5% de los viajes. En cuanto a la bicicleta, su cuota es del 2,3% de los viajes.

Estos son algunos de los datos que se desprenden de la Encuesta de Movilidad en Día Laborable (EMEF) del 2017. Según esta estadística oficial de periodicidad anual, que analiza la movilidad en el área metropolitana de Barcelona, el perfil más habitual de persona usuaria del autobús público es una mujer, de mediana edad, profesionalmente activa y que se desplaza por motivos ocupacionales.

En cuanto a la valoración media sobre un máximo de 10 puntos que los usuarios hacen de cada medio de transporte, el bus urbano de los municipios del AMB, sin considerar el de Barcelona, está valorado con un 7,1 y el bus interurbano con un 7,0. La valoración de los dos tipos de autobús ha mejorado en los últimos tiempos: tanto los autobuses urbanos como los interurbanos consiguen notas más de un punto superiores a las de hace siete años. Sin embargo, la manera de desplazarse mejor valorada es ir a pie, con un 8,4 de nota, seguida de ir en bicicleta, con un 8,3.

La encuesta también analiza los motivos principales para elegir el transporte público. Las razones más habituales son la comodidad, la dificultad de aparcar en el lugar de destino, que es más barato que el coche, no disponer de coche y que es más rápido que el coche. En relación con el transporte público, destaca que su uso se duplica en la movilidad ocupacional respecto a la movilidad personal, lo que también ocurre con el transporte privado. Por su parte, los desplazamientos a pie se reducen a más de la mitad en la movilidad ocupacional.

Según el presidente de la Federación Empresarial Catalana de Autotransporte de Viajeros (FECAV), José María Chavarría, “hay que seguir apostando por el transporte público para que sea el elemento troncal de la movilidad y la opción preferente de la ciudadanía, por delante del coche privado. Para que sea posible, la administración debe ofrecer ayudas para la compra de autobuses más eficientes y confortables, que garanticen un servicio a la altura de la sociedad

del siglo XXI, así como inversiones en infraestructuras para el transporte en autobús".

La Encuesta de Movilidad en Día Laborable está promovida por la Autoridad del Transporte Metropolitano de Barcelona (ATM), el Ayuntamiento de Barcelona, el Área Metropolitana de Barcelona (AMB), la Asociación de Municipios por la Movilidad y el Transporte Urbano (AMTU) y el Instituto de Estadística de Catalunya (Idescat). En ella se describe la movilidad en día laborable según el motivo de desplazamiento, el modo de transporte, la distribución horaria y duración media de los desplazamientos, la distribución espacial de los desplazamientos y la movilidad diferencial según segmentos de población. También recoge una dimensión más subjetiva para conocer las percepciones, las predisposiciones y las valoraciones de los ciudadanos en relación a algunos de los elementos que confluyen en la movilidad. ■

"Hay que seguir apostando por el transporte público para que sea el elemento troncal de la movilidad y la opción preferente de la ciudadanía", señala el presidente de FECAV

En vigor “Madrid Central” y la nueva Ordenanza de Movilidad Sostenible de Madrid

El pasado 30 de noviembre entró en funcionamiento una zona de bajas emisiones en Madrid llamada “Madrid Central”, que abarca todas las Áreas de Prioridad Residencial (APR) existentes hasta ahora y por la que se ha cerrado el centro de Madrid al tráfico. Se puede obtener más información sobre “Madrid Central” a través del siguiente enlace.

Calendario de puesta en marcha

- Desde el 29 de octubre: las personas con movilidad reducida y los profesionales que realicen carga y descarga pueden comenzar a darse de alta para obtener permiso este lunes, 29 de octubre. Las personas con movilidad reducida podrán solicitar las altas en el 010, Twitter de Línea Madrid (@Líneamadrid) y en las Oficinas de Atención a la Ciudadanía. Por su parte, los vehículos destinados a la distribución urbana de mercancías podrán darse de alta en las oficinas del Ayuntamiento de Madrid ubicadas en la calle Bustamante, 16.

- 1 de noviembre de 2018: inicio de la campaña informativa.

- 28 de noviembre de 2018: petición de autorizaciones puntuales y permisos para trabajadores en Madrid Central que residan fuera de Madrid con horario nocturno a través del 010.

- 30 de noviembre de 2018: entrada en vigor de Madrid Central, con aplicación gradual y progresiva y controles a pie de calle de agentes de policía y movilidad.

- 8 de enero de 2019: inicio del periodo de trámites (invitaciones a residentes, cambios de matrícula de PMR, etcétera) por vía telemática en el perfil del usuario de Madrid Central que se habilitará en www.madrid.es.

- Enero 2019: comenzarán los dos meses de prueba del sistema informático de gestión de multas de Madrid Central. Durante este tiempo, se enviarán comunicaciones sin multa a las personas que incumplan la normativa. En caso de reiteración, se enviará una segunda carta a los 15 días.

- A partir de febrero de 2019 empezará el control automático mediante cámaras de videovigilancia para captar matrículas y el envío de multas (90 €) a aquellos vehículos que circulen por “Madrid Central” sin cumplir la normativa.

Delimitación de Madrid Central

Madrid Central está delimitada por la circunvalación de rondas, bulevares y el eje Prado-Recoletos. En concreto, el perímetro lo forman las calles Alberto Aguilera, glorieta de Ruiz Jiménez, Carranza, Sagasta, glorieta de Bilbao, Génova, plaza de Colón, Paseo de Recoletos, plaza de Cibeles, Paseo del Prado, plaza de Cánovas del Castillo, glorieta de Carlos V, Ronda de Atocha, Ronda de Valencia, glorieta de Embajadores, Ronda de Toledo, glorieta de la Puerta de Toledo, Ronda de Segovia, Cuesta de la Vega, Mayor, Bailén, plaza de España, Princesa y Serrano Jover.

Están restringidos los accesos a la circulación en las calles situadas dentro de dicho perímetro a excepción de las calles Santa Cruz de Marcenado, Mártires de Alcalá, Gran Vía de San Francisco, Bailén, Algeciras, Cuesta Ramón, Ventura

Rodríguez y Duque de Liria, por motivos de ordenación del tráfico al no existir alternativa a estas vías.

Reparto modal en Madrid Central

Actualmente, en Madrid Central se producen 2.042.700 viajes diarios. De ellos, 1.200.000 (casi el 60 %) se realizan en transporte público; 550.000 (el 27 %) se efectúan andando; 230.000 (un 11 %) en coche y 62.700 en otros modos (un 3 %).

La mayor parte de los vehículos con origen y destino a Madrid Central están exceptuados y la medida incide principalmente en el tráfico de paso, que es el que más kilómetros recorre en el distrito de Centro. Con la entrada en funcionamiento de esta zona de bajas emisiones el tráfico se reducirá un 37 %, afectando solo al 0,9 % del total de viajes con destino a Madrid Central y el 7,8 % de los que se realizan en vehículo privado.

Madrid Central contará con refuerzos del transporte público, que deben concretarse en el seno del Consorcio Regional de Transportes.

Normas generales de acceso

En Madrid Central se limita el acceso y la circulación dependiendo de la función del vehículo y se tiene en cuenta la tecnología del mismo, según los distintivos ambientales de la Dirección General de Tráfico (DGT), que se recomienda llevar en el parabrisas hasta que comience a ser obligatorio el próximo 24 de abril de 2019, según lo dispuesto en la Ordenanza de Movilidad Sostenible.

Como norma general, se puede acceder y circular los vehículos de **personas empadronadas dentro del área de Madrid Central y con movilidad reducida**. Además, hay una serie de **excepciones y moratorias** para diversos colectivos, como los invitados de las personas residentes (20 invitaciones al mes), distribución urbana de mercancías, empresas de servicios, fuerzas de seguridad y emergencias, colegios, trabajadores nocturnos, etcétera, con el fin de garantizar las necesidades diarias de las personas que viven y visitan el distrito y de las empresas ubicadas en el mismo.

Para el resto de vehículos, hay unas **normas generales basadas en los distintivos ambientales de la DGT**. Los vehículos con etiqueta CERO y ECO pueden acceder y estacionar en el SER. Y los que tengan etiquetas B o C pueden acceder para aparcar en un garaje particular, reserva de estacionamiento no dotacional o aparcamiento de uso público.

Excepciones

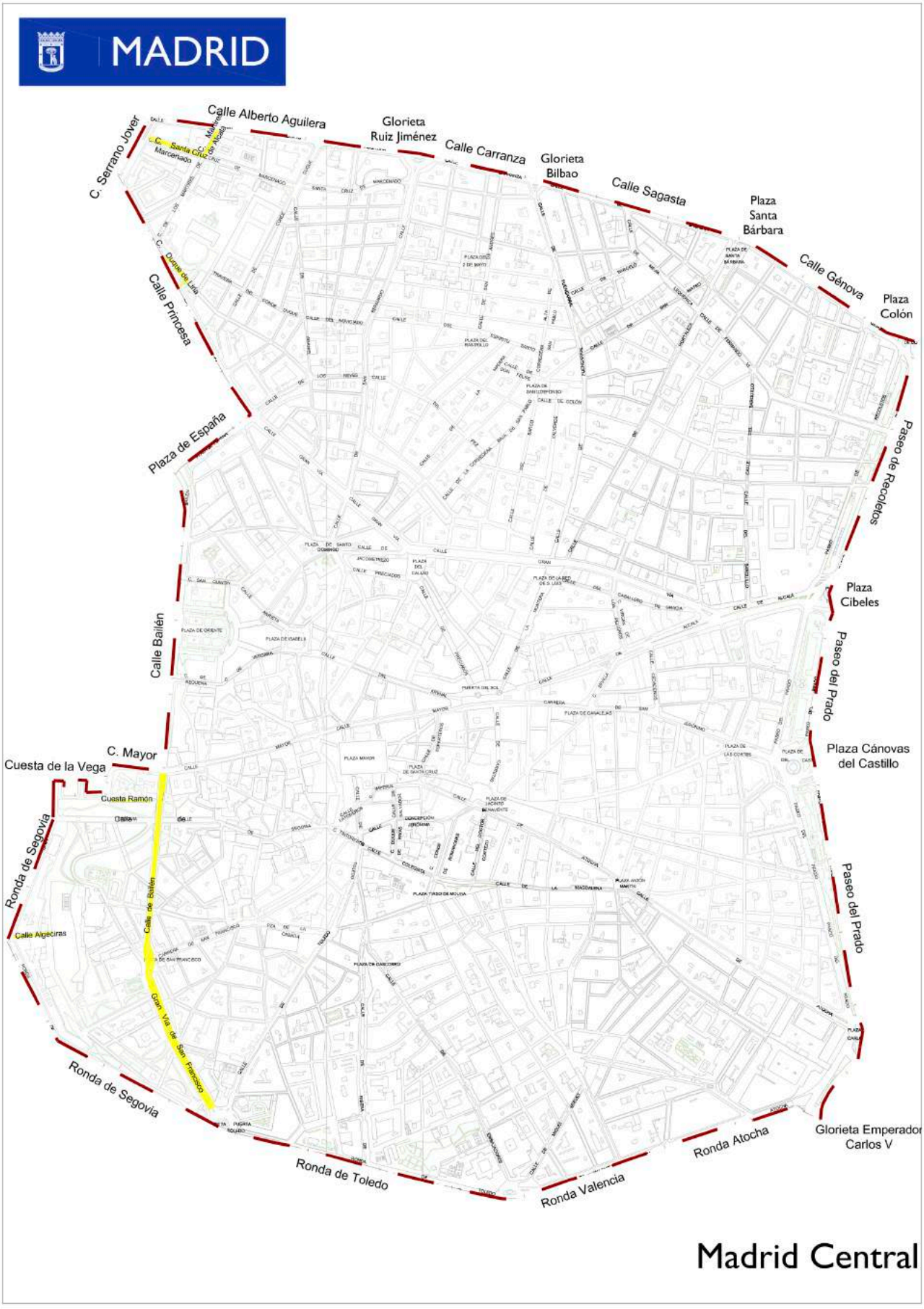
El transporte público puede circular por el centro de Madrid. Los **autobuses de transporte público colectivo**, tanto regulares como discrecionales, y autobuses turísticos regulares, que den servicio a las líneas que circulan por el interior de "Madrid Central", deben pertenecer a uno de los siguientes grupos de construcción de la DGT:

- Grupo 11: Autobús o autocar MMA ≤ 3.500 kg
- Grupo 12: Autobús o autocar MMA >3.500 kg
- Grupo 13: Autobús o autocar articulado
- Grupo 14: Autobús o autocar mixto
- Grupo 16: Autobús o autocar de dos pisos

A partir de 2023 los autobuses o autocares con MMA superior a 3.500 kg no podrán acceder a "Madrid Central" si no cuentan con el respectivo distintivo de clasificación ambiental de la DGT. Y a partir de 2025 no podrán acceder los que tengan el distintivo B.

Los vehículos con MMA no superior a 3.500 kg no podrán acceder sin distintivo desde 2020 y no podrán acceder aquellos con distintivo B desde 2022.

Para saber qué distintivo le corresponde a cada vehículo se puede consultar el siguiente enlace.


MADRID
Calle Alberto Aguilera
Glorieta Ruiz Jiménez
Calle Carranza
Glorieta Bilbao
Calle Sagasta
Plaza Santa Bárbara
Calle Génova
Plaza Colón
C. Serrano Jover
Calle Princesa
Plaza de España
Paseo de Recoletos
Plaza Cibeles
Paseo del Prado
Calle Bailén
C. Mayor
Cuesta de la Vega
Cuesta Ramón
Plaza Cánovas del Castillo
Ronda de Segovia
Calle Algeciras
Calle de Bailén
Gran Vía de San Francisco
Ronda de Segovia
Ronda de Toledo
Ronda Valencia
Ronda Atocha
Glorieta Emperador Carlos V
Madrid Central

Más información aquí: Dosier Madrid Central y Preguntas Frecuentes Madrid Central.

Nueva Ordenanza de Movilidad Sostenible de Madrid

Esta nueva Ordenanza regula las nuevas formas de movilidad compartida y urbana, potencia el transporte público frente al privado y la seguridad vial y aumenta la protección del peatón y, especialmente, de determinados colectivos como las personas con movilidad reducida, así como los entornos escolares u hospitalarios

La Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid entró en vigor a finales de octubre, tras ser aprobada en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid. Este documento, que sustituye al de 2005, regula por primera vez las nuevas formas de movilidad compartida y urbana, potencia el transporte público frente al privado y la seguridad vial y aumenta la protección del peatón y, especialmente, de determinados colectivos como las personas con movilidad reducida, así como los entornos escolares u hospitalarios. La nueva normativa recoge además los cambios de movilidad previstos en el Plan A, como la creación de la Zona de Bajas Emisiones Madrid Central y los criterios de acceso a la misma, y los contenidos en el Protocolo de Actuación para episodios de contaminación por dióxido de nitrógeno.

Entre las **novedades** que introduce esta nueva Ordenanza destacan las siguientes:

- Reduce la velocidad a 30 km/h en las calles con un carril por sentido o un solo carril y a 20 km/h en las vías urbanas que dispongan de plataforma única de calzada y acera.
- Incluye los cambios de movilidad previstos en el Plan A y en el Protocolo de actuación para episodios de contaminación por dióxido de nitrógeno.
- Se delimitan las zonas de bajas emisiones con el objetivo de reducir la contaminación y promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y vehículos menos contaminantes.
- Regula las medidas extraordinarias de restricción al tráfico y estacionamiento de vehículos en las vías urbanas durante episodios de alta contaminación atmosférica o por motivos de seguridad y grave congestión del tráfico.
- Los patinetes eléctricos no podrán circular por aceras, pero sí por carriles bici y calles a 30 km/h o menos.
- A partir del 24 de abril, seis meses después de la publicación de la Ordenanza, vehículos y ciclomotores deberán llevar visibles los distintivos ambientales de la DGT.
- Las bicicletas deberán circular por la calzada ocupando la parte central del carril y permitiéndose la circulación de dos ciclistas en paralelo cuando no suponga riesgo.
- Motos, ciclomotores, bicis y los vehículos de movilidad urbana de los tipos A y B (patinetes eléctricos y segways) tendrán que estacionar en las reservas destinadas a estos vehículos. Si no las hubiera, podrán estacionar en las aceras siempre que dejen más de 3 metros de ancho libre. ■

La Junta Directiva de FECAV se reúne con el secretario de Infraestructures i Mobilitat

Los operadores han expuesto la situación del sector del transporte de viajeros por carretera y sus preocupaciones

Los miembros de la Junta Directiva de la Federación Empresarial Catalana de Autotransporte de Viajeros (FECAV) se han reunido por primera vez con el nuevo secretario de Infraestructures i Mobilitat de la Generalitat de Catalunya, Isidre Gavín, nombrado en julio de 2018. En la reunión también han participado, por parte del Departamento de Territori i Sostenibilitat, el director general de Transports i Mobilitat, Pere Padrosa, el subdirector general de Transport Públic i Mobilitat, Benjamín Cubillo, y el responsable de Estudi i Anàlisi Jurídic, Lluis Angosto.

En el encuentro, los operadores de FECAV han trasladado al Secretario las principales preocupaciones del sector del transporte de viajeros por carretera. Uno de los temas que se han expuesto es el retraso de los pagos de diferentes

administraciones públicas que perjudican gravemente la liquidez de las empresas operadoras.

También se ha tratado sobre las limitaciones que están afectando el autobús discrecional en Barcelona fruto que el Ayuntamiento ha propuesto nuevas tasas y limitaciones en las zonas habilitadas para el aparcamiento de estos vehículos. En este sentido, el presidente de FECAV, José María Chavarría, reclacó que **"Barcelona es la capital de Catalunya y su centro económico, cultural y de servicios y creemos que el Ayuntamiento debe facilitar el acceso a todo el mundo. Limitar el acceso a la ciudad al autobús discrecional significa limitarlo a personas con movilidad reducida, personas mayores y escolares, que a menudo son los usuarios de este medio de transporte".**

Otra problemática que afecta el autobús en Barcelona son las congestiones en las entradas a la ciudad por la B-23 y por eso FECAV ha pedido un carril bus por esta vía. Asimismo, los operadores también han destacado la necesidad de mejorar el mantenimiento de algunas estaciones de autobuses y han propuesto la creación de líneas de ayudas para la renovación de las flotas con vehículos más respetuosos con el medio ambiente.

FECAV presenta su nueva imagen y vídeo corporativo

Por otro ladro, el presidente de FECAV, José María Chavarría, y la responsable de imagen y comunicación y miembro del Comité Ejecutivo de FECAV, Georgina Andreu, han presentado la nueva imagen y el vídeo corporativo de la Federación. Esta actuación de FECAV se enmarca en el proceso de modernización de imagen y comunicación, tanto interna como externa, que la federación ha desarrollado en el último año.

El acto de presentación contó con la participación del director general de Transports i Mobilitat de la Generalitat de Catalunya, Pere Padrosa. Además, asistieron representantes de diferentes administraciones como la Dirección General de Transporte y Movilidad, el Área Metropolitana de Barcelona, la ATM de Barcelona y el Ayuntamiento de Barcelona. También estuvieron presentes representantes de empresas y asociaciones miembros de FECAV.

En primer lugar, se presentó el nuevo logo de FECAV. Este mantiene los colores azul y naranja, ya que son identificativos de la federación. En cuanto a las novedades, incluye el icono de un autobús sustituyendo la letra "A" de FECAV para que se asocie más fácilmente con el sector que la federación representa, y también se ha cambiado la tipografía.

> La renovación de imagen y las acciones de mejora de la comunicación se enmarcan en el proceso de modernización en el que la Federación se encuentra inmersa

A continuación, se presentó el vídeo corporativo de la federación, que servirá para explicar de una manera rápida y atractiva qué es FECAV, qué hace y a quién representa. También se mostró otro vídeo, que incluye el testimonio real de usuarios del autobús y de conductores, donde explican cuál es su percepción sobre este medio de transporte. De estos testimonios se desprende que el autobús es considerado un transporte seguro, confortable, capilar y para toda la ciudadanía, al margen de su edad, profesión o nivel económico.

Estos audiovisuales son piezas vivas que se irán actualizando y adaptando para dar representatividad a todos los asociados de la federación y los tipos de transporte que realizan. También está previsto hacer más vídeos sobre modos concretos que engloba el transporte de viajeros por carretera, así como para mostrar diferentes lugares de la geografía catalana.

Finalmente se ha mostrado el manual de identidad gráfica de FECAV, que servirá para establecer unas pautas coherentes y homogéneas sobre el uso que se debe hacer del nuevo logo. También se ha presentado el nuevo diseño de

diferentes materiales como la tarjeta de visita, la carpeta o la firma de correo electrónico. Muchos de estos materiales incorporan unos iconos diseñadas expresamente que representan aspectos que definen el sector del transporte de viajeros por carretera, como la seguridad, la sostenibilidad o la accesibilidad.

El presidente de FECAV ha explicado que **"la nueva imagen de FECAV es mucho más que un cambio de logo ya que implica una transformación de imagen en todos los soportes, ya sean digitales o en papel, y un paso más en el proceso de modernización de la federación. También es una oportunidad para explicar mejor quiénes somos y qué hacemos tanto al público interno como externo"**.

La presentación de la nueva imagen y vídeo corporativo de FECAV ha ido precedida de otras acciones de mejora de la imagen y de la comunicación de la Federación, que se han impulsado durante los últimos meses. Entre ellas destaca la renovación de la página web, la puesta en marcha de una newsletter mensual con noticias sobre FECAV y el sector, o la mejora de la presencia en las redes sociales. ■

Propuestas de FANDABUS a los partidos políticos para las Elecciones Autonómicas Andaluzas 2018

Se debe priorizar el transporte colectivo sobre el particular

Como viene siendo habitual en FANDABUS, en cada acontecimiento electoral elabora un decálogo de las cuestiones más relevantes para el sector del transporte de viajeros en autobús. Con motivo de la convocatoria de elecciones para el Parlamento de Andalucía, previsto para el pasado 2 de diciembre, la Federación elaboró un documento de propuestas que remitieron a los partidos políticos para su traslación, en su caso, a sus programas de gobierno: Propuestas de FANDABUS para las Elecciones Autonómicas Andaluzas.

Según señalan desde FANDABUS, el contenido de estas propuestas es total y absolutamente independiente del ideario de cualquier partido político, respondiendo exclusivamente al interés en la defensa y promoción del sector del transporte en autobús en Andalucía.

Entre otras cuestiones, y en base a la eficiencia en términos de sostenibilidad del transporte en autobús, en estas propuestas se destaca la necesidad como condición imprescindible de **contemplar la unidad de mercado como elemento de competencia entre empresas y territorios**. **Equiparación de modos en su financiación, regulación y planificación**. La necesidad de **priorizar el transporte colectivo sobre el particular**, a través de las inversiones públicas en entornos urbanos y metropolitanos. **Desarrollar el sistema concesional en todos los aspectos que hacen de la movilidad una garantía para todos los ciudadanos**. Destacar **la actividad discrecional y turística del transporte en autobús como eslabón de enorme valor añadido a la cadena de servicios turísticos**. Establecer **un marco fiscal que favorezca la actividad del transporte**, así como **la simplificación de la burocracia administrativa**.

Estas son algunas de las cuestiones que se han trasladado a las fuerzas políticas, y que sirven de marco para desarrollar los planes y la estrategia que deben diseñar los responsables políticos.

En Andalucía el transporte en autobús tiene una enorme relevancia tanto empresarial, económica como social. Con casi 600 empresas operando y una flota de 4.800 vehículos, articulan nuestro territorio y garantizan la total movilidad de los andaluces y turistas que nos visitan. Con el transporte regular y metropolitano se trasladan más de 63 millones de viajeros al año, entre pueblos, ciudades y provincias.

El transporte escolar adquiere una especial importancia: diariamente se transportan más de 97.000 alumnos de educación infantil, primaria, secundaria y bachiller, desde sus casas a los centros escolares y viceversa. De los más de 2.300 vehículos que realizan estos servicios, 210

vehículos son adaptados a necesidades especiales, con plataformas elevadoras, rampas de acceso y anclajes especiales.

La eficacia del transporte en autobús alcanza su máximo en la movilidad urbana: con casi 250 millones de viajeros al año, más de 1.000 autobuses circulan por nuestras ciudades garantizando el movimiento de los ciudadanos.

Y el transporte discrecional aporta al turismo la necesaria conexión de nuestros visitantes a las riquezas y atractivos de nuestro territorio. ■

FEDINTRA denuncia que los precios de las ITV de Andalucía en transporte escolar sean los más caros de España

Superando en más del doble a la comunidad que cobra más barato, Extremadura, y en un 8% a la segunda más cara, Asturias

La Federación Independiente de Transportistas de Andalucía (FEDINTRA) ha reclamado ante las autoridades competentes en Transporte una homogeneización de precios de las inspecciones técnicas de vehículos, ya que se producen agravios comparativos entre las distintas comunidades autónomas. Tabla de precios ITV por CC.AA. 2018.

De hecho, Andalucía, en materia de autobuses destinados al transporte escolar, es la más cara de España con bastante diferencia (106,04 € por vehículo), ya que las tarifas superan en un 51% a la comunidad que cobra más barato, Extremadura (52,86 €), y en un 8% a la segunda región más cara del país (País Vasco, con 94,34 €). Una situación que viene a agravar más la situación del sector del transporte de Andalucía, y el mantenimiento estable de las empresas operadoras y sus empleos.

En comunidades con un alto grado de saturación de flota, y de rutas escolares, como Madrid o Cataluña, los precios apenas superan los 80 y 67 € respectivamente, siendo los transportistas andaluces los más perjudicados al tener que abonar un 25 y un 37% más con respecto a cada una de las mencionadas. En comunidades como Aragón o Canarias no se llega a los 60 €, mientras que en Castilla-La Mancha, Castilla y León, Comunidad Valenciana, Baleares o Murcia no se roza ni siquiera la tarifa de 80 €.

En autobuses que no se destinan a transporte escolar, las diferencias son menos notables, **aunque Andalucía sigue siendo la quinta más cara del país**, por delante de Aragón, Castilla La Mancha, Asturias, Extremadura o Canarias entre otras. Esta situación ha causado situaciones tan paradójicas como que transportistas andaluces tengan que pasar las inspecciones en otras comunidades cercanas.

Para el Presidente de FEDINTRA, Antonio Vázquez, "los profesionales agradecen en estos años a VEIASA, la empresa que gestiona las inspecciones en Andalucía y concesionaria del gobierno regional, **el buen trato con los profesionales en la agilización de citas, gestión de inspecciones y en el equipamiento adecuado para vehículos especiales**; pero le instan a que soliciten a la Administración, una revisión de tarifas más acorde a las medias que se cobran en otras partes del país". ■

Froet y Servitir se alían para facilitar a los transportistas los trámites internacionales

La Federación Regional de Organizaciones Empresariales de Transporte de Murcia, FROET, ha firmado un convenio de colaboración por el que Servitir se convierte en proveedor oficial de los asociados de Froet, lo que facilitará los trámites que las empresas y conductores autónomos realizan en sus rutas por Europa.

El acuerdo fue rubricado por el presidente de los transportistas de la Región de Murcia, Pedro Díaz, y por el director general de Servitir, Anthony Renton.

La empresa está especializada en servicios profesionales por carretera, nacional y sobre todo internacional. Tras la firma del convenio, Servitir dispone de un departamento de asesoramiento profesional desplazado a las propias instalaciones de Froet, cuyos asociados podrán beneficiarse de unas condiciones ventajosas.

El secretario general de Froet, Manuel Pérezcarro, explicó que este acuerdo es "un reto que nos hemos impuesto para dotar de un nuevo servicio a nuestros asociados".

Al respecto, Pérezcarro subrayó que "uno de los principales costes que tienen las empresas de transporte, sobre todo las de internacional, es el de los peajes y, si nosotros conseguimos

abaratarlo, será una ayuda importante para el desarrollo de la actividad".

Por su parte, el director comercial de Servitir, Hugo Bernal, señaló que gracias a esta colaboración "podemos estar más cerca de los transportistas y ayudarles a que sus trámites sea más fáciles", además de "ahorrarles tiempo y dinero".

La firma, con más de una década de experiencia, está especializada servicios como la gestión de peajes en toda Europa, recuperación de IVA intracomunitario así como reservas de ferrys y Eurotúnel.

También prestan servicios de recuperación de Impuestos (IVA, TIPP) en Europa y dispone de una Tarjeta de gasoil nacional e internacional con una red de más de 1.000 estaciones de servicio en Europa. ■

Reducción de los accidentes de tráfico en autobús a la mínima expresión

Por Borja Moreno Moreno
Máster en Movilidad y Experto en Seguridad Vial. Técnico de Seguridad Vial del Real Automóvil Club de España (RACE).

Fuente: Volvo Buses

Para reducir los accidentes de tráfico en el transporte en autobús a la mínima expresión, y se dice mínima ya que el autobús participa en menos del 1% de los accidentes con víctimas, deben tomarse cartas en el asunto.

Una de las medidas avaladas por la Dirección General de Tráfico, que podrían reducir las cifras actuales de la siniestralidad vial en España, son los sistemas de asistencia avanzada al conductor (advanced driver-assistance systems) o ADAS, como se les conoce comúnmente. Los vehículos nuevos deben incorporar de serie estos sistemas, mientras que los más antiguos tienen que instalarlos. También se tiene que valorar

la necesidad de renovación del parque español, dada su antigüedad (más de 12 años).

La generalización del uso de los sistemas ADAS en todos los vehículos de transporte ayudaría a incrementar la seguridad durante la conducción, minimizando el riesgo de sufrir cualquier tipo de accidente.

Entre estos sistemas, se pueden citar los de detección de riesgo de atropellos a peatones y ciclistas, los que avisan del riesgo de colisión frontal, los que alertan del cambio involuntario de carril, los detectores de fatiga o los que vigilan el ángulo muerto.

Otros sistemas a instalar para la reducción de la siniestralidad en el autobús pueden ser las cajas negras, los asistentes o limitadores de velocidad en todos los tipos de vehículos, así como la instalación de “alcolocks”, unos dispositivos cuyo sistema conecta un etilómetro con el sistema de encendido del motor del vehículo. Su funcionamiento es muy sencillo: para poner en marcha el motor, el conductor tiene que realizarse un autocontrol de alcoholemia midiendo sus niveles. Si sobrepasa una determinada tasa, el sistema impide la puesta en marcha del vehículo.

El bloqueador dispone además de un módulo que registra todos los intentos de arrancar –fechas y horas–, así como niveles de alcoholemia en cada uno de ellos.

Aunque puede parecer que el alcohol sea un tema olvidado, ya que la mayoría de la población admite saber los riesgos que conlleva al volante, este hábito está muy extendido, sobre todo en Europa, ya que es la región del mundo donde más alcohol se consume, según la Organización Mundial de la Salud (OMS).

Por países, Lituania es donde más se bebe (18,2 litros por persona de alcohol puro en 2016), seguido de República Checa (13,7), Rumanía (13,7), Bulgaria (13,6), Croacia (13,6) y Bélgica (13,2). En los que menos: Malta (7,5 litros), Islandia (7,5), Italia (7,6), Noruega (7,8), Grecia (8,5) y Países Bajos (8,7). En España la media se sitúa en 9,2, según los últimos datos de la OMS.

Fuente: Scania

En este contexto, la Unión Europea (UE) exige que se adopte la instalación de alcolocks (también conocidos como alcohol interlock), instando a los estados miembros a que se incluya este sistema de forma obligatoria en todos los nuevos vehículos profesionales, como los autobuses y los camiones.

Este dispositivo ya es obligatorio en Estados Unidos, Canadá y Australia y hasta en siete países de la UE (Finlandia, Suiza, Suecia, Bélgica, Holanda, Reino Unido y Francia) en diferentes intensidades. Desde 2010, estos dispositivos son obligatorios en Suecia, -país donde fue inventado este sistema-, tanto para vehículos profesionales de mercancías como de pasajeros. Lo mismo sucede en Francia. En Finlandia son obligatorios en los autobuses escolares. Aunque sí ha habido numerosos proyectos piloto con este sistema en la UE, solo Austria, Bélgica, Dinamarca, Finlandia, Francia, Polonia y Suecia han legislado al respecto.

Tal es su efectividad que la DGT maneja como una de las medidas para evitar los accidentes en los que interviene el alcohol la introducción de estos sistemas en los vehículos nuevos profesionales.

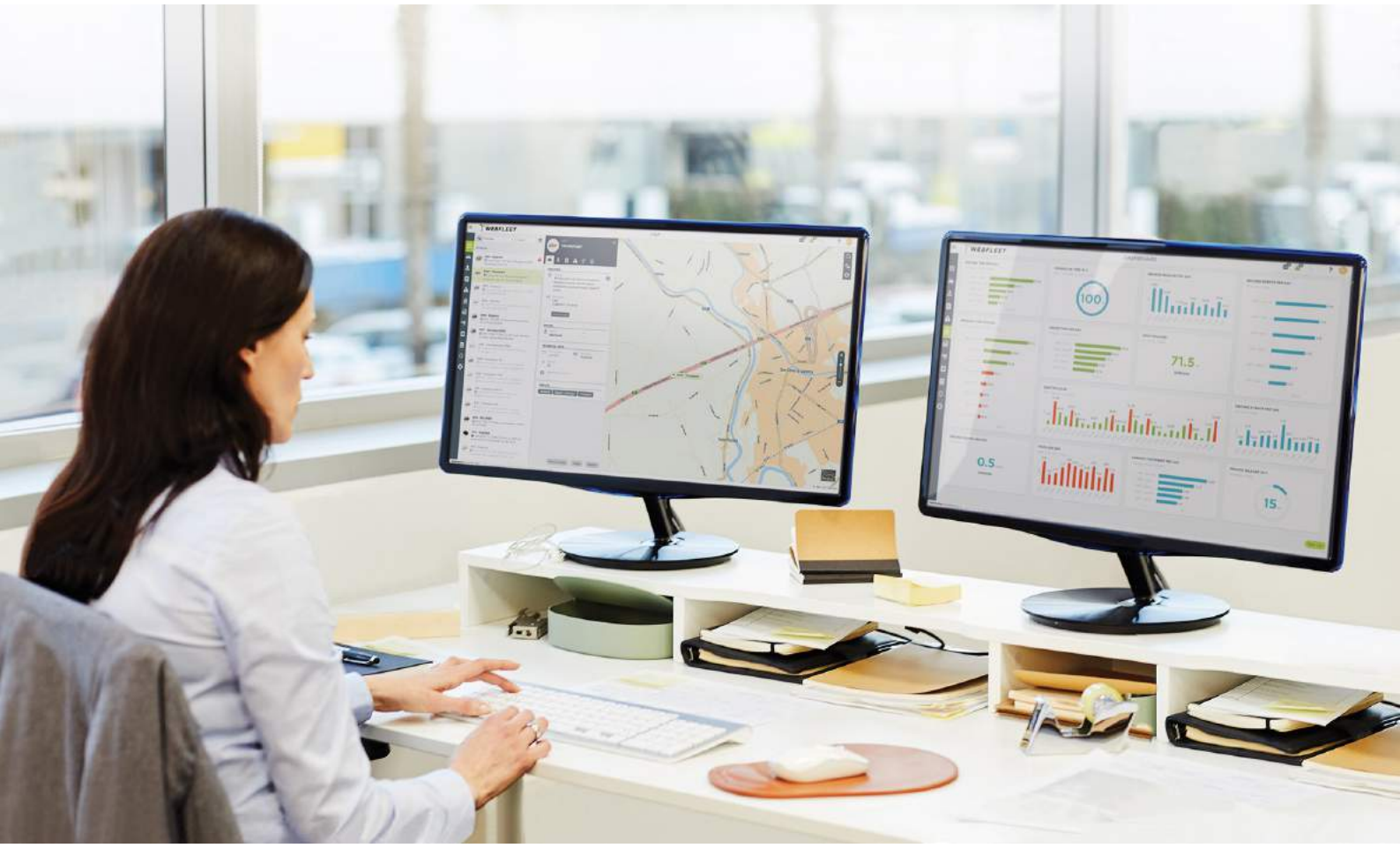
Asimismo, el Real Club Automóvil de España (RACE) también reclama la implantación de sistemas alcolocks de forma obligatoria en autobuses en los que se transportan personas, recordando que es imprescindible la concienciación en el concepto de la tolerancia cero al alcohol, sobre todo de aquellos que transportan un gran número de vidas humanas en sus vehículos, para lo que también sería plausible reducir el límite de alcohol en sangre de los conductores profesionales de 0,3 a 0,0 gramos por litro. ■

Cinco consejos para ahorrar combustible en una flota de vehículos

Por TomTom Telematics

Con el precio del diésel amenazando nuevas subidas, y teniendo en cuenta que el consumo de combustible es uno de los mayores gastos para las empresas que gestionan flotas de vehículos, es normal que nos preguntemos de qué maneras podemos ahorrar en carburante. En este artículo te daremos algunos consejos para que puedas consumir menos combustible y, de esa forma, reducir costes.

1. **Asegúrate de que tus vehículos están en buenas condiciones**. El tiempo de inactividad de un vehículo es un gran inconveniente para cualquier negocio. Pero no solo eso. Un automóvil con el motor o las ruedas en buenas condiciones consumirá menos. Esta es la razón por la que, antes de salir a la carretera, hay que asegurarse mediante revisiones periódicas que los neumáticos, líquido de frenos, nivel de aceite y motor, están correctos.
2. **Busca los mejores lugares para repostar**. El precio de la gasolina o del diésel puede variar de forma significativa dependiendo de la estación que se elija. Hoy en día hay aplicaciones móviles que permiten ver cuánto cuesta el combustible en las gasolineras más cercanas, para que puedas comparar y elegir la que más te convenga. No está de más ofrecer una lista a los conductores de los sitios donde pueden encontrar mejor precio. La empresa también puede llegar a acuerdos con algunos proveedores para



conseguir descuentos para sus conductores.

3. **Potencia un estilo de conducción eficiente en la flota**. Conducir de forma eficiente ofrece muchas ventajas y una de ellas es el ahorro de combustible. Por eso es importante educar a los conductores para que lleven el volante de una forma responsable, evitando realizar maniobras bruscas o sobrepasar límites de velocidad. Una solución telemática puede ser eficaz a la hora de monitorizar el estilo de conducción y corregir malos hábitos o premiar a quien siga las normas de la empresa.
4. **Escucha a tus conductores**. Tus conductores son posiblemente tu activo más valioso. Pero además son tus ojos y oídos en la carretera, por lo que es importante obtener su punto de vista. Por lo general, conocerán los mejores accesos directos, o las estaciones de combustible más baratas.
5. **Incorpora un sistema telemático**. Una solución de gestión de flotas conecta a la empresa con su equipo en la carretera. Informa sobre dónde se encuentran los vehículos en cada momento y sobre cómo se están utilizando. De esta forma puede ayudar a conocer cómo se están conduciendo los coches o camiones, qué rutas están siguiendo y cuáles deberían seguir para ahorrar kilometraje. También puede informar sobre las condiciones técnicas de los vehículos o sobre cuándo les toca pasar por revisión.

Euromaster, uno de nuestros clientes, cuenta en este caso práctico cómo ha reducido el consumo de carburante un 9%, el coste de mantenimiento un 25% y el coste de reparaciones un 33% respecto el año anterior, tras implantar la solución de gestión de flotas de TomTom Telematics. Si quieres ver cómo funciona, puedes solicitar una prueba gratuita.

También te animamos a que leas otros posts que te pueden resultar interesantes:

- Cómo aumentar el ROI de tu empresa con un sistema de gestión de flotas
- 5 errores que cometen muchas flotas y que reducen su eficiencia ■

Cómo crear marcas irremplazables

Branding conectado a la comunicación para crear y gestionar marcas de valor

Por Carlos Magro
Director de Marca de LLORENTE & CUENCA

Las marcas son un reflejo de la sociedad y la realidad que vivimos, de los sueños e inquietudes de sus personas y las comunidades que constituyen. Nos descubren como una proyección sintética de nosotros mismos hacia el exterior otorgándonos una forma de comunicación individual y colectiva que ha trascendido durante más de un siglo con elocuencia y efectividad. Hoy, cambios tecnológicos, sociales y económicos de calado están provocando una nueva forma de interacción con las marcas. El acceso a ingentes cantidades de información, la multiplicación de los canales de interacción y consumo y la dependencia de las redes se ha traducido en la creación de marcas más efímeras, desenfocadas, tácticas e irrelevantes. Marcas que se están desconectando de la sociedad con una pérdida de relevancia sin precedentes y cuya supervivencia ahora más que nunca, tendrá que ver con una verdadera aportación de valor o no serán.

El branding, como proceso, tiene su culminación en la institucionalización de la marca a través de directrices, su desarrollo intelectual previo se torna en un sistema de producción secuencial con el objetivo de replicarla y sistematizarla de forma consistente para hacerla llegar a muchos, pero esta necesaria industrialización tiene un importante desperfecto: corre el riesgo de restar alma, personalización y foco a aquellos a los que se dirige. Aunque el branding estratégico debe priorizar la orientación funcional al mercado, no puede reducirse al método o al tecnicismo, sino que conlleva una buena dosis de creatividad, ingenio e intuición. Testigos de cómo las marcas se desdibujan en su orientación al mercado debido a que en su implementación se desconectan de la realidad que las creó, o bien porque en su creación ya nacieron desconectadas de las comunidades a las que dirigen, concluimos que el nuevo branding puede y debe, desde su origen, pensar más en los grupos de interés a los que se dirige. ¿Pero cómo conectar la doctrina e industrialización de la marca con su experiencia para producir una mayor conversión? En una mayor conexión del —negocio– marca–experiencia— estará el poder de influir y de convertirnos en irremplazables.

Desvelamos a continuación lo esencial de un branding conectado a la comunicación que combina el equilibrio entre método e intuición o, dicho de otra forma, cómo en la metamorfosis de producto a marca combinamos el desarrollo intelectual, el diseño y la normalización.

DIAGNÓSTICO DE MARCA. Sin análisis, no hay branding

Un reconocido físico decía que es esencial no dejar de hacerse nunca preguntas. La marca forma parte de ese círculo vital al resultar en una identidad viva y cambiante que exige un cuestionamiento constante debido a que ésta se fortalece o se debilita progresivamente con el paso del tiempo como resultado de pequeños gestos. Debemos analizar la salud de nuestra marca de forma regular para encontrar la coincidencia entre lo que decimos que somos y cómo nos perciben. Solo entonces hallaremos la “verdad de la marca” sobre la que articularemos las oportunidades de un branding más conectado a la realidad en la que opera y que nos permitirá hacer más comprensible el

comportamiento colectivo tanto en sus acciones de compra como en el reconocimiento de la reputación de una compañía. La consecuencia es una hoja de ruta orientada al crecimiento del negocio y que sienta las bases para una correcta comunicación. Todo proyecto de diagnóstico debe comenzar con la búsqueda de la verdad, algo que confiera al proyecto un horizonte estratégico real y alcanzable y que nos ayude a definir con exactitud el futuro de la marca.

Detectamos la verdad de la marca a través de cinco criterios estratégicos de análisis:

1. Diferenciación (mercado). Capacidad para distinguir la marca, productos y servicios por encima del entorno competitivo, en un contexto globalizado y donde los límites entre industrias se difuminan.

2. Relevancia (grupos de interés). Capacidad para ofrecer valor al consumidor siendo capaz de siendo capaz de interpretar sus deseos y comportamientos satisfaciéndolos a través de beneficios tangibles y emocionales.

3. Claridad (marca). Capacidad para comunicar con precisión el posicionamiento, la propuesta de valor y la oferta comercial a través de diferentes territorios de conversación generando entendimiento y conexión.

4. Autenticidad (visión interna). Capacidad para mantener la esencia de la marca, demostrando el grado de honestidad y transparencia.

5. Credibilidad (visión externa). Capacidad de generar confianza a través de la propuesta de valor, entendiendo los permisos que tiene la marca y el grado de elasticidad de la misma.

Autocares Cabranes obtiene un 94,4% de satisfacción de sus clientes

Y rebaja la edad media de su flota a menos de 3 años

Autocares Cabranes lanza encuestas de calidad digitales para medir la satisfacción de sus clientes e incorpora su bus número 129 a la flota, que se sitúa a la vanguardia del mercado nacional con los últimos avances en tecnología, seguridad y medioambiente.

Gracias al reciente lanzamiento de encuestas digitales Autocares Cabranes ha obtenido un **94,4% de satisfacción de sus viajeros y clientes**, los cuales recomiendan sus servicios y afirman que repetirían su experiencia de viaje con la empresa. Aspectos como la seguridad, la puntualidad, la atención de sus profesionales o la limpieza de sus autocares, han puntuado sobresalientemente con una nota media del servicio por encima del 9.

Asimismo, en Autocares Cabranes acaba de **renovar su sistema de gestión integral de la calidad**, recertificando las normas ISO 9001, ISO 14001, OSHAS 18001 y UNE 13816 y fijando sus objetivos a medio plazo en la formación en seguridad vial de sus profesionales, así como en el respeto por el medioambiente y la calidad turística.

En esa misma línea, la empresa asturiana acaba de recibir su última incorporación a la flota, que les ayudará a seguir ofreciendo **la flota más moderna del mercado**, con una edad media de apenas 3 años. El Irizar i6S sobre bastidor MAN 460 cv Euro VI C se sitúa a la vanguardia del mercado en equipamiento de seguridad, tecnología y medioambiente, reduciendo sus emisiones y ofreciendo 55 plazas cómodamente equipadas y un interior concebido para disfrutar de una experiencia de viaje agradable para el viajero con la incorporación de los últimos avances técnicos y de diseño.

Además, el Cabranes 129 incorpora arranque por Alcolock (desplegado ya en un 15% de su flota), USB individual y monitores VIDEOBUS (que permiten visualizar el trayecto), convirtiéndolo en uno de los vehículos más avanzados del transporte discrecional español.

El vehículo se encuentra disponible ya para viajar en él y disfrutar de la temporada de nieve, viajes de invierno o rutas turísticas, así como transporte escolar, incorporando sus nuevos distintivos de sus perfiles en Instagram y la página corporativa en Linkedin. ■

CAMBUS inicia los servicios de la línea Jaén-Córdoba

Con una apuesta decidida por la atención al cliente y el objetivo de incrementar el número de viajeros

CAMBUS, una sociedad netamente de capital andaluz, ha iniciado ya los servicios de transporte en la línea regular Jaén-Córdoba. Un proyecto que **apuesta por las empresas locales y regionales**, y por un empleo estable y de calidad en Andalucía. Asume los servicios en un trazado de vital importancia para la movilidad de la provincia y que une las dos grandes zonas de Andalucía en su región noreste.

Los integrantes de CAMBUS tienen gran experiencia en el mercado de la explotación de

servicios regulares de transporte. Inicia su andadura en la comunidad en la Línea VJA – 401, Jaén – TorredelCampo – Córdoba, con Hijuelas, un trazado que trasladó en el año 2017 a casi 743.000 viajeros y que los nuevos responsables **esperan aumentar en el próximo ejercicio. Esta línea ha computado en este último año 20,5 millones de viajeros -kilómetro.**

Con este servicio, tras la firma del convenio y la integración en el Consorcio de Transportes Metropolitano de Jaén, CAMBUS se convierte en el primer operador dentro del mismo, por número de viajeros, con el objetivo de seguir trabajando en esa línea. De hecho, ya se están realizando mejoras notables, sobre todo en el **servicio de atención al cliente**, **información de horarios y paradas**, **limpieza y mantenimiento de los vehículos** y **formación del personal**.

Esta sociedad nace con una gran solvencia y con la finalidad de fortalecer el tejido empresarial andaluz, apostar de forma decidida por dar un carácter más local al transporte público y **exportar el modelo de empleo estable y servicio de calidad de todos los socios a esta nueva plataforma empresarial.**

La empresa está formada por cinco empresas de gran trayectoria, **Grupo Autocares Vázquez Olmedo, Busbam, Autocares Moreno de Granada, Autocares San Sebastián y Autobuses Paco Pepe.** Todas erradicadas con domicilio social y fiscal en Andalucía, con gran experiencia en el sector y en la red asociativa patronal autonómica y nacional. Su intención no es otra que dar un salto de calidad en el servicio del Transporte de Viajeros por Carretera en Andalucía.

A partir de enero de 2019, se podrán realizar otros avances en esta línea, en función de lo que marca la concesión, como la inclusión de algún vehículo nuevo, o la redistribución de horario para dar un mejor servicio a los ciudadanos y a todas las localidades afectadas. Para ello, ya están trabajando de la mano del **Consorcio Provincial de Transporte Metropolitano de Jaén**. Con 19 vehículos en circulación, del anterior concesionario y sólo dos años de antigüedad, se están realizando notables mejoras de limpieza y mantenimiento, contando ya con las mejores dotaciones de seguridad y en materia tecnológica. Pronto se incorporará algún vehículo totalmente nuevo.

Estas cinco empresas, ahora en esta nueva andadura, tienen a disposición de los usuarios más de **400 vehículos autorizados, un personal de más de 500 trabajadores,** lo que da buena cuenta de los extensos recursos que se ponen al servicio de un nuevo modelo de movilidad en la comunidad.

La trayectoria de estas empresas es incuestionable**. Son concesionarias de diferentes líneas regulares y rutas escolares promovidas en concurso público por la Administración**. Además, atesoran una enorme experiencia en el Transporte Discrecional y en la participación de eventos y servicios de gran envergadura. De igual forma, gestionan servicios de transporte urbano en diferentes municipios de Andalucía, todos con unos altos estándares de calidad y seguridad.

Algunos datos de gestión de 2017, que destacan la fortaleza de estas empresas que la conforman, son: contratos de gestión de transporte regular de ámbito autonómico y estatal; líneas regulares de los consorcios metropolitanos de Andalucía; rutas de transporte escolar público y privado; servicios de transporte urbano; servicios de transporte discrecional nacional e internacional; más de 20 millones de viajeros transportados en 2017; más de 22 millones de km. recorridos en 2017. ■

Monbus apuesta por la economía circular

Reafirmando su compromiso con el medio ambiente

Monbus reafirma su compromiso con el medio ambiente mediante la adhesión de sus veintidós sociedades más representativas al **Pacto por una Economía Circular**.

Se trata de una iniciativa pionera en Europa impulsada desde el Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente y el Ministerio de Economía, Industria y Competitividad, que tiene como objetivo implicar a los principales agentes económicos y sociales de España en la **transición hacia un nuevo modelo económico**. Un modelo que apueste por la conservación de los productos, materiales y recursos en la economía durante el mayor tiempo posible y por la reducción al mínimo de la producción de residuos.

De acuerdo a estos principios, Monbus se compromete a impulsar la transición hacia una economía circular mediante acciones como:

- Avanzar en la **reducción del uso de recursos naturales no renovables**.
- Impulsar el **análisis del ciclo de vida de los productos** y la incorporación de **criterios de ecodiseño**, reduciendo la introducción de sustancias nocivas en su fabricación, facilitando la reparabilidad de los bienes producidos, prolongando su vida útil y posibilitando su valorización al final de ésta.
- Favorecer la aplicación efectiva del principio de jerarquía de los residuos, promoviendo la **prevención** de su generación, fomentando la **reutilización**, fortaleciendo el **reciclado** y favoreciendo su **trazabilidad**.
- Promover pautas que incrementen la innovación y la eficiencia global de los procesos productivos, mediante la adopción de medidas como la **implantación de sistemas de gestión ambiental**.
- Promover **formas innovadoras de consumo sostenible**, que incluyan productos y servicios sostenibles, así como el uso de infraestructuras y servicios digitales.
- Promover un **modelo de consumo responsable**, basado en la transparencia de la información sobre las características de los bienes y servicios, su duración y eficiencia energética, mediante el empleo de medidas como el uso de la ecoetiqueta.
- Difundir la importancia de **avanzar desde la economía lineal hacia una economía circular**, fomentando la transparencia de los procesos, la concienciación y sensibilización de la ciudadanía.

Con su unión a esta iniciativa, Monbus quiere dar un paso más en su **lucha contra el Cambio Climático**, como ya hizo con su reciente adhesión al Programa de Acuerdos Voluntarios de la Oficina Catalana del Cambio Climático (OCCC) y con la consecución del sello Calculo + Reduzco del Registro Nacional de Huella de Carbono. Pequeños pasos con el objetivo de poder viajar juntos hacia un futuro mejor. ■

Arriva resalta sus valores con la campaña #MovimientoArriva

Una ambiciosa apuesta para implantar la marca en España

Arriva acaba de lanzar la campaña #MovimientoArriva, una ambiciosa apuesta de la compañía de transporte para implantar la marca en España. Utilizando la animación y la música como base principal, los protagonistas son seis personajes, cuyas iniciales forman la marca “Arriva”, Arturito, Raúl, Roberta, Irina, Valentino y Anselmo, y cada uno de ellos refleja los principales valores de la compañía: ahorro, accesibilidad, comodidad, solidaridad, sostenibilidad y seguridad.

El elemento principal de esta campaña es el jingle propio “Arriva y Arriva”, adaptado de la canción “La Bamba”. El arreglo musical, que fusiona el ritmo cubano con el rap, corre a cargo del compositor, músico y productor Nani García, creador de la BSO de la ganadora del Óscar 2018 a la mejor película de habla no inglesa, “Una mujer fantástica”. La animación en vídeo, en la que todos los personajes invitan al público a sumarse al #MovimientoArriva completa esta campaña 360º, con presencia en exteriores, radio, prensa, internet y redes sociales.

Y es que #MovimientoArriva permite desarrollar una estrategia basada en el marketing de contenidos y el storytelling, contando historias que asocian a la marca a valores positivos y permiten llegar a todos los públicos a través de diferentes canales dentro de una misma campaña. ■

Moventia colabora con la Fundació Pasqual Maragall para la investigación contra el Alzheimer

Con una donación destinada a la 'Unitat de Recerca Clínica en Prevenció de la Demència'

Moventia ha firmado un acuerdo de colaboración con la Fundació Pasqual Maragall para luchar contra el Alzheimer. La compañía ha entrado a formar parte del 'Consell de Mecenatge' de la Fundació con una donación económica destinada íntegramente a la 'Unitat de Recerca Clínica en Prevenció de la Demència', del estudio ALFA. Con esta colaboración, que se enmarca dentro de las actuaciones que la compañía realiza en el ámbito de la Responsabilidad Social Corporativa, Moventia muestra, una vez más, su compromiso e implicación con la sociedad y el tejido social.

La firma del convenio de colaboración, que se ha celebrado en las innovadoras instalaciones de la Fundació Pasqual Maragall, corrió a cargo de Miquel Martí, presidente de Movenvia, Sílvia Martí, secretaria del consejo de administración de Moventia, y Jordi Camí, director de la Fundació.

Miquel Martí destacó la "importancia del trabajo que lleva a cabo actualmente la Fundació, tanto en el ámbito local como mundial", y expresó su voluntad de ampliar la colaboración entre ambas entidades en el futuro.

La 'Unitat de Recerca Clínica en Prevenció de la Demència', única en el mundo, estudia el riesgo de demencia a 5 años vista en personas con quejas subjetivas de memoria y la base biológica de este riesgo. De la misma manera, analiza si revelar esta información genera un impacto emocional a los participantes y ofrece un plan de acción personalizado, que les permitiría reducir su riesgo. ■

“Ante la violencia de género, ALSA no mira a otro lado”

Y se une a la campaña de Fundación Integra que busca un empleo a mujeres víctimas de violencia de género

Con motivo del día contra la violencia de género, ALSA, empresa comprometida con la integración laboral de mujeres que han sufrido violencia de género, se une un año más a la campaña que lanza Fundación Integra “Ante la violencia de género, tú puedes mirar a otro lado. Ella no”.

ALSA colabora en esta campaña con diferentes acciones para concienciar y sensibilizar a los ciudadanos ante esta lacra social. Durante una semana dos autobuses de la compañía vinilados con dicha campaña han circulado por Madrid y Asturias, haciendo un llamamiento a la acción para que quien así lo considere pueda donar 1,2 € a la causa.

Una campaña de concienciación que pretende visibilizar a las víctimas más vulnerables de la violencia de género: los hijos menores, y que también busca resaltar la importancia de ayudar a sus madres a conseguir un trabajo.

ALSA, patrona de la Fundación desde 2001, ha ofrecido oportunidades laborales a personas que se encuentran en exclusión social, entre ellas mujeres víctimas de violencia de género. Además, desde 2016 trasladan a sus clientes su apoyo en la labor de la fundación para que, si así lo desean, realicen una donación en su página web tras adquirir un billete.

En el 63% de los casos de las mujeres que sufren violencia de género, los hijos fueron testigos de las agresiones. En 2018 ha habido 44 víctimas mortales y han dejado 35 menores huérfanos. 8 de cada 10 víctimas consideran que un trabajo es esencial para salir de la violencia de género, romper el vínculo con el maltratador y empezar de cero. ■

Por parte de ALSA: Jorge Cosmen (Presidente), Francisco Iglesias (CEO), Víctor López (Director General de Transporte), César Llana (Director Zona Madrid), Ignacio Pérez-Carasa (Director de Relaciones Institucionales) y Flavia Grimberg (Técnico de RR.HH.). Por parte de Fundación Integra: Ana Botella (Presidenta ejecutiva de Fundación Integra), Ana Muñoz de Dios (Directora de la Fundación) y Nuria Mas (Directora de empleo Madrid).

Arriva Galicia donará parte de su recaudación a los proyectos de la Fundación Andrea

Para apoyar a niños con enfermedades de larga duración, crónicas o terminales

La empresa de transporte Arriva Galicia desarrollará una iniciativa solidaria cuya recaudación se destinará a apoyar a niños con enfermedades de larga duración, crónicas o terminales. Así lo recoge el convenio de colaboración firmado por representantes de Arriva Galicia y de la Fundación Andrea en Santiago.

El director general de Arriva Galicia, Juan Gómez Piña, y la presidenta de la Fundación Andrea, Charo Barca, fueron los encargados de rubricar el acuerdo a través del cual Arriva Galicia donará a la Fundación Andrea el 5% de los billetes de autobús expedidos durante los días comprendidos entre el 10 y el 16 de diciembre dentro de la iniciativa ***"Semana solidaria de Arriva Galicia"***. Además, la compañía de transporte rotulará sus buses con la imagen gráfica de la campaña para dar a conocer entre sus usuarios la colaboración con la Fundación Andrea.

La cantidad recaudada durante la *"Semana solidaria de Arriva Galicia"* se destinará a los tres grandes proyectos que desarrolla la Fundación Andrea y que contribuyan a apoyar a los niños con enfermedades de larga duración, crónicas o terminales. Una parte irá a parar al área de proyectos de ayuda familiar a través de los que la Fundación facilita y sufraga la asistencia a sesiones de terapia familiar y de apoyo psicológico individual a niños con enfermedades de larga duración y sus padres, así como sesiones de logopedia, de fisioterapia, hidroterapia y musicoterapia, además de proporcionar equipamientos ortopédicos a pequeños con problemas de movilidad.

Esta donación de Arriva Galicia también se destinará al área de proyectos para familias desplazadas, que se materializa en las Casitas de la Fundación, viviendas temporales para familias con niños con una larga estancia hospitalaria en el CHUS, y en las becas para familias desplazadas a otros hospitales de España. Y, por último, la iniciativa solidaria también contribuirá al área de proyectos hospitalarios de la Fundación Andrea, que se encarga de dulcificar espacios pediátricos hospitalarios, así como de colaborar con escuelas hospitalarias, unidades de atención temprana, etcétera.

Juan Gómez Piña, director general de Arriva Galicia, aseguró: "En Arriva somos plenamente conscientes de que tenemos una responsabilidad con la sociedad y queremos materializar ese compromiso contribuyendo a mejorar nuestro entorno inmediato en la medida de lo posible. Por ello, esta colaboración con la Fundación Andrea nos parece tan importante para apoyar y visibilizar la extraordinaria labor que realizan con las familias y los niños que sufren enfermedades de larga duración y terminales. Además,

en Arriva Galicia estamos especialmente sensibilizados con los problemas de la población infantil, puesto que somos uno de los principales operadores de transporte escolar de Galicia y movemos a más de 10.000 alumnos cada día".

Por su parte, desde la Fundación Andrea, su presidenta, Charo Barca, explicó: "Agradecemos profundamente esta iniciativa de Arriva Galicia que nos permitirá en el próximo año reforzar nuestros proyectos a favor de las familias con niños con enfermedades de larga duración, crónicas o terminales, sin olvidar la importancia de esa plataforma de visibilidad que nos brindan con esta campaña, que nos permitirá aproximar nuestro nombre y nuestro trabajo a muchos más lugares de Galicia".

La *"Semana solidaria de Arriva Galicia"* es una de las acciones del programa de Responsabilidad Social Corporativa del grupo de transporte. Esta iniciativa comenzó su andadura el pasado año colaborando con la Confederación Galega de Persoas con Discapacidade (COGAMI). Así, en 2017 Arriva destinó 9.600 € a proyectos de COGAMI para apoyar a mujeres con discapacidad víctimas de violencia de género. ■

La Fundación Eduardo Barreiros premia a Jorge Cosmen, presidente de ALSA, por su trayectoria

Quien dedicó el galardón "al colectivo de personas que, con su esfuerzo, ha consolidado a la compañía como referente en el mundo del transporte"

La Fundación Eduardo Barreiros destacó la visión, audacia y buena gestión que define a la compañía asturiana ALSA, al entregar a su presidente Jorge Cosmen, el premio a la Figura de Prestigio en el Campo de la Automoción 2018 en reconocimiento a su trayectoria profesional.

Durante el acto de entrega del galardón, que tuvo lugar en Madrid, Cosmen destacó que "el verdadero merecedor (del premio) es el colectivo de personas que, con su esfuerzo, han hecho que ALSA se haya consolidado dentro y fuera de España, como un referente en el ámbito del transporte".

En sus palabras de aceptación, y antes de recibir el premio de manos de Mariluz Barreiros, presidenta de la Fundación, Cosmen hizo referencia al legado empresarial y humano de su padre y antecesor en el cargo, José Cosmen.

Mariluz Barreiros rememoró cómo los caminos de ALSA y Barreiros se cruzaron en la década de los 60 cuando la compañía asturiana adquirió algunos autobuses con sus motores diésel. Y añadió que "la historia de ALSA es una historia de visión, audacia, superación, esfuerzo, buena gestión y éxito. Y en reconocimiento de todo ello entregamos este premio a Jorge Cosmen".

El encargado de glosar la figura del galardonado fue Ladislao Azcona, presidente del Consejo Social de la Universidad de Oviedo, quien puso en valor por encima de todo "el tipo de liderazgo que ejerce Jorge Cosmen en la organización. Tiene un liderazgo tranquilo con un talento y unos modos que le distinguen del mundo de los negocios en el resto de España y que es fruto de 30 años de trabajo".

Por su parte, el director General de Tráfico, Pere Navarro, quiso destacar la importante contribución que ha realizado ALSA a lo largo de las décadas en materia de seguridad vial. Como ejemplo dio el último dato de siniestralidad mortal en accidentes de tráfico de autobuses: "en 2017 había 63.500 autobuses en España y solo se registraron tres muertes de pasajeros de autobús en accidentes de tráfico".

El director general de Tráfico, Pere Navarro, destacó la importante contribución de ALSA a la seguridad vial en España

La presidenta se mostró "encantada de que Jorge forme ya parte de un club de personalidades que han contribuido de manera excepcional al desarrollo de la importantísima industria de la

automoción en nuestro país", entre los que se encuentran premiados como Carlos Sainz, campeón del mundo de rallies, Carlos Espinosa de los Monteros, ex consejero delegado de Mercedes Benz España o José Vicente de los Mozos, presidente del Consejo de Administración de Renault España.

Navarro consideró que las diez ediciones del Premio de la Fundación Eduardo Barreiros "es un buen retrato del sector del automóvil en España" y se mostró satisfecho por los avances que se han producido en el mismo en "la fabricación de componentes, en las infraestructuras y tecnologías de transporte, en la seguridad vial y en el transporte profesional".

Esta es la décima edición –celebrada con el patrocinio de AJUSA– de un galardón que se entrega cada dos años. Durante la entrega del premio también estuvieron presentes, entre otras autoridades e invitados, Guillermo Cisneros, rector de la UPM o Javier Abajo, director General de Industria, Energía y Minas de la Comunidad de Madrid.

ALSA es el operador líder en el sector español de transporte de viajeros por carretera. Con más de cien años de experiencia, está integrada en el grupo National Express, operador de transporte público internacional de autobuses, autocares y ferrocarriles presente en el Reino Unido, Europa Continental, Norte América, Norte de África y Oriente Medio.

En la actualidad, ALSA cuenta con una moderna flota integrada por 3.132 autobuses, que transportan a más de 333 millones de viajeros al año, quienes son atendidos por un equipo formado por más de 8.914 profesionales. ■

Arriva Galicia recibe el premio FAAM de Oro

Por su apuesta por la responsabilidad social

Arriva Galicia ha recibido hace unos días el premio FAAM Oro en la categoría de responsabilidad social. Estos galardones, que han alcanzado la décimo quinta edición, son entregados por la Federación Almeriense de Asociaciones de Personas con Discapacidad en el marco del Día Internacional de la Discapacidad.

Con estos premios, la Federación quiere reconocer el trabajo y la apuesta de personas, entidades y empresas que en sus diferentes ámbitos han promovido la inclusión social de las personas con discapacidad. Además de Arriva Galicia, Rozalen, IFEMA, la Universidad de Almería o el Hospital Clínico de Madrid son algunos de los distinguidos en esta edición por los premios FAAM.

Javier Gilda, director de Recursos Humanos de Arriva Galicia, fue el encargado de recoger el galardón. La organización del evento destacó especialmente la iniciativa “Semana solidaria de Arriva Galicia”, que consiste en que la compañía dona a una entidad social el 5% de la recaudación de los billetes de autobús expedidos durante una semana de diciembre. Además, se rotulan los vehículos con la imagen gráfica de la campaña para dar a conocer entre los usuarios a estas entidades. Así, dentro de esta iniciativa en 2017 Arriva Galicia destinó 9.600 euros a proyectos de la Confederación Galega de Persoas con Discapacidade (COGAMI) para apoyar a las mujeres con discapacidad víctimas de violencia de género y este año colaborará con la Fundación Andrea, que apoya a niños con enfermedades de larga duración, crónicas o terminales.

“En Arriva Galicia somos plenamente conscientes de que tenemos una responsabilidad con la sociedad y queremos materializar ese compromiso contribuyendo a mejorar nuestro entorno inmediato en la medida de lo posible”, apuntó Javier Gilda durante la gala celebrada en el Paraninfo del a Universidad de Almería. ■

ContiConnect gana el premio Hevea a la Mejor Innovación Empresarial

Un reconocimiento a las capacidades de Continental como proveedor de soluciones

Continental, compañía tecnológica y fabricante de neumáticos premium, ha sido distinguida con el galardón a la Mejor Innovación Empresarial en la primera edición de los Premios Hevea de la Industria del Neumático. En concreto, estos nuevos premios, otorgados por los votos de los profesionales del sector, han reconocido la innovación que supone ContiConnect, la plataforma de control digital de los neumáticos para las flotas.

Continental fue el primer actor del sector en percatarse de que la industria estaba madura para comenzar el proceso de digitalización. Por ello, la compañía apostó por plataformas como ContiPressureCheck primero y ContiConnect después como solución para algunos de los problemas más acuciantes para las flotas actualmente.

ContiConnect contribuye a la rentabilidad de las flotas

Las ventajas de ContiConnect, la plataforma de control digital de los neumáticos, pueden concentrarse en dos palabras: anticipación y prevención. Ambas expresan la necesidad clave de reducir tanto los accidentes de tráfico y como las averías relacionadas con los neumáticos que provocan unos costosos tiempos de parada.

ContiConnect es la plataforma digital para el control de la flota que permite la supervisión total del estado de los neumáticos en tiempo real con mensajes automáticos de alerta en caso de desvío sobre el estatus ideal. Los datos se transmiten directamente a la plataforma web en la que los gestores de flotas y responsables de tráfico podrán conocer el estado real de los vehículos, gracias a la información obtenida por los sensores incorporados en los neumáticos y que se ha volcado a

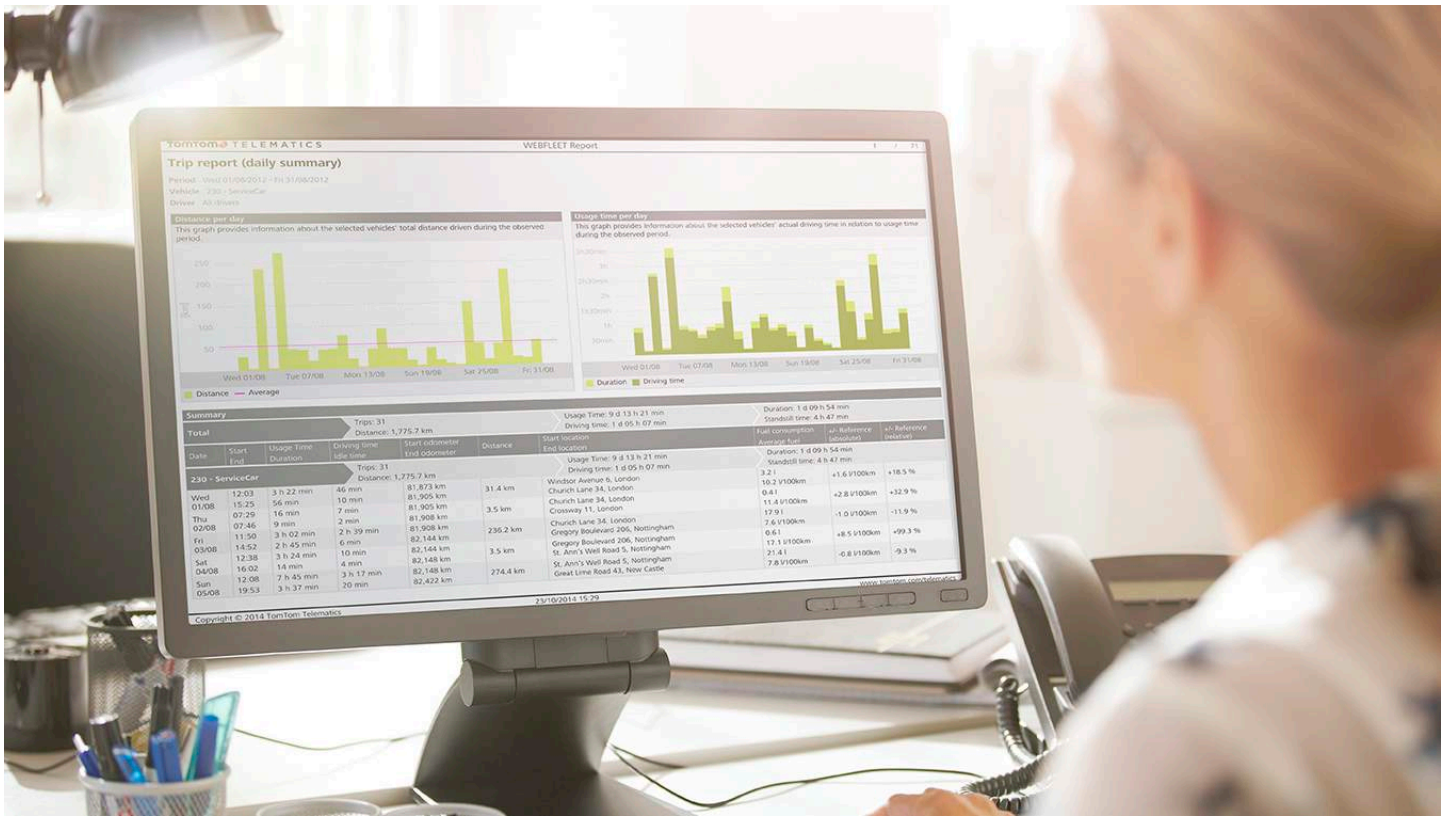
los servidores informáticos de Continental. El sistema también proporciona informes sobre el rendimiento de los neumáticos y sobre la eficiencia general de la flota. Recientemente, Continental ha implementado una primera actualización con más funciones y una apariencia entera de la aplicación mejorada.

Los Premios Hevea de la Industria del Neumático 2018 nacen con el objetivo de poner en valor y reconocer el trabajo realizado por todas aquellas personas, empresas, iniciativas e instituciones que forman parte de la industria de la posventa de automoción que gira en torno al neumático.

En esta primera edición, celebrada en las instalaciones de IFEMA, las 12 categorías convocadas reunieron casi 8.000 votos, registrados y validados, de los propios profesionales del sector. ■

TomTom Telematics nombrado proveedor líder de soluciones de gestión de flotas

Por cuarto año consecutivo



TomTom Telematics ha sido reconocido por cuarto año consecutivo como el mayor proveedor de soluciones de gestión de flotas en Europa por la consultora de análisis de mercado Berg Insight.

La 13ª edición del informe *Fleet Management in Europe* de Berg Insight estima que la penetración total en el mercado de los sistemas de gestión de flotas en activo se duplicará durante los próximos cinco años, y pasará de un 15% en 2017 a un 28,8% en 2022.

"Cuando comenzamos con WEBFLEET hace casi 20 años, muy pocos de nuestros clientes habían oído hablar de la gestión de flotas y sus beneficios. Nuestra solución SaaS de gestión de flotas WEBFLEET ahora está integrada en los procesos operativos de nuestros clientes, ayudándoles a reducir los costes de combustible, a aumentar la productividad y a realizar más trabajos diarios", ha indicado Thomas Schmidt, director general de TomTom Telematics.

"TomTom WEBFLEET ha vivido múltiples transformaciones a lo largo de su historia, lo que nos ha permitido crecer hasta donde estamos hoy. A través de la innovación continua, hemos dado forma a la gestión de flotas en Europa y estamos comprometidos a seguir desarrollando este mercado", agregó Schmidt. ■

Continental presenta una nueva versión de ContiConnectTM con características mejoradas

Las nuevas opciones se basan en buena parte en las peticiones y comentarios de los gestores de flotas

Continental, compañía tecnológica y fabricante de neumáticos premium, ha presentado una nueva actualización de su plataforma de control digital de neumáticos ContiConnect. El portal web, www.conticonnect.com, tiene ahora más funciones y la apariencia entera de la aplicación se ha mejorado también. Las nuevas características relacionan directamente los servicios de ContiConnect con las operaciones de las flotas. Además, la gestión de los neumáticos se optimiza al aplicar los datos extraídos del control digital de los datos en el mantenimiento físico de los neumáticos. Estas son las principales nuevas características, que están ya disponibles para todos los usuarios de ContiConnect:

- Posibilidad de configuración individual de las notificaciones en función de la temperatura del neumático y de la presión con límites personalizados.
- El nuevo asistente de inflado permite una mayor precisión en el inflado del neumático independientemente de la temperatura del neumático.
- Listas de tareas imprimibles con los temas pendientes para tener una visión general eficiente de las tareas de mantenimiento para los empleados del taller.
- La exportación de datos permite análisis individualizados y su procesamiento en otros sistemas.
- La subida manual de datos de los neumáticos al portal web, llamado ContiConnect Light, permite el control de los neumáticos sin necesidad de estación receptora en la sede de la flota ni integración telemática.

Las nuevas características se han creado partiendo de las aportaciones de los clientes. Karim Fraiss, director de Marketing y Operaciones en Soluciones Digitales de Continental Neumáticos para Vehículos Comerciales, ha enfatizado la importancia de los comentarios de los usuarios: “Las observaciones de los clientes son muy importantes para un mejor desarrollo de ContiConnect y sus características que responda a las necesidades de los operadores de flotas. En el futuro, queremos centrarnos aún más en nuestro enfoque de ‘co- creación’ para maximizar el valor que proporcionemos a los clientes de nuestra plataforma de control digital de neumáticos”.

Desde 2013, la unidad de negocios de Neumáticos para Vehículos Comerciales de Continental lanzó su sistema de control de la presión de los neumáticos ContiPressureCheckTM a nivel mundial y, desde entonces, ha desarrollado y mejorado constantemente sus soluciones digitales. El sistema de control de neumáticos para vehículos individuales ahora está integrado en soluciones de más de 35 distribuidores telemáticos en todo el mundo. Desde 2017, este sistema se ha complementado con ContiConnect Yard, una solución para controlar los neumáticos de múltiples vehículos, que funciona con una estación receptora en la sede de la flota. Ya se ha lanzado con éxito en 15 mercados. En este caso, los datos se transmiten directamente a los gestores de flotas para ayudarles a controlar el estado de los neumáticos. En caso de desviaciones de la condición óptima, ContiConnect envía notificaciones y sugiere medidas correctivas. En el IAA Commercial Vehicles 2018, Continental también presentó ContiConnect Live, que estará disponible a partir del segundo trimestre de 2019, que informa inmediatamente a los operadores de las flotas de camiones y autobuses si existe un problema con la temperatura o la presión de un neumático, incluso cuando el vehículo está circulando. Puede encontrarse más información en el sitio web: www.conticonnect.com. ■

Red de servicios oficiales DTCO+: preparados para la tecnología 4.0

Promoción DTCO+ de VDO: tecnología Smartlink completamente gratis para clientes SarCu

Continental Automotive Spain, ha celebrado la convención anual con su red DTCO+, formada por los 100 mejores talleres especializados en tacógrafo digital. En este evento, la empresa ha dado a conocer su estrategia ante la inminente llegada del nuevo tacógrafo inteligente DTCO 4.0 y su impacto en los vehículos y en las flotas, generando el concepto de "Logística y transporte 4.0", además de destacar el papel de los talleres DTCO+ como los primeros en toda Europa con esta formación y preparación.

La llegada de este nuevo tacógrafo genera un ecosistema alrededor que afecta en gran medida a los centros técnicos que componen la red VDO, que tendrán un papel fundamental y una mayor responsabilidad en esta nueva etapa. En materia de legislación y formación, la red de talleres DTCO+, tras completar los cursos y formaciones reglamentarias, estará preparada para cumplir con todos los requisitos necesarios. En materia de herramientas, los talleres necesitan un equipamiento excepcional y a la altura de la nueva tecnología, que permita realizar test de funcionamiento de los diferentes módulos GNSS y DSRC a través de receptores de ambas señales, prevenir posibles manipulaciones de sensores asegurando la máxima protección y gestionar el tiempo de las revisiones y mejorar en el tratamiento de la documentación, gracias a la workshop tab.

"Por nuestra parte, les ofreceremos todo lo necesario para empezar a trabajar cuanto antes con esta nueva tecnología dando el apoyo y soporte a nivel global y local de Continental en toda Europa, y queremos que los primeros sean los DTCO+", comentan desde Continental.

Tacógrafo inteligente, 4.0, mucho más que un simple dispositivo

Con una transmisión segura, autentificada de los datos y, por tanto, una fiable telemática que cumple con los estándares más rigurosos de seguridad y de protección de datos, este tacógrafo inteligente permitirá nuevos servicios para las empresas de transporte y sus actuales colaboradores o nuevos proveedores. Otros, incluso, se beneficiarán aún más: la fiabilidad de los datos hará posible nuevas relaciones en los negocios gracias a la transferencia automática de datos adaptados a la gestión de flotas -como un archivo de exportación o como un conjunto de datos que permite sincronizar y se actualiza automáticamente con los tacógrafos conectados-.

Con su marca VDO, Continental ha sido uno de los principales proveedores de tacógrafos durante décadas y continúa desarrollando servicios y productos relacionados con el mismo y en estrecha colaboración con fabricantes de vehículos, gestores de flotas y conductores.

Continental ha presentado en la feria IAA de Hannover y en el congreso CETM este nuevo tacógrafo, así como las nuevas oportunidades de negocio que éste va a generar, posicionándose como una de las soluciones estrella de la empresa para hacer frente a los desafíos de la gestión de la flota. El objetivo es incrementar la eficiencia y todos aquellos que quieran tener éxito frente a sus competidores necesitan soluciones capaces de utilizar datos seguros en tiempo real que puedan comunicarse con el entorno.

Promoción DTCO+ de VDO: tecnología Smartlink completamente gratis para clientes SarCu

Hoy en día existe una necesidad en los profesionales del transporte de facilitar al máximo y de forma eficiente las

tareas diarias. Continental, siendo conocedor y consciente de ello, trabaja continuamente en el desarrollo de soluciones para mejorar los procesos de trabajo en todos los ámbitos y en especial, para los conductores. En este sentido, la incorporación al mundo del transporte de los teléfonos inteligentes ha supuesto una revolución gracias al uso de tecnologías como Smartlink, que conecta con el tacógrafo digital y permite que los conductores puedan acceder a Apps profesionales que facilitan su trabajo diario.
Gracias a los talleres DTCO+ de VDO, ahora **los conductores podrán disfrutar del dispositivo Smartlink completamente gratis hasta el 20 de Enero de 2019** al renovar la cuenta del servicio de archivo y custodia SarCu de VDO.

Esta promoción ofrece un beneficio doble para los conductores: por un lado, podrán utilizar la App DTCO Timer para disponer de mayor tiempo de conducción y por otro, podrán disponer también de la función Counter, que además de acceder a toda la información de los tiempos de conducción y descanso, les permite reducir multas y controlar el tacógrafo accediendo al menú completo, a la función de la impresión de informes y a todos sus datos y actividades desde su smartphone.

La red de talleres DTCO+ distribuidos por toda España, son los encargados de ayudar a los conductores y pequeñas flotas en el archivo y custodia de los datos del tacógrafo con total seguridad. Gracias al informe de trasmisión correcta y la firma correspondiente digital que lo corrobora, el conductor podrá acceder y solicitar en todo momento y en caso de que lo necesite, cualquier tipo de informe.

Esta nueva aplicación se ha desarrollado para que los conductores puedan beneficiarse de la “regla del minuto” propia de los tacógrafos digitales, pudiendo mover el vehículo sin romper el descanso y optimizando por lo tanto los tiempos de conducción y trabajo. DTCO Timer ayuda a evitar infracciones ya que el conductor no está realmente conduciendo sino que mueve el vehículo en el área de estacionamiento durante unos pocos segundos. ■

Grupo Castrosua celebra sus 70 años de historia en Expobus Iberia

Con la asistencia de Alberto Núñez Feijóo

El recinto de la Feria Internacional de Galicia ABANCA acogió en noviembre, en el marco de Expobus Iberia, el acto de celebración del 70º aniversario de Castrosua, ocasión que quisieron aprovechar para homenajear a José Castro Suárez, fundador de la empresa, con la entrega de una placa a manos del Presidente de la Xunta de Galicia, Alberto Núñez Feijóo.

Juan Luis Castro, presidente ejecutivo, destacó no solo la figura de José Castro, sino también el papel fundamental de todas las personas que a lo largo de los años han conformado la gran familia de la plantilla de Castrosua.

En este sentido, el presidente de la Xunta fue testigo, en el acto de celebración del 70º aniversario de esta empresa referente en Galicia, de un repaso por la historia, desde el inicio como compañía en los años 40, donde se resaltaron las dos principales cualidades de Castrosua: la innovación y su responsabilidad social.

Se celebró un sentido homenaje a José Castro Suárez, fundador de la empresa

La historia de Castrosua evolucionó instalándose en los años 50 en Vilagarcía de Arousa para, poco más tarde, abrir en los años 60 una planta de producción de 5.000 m² y así dar un servicio adecuado para carrozar los grandes encargos de Pegaso.

La historia de Grupo Castrosua llega a nuestros días con las cuatro empresas que forman su grupo empresarial: Castrosua, Carsa, Cidsa e Insucar, habiendo superado dificultades gracias a la firme creencia en sus valores.

Del mismo modo, se pudo comprobar la importancia de dichos valores con el visionado de un emocionante documental realizado por la propia empresa, en el que homenajearon a José Castro y recordaron a figuras que han tenido una importancia vital en la compañía, como lo fue José Manuel Castro, antiguo consejero delegado, fallecido en 2007.

La celebración de este 70º aniversario fue retransmitida en directo por Castrosua a través de su página de Facebook. Gracias a ello, su personal pudo seguir el desarrollo del acto en directo e incluso tuvo la oportunidad de saludar al presidente de honor de Castrosua, José Castro, desde las propias fábricas.

Castrosua mira al futuro con el propósito de seguir superándose y ofreciendo al mercado soluciones eco-sostenibles.

Siendo un referente en España, su vocación internacional afianza su espíritu de contribuir eficientemente al sector del transporte de viajeros por carretera. Hoy se celebran sus 70 años con el claro deseo de muchos más por delante. ■

Grupo Interbus y Julián de Castro siguen creciendo de la mano de Volvo Buses

Grupo Interbus suma a su flota 5 nuevos autobuses Volvo

El Grupo Interbus, una compañía con más de 40 años en el transporte de viajeros por carretera, suma a su flota 5 nuevos autobuses Volvo, haciendo un total de 12 vehículos en el último año.

Interbus, que en el presente año ya había adquirido 4 autobuses interurbanos y 6 autocares de larga distancia, ha

vuelto a apostar por la seguridad y el confort de Volvo Buses incorporando 5 nuevos vehículos a su flota. Interbus se ha decantado en esta ocasión por 2 autobuses Volvo B8R caracterizados por su excelente funcionalidad –ya que satisface cualquier necesidad en operaciones de transporte interurbano, de cercanías, de tránsito y de corto recorrido-, por el rendimiento mejorado del conductor -con una ergonomía de primer nivel, un salpicadero detalladamente diseñado por Volvo, una elasticidad motriz inigualable e infinitas posibilidades para realizar ajustes individuales- por su comodidad para los pasajeros y por su productividad durante todo su ciclo de vida -gracias al potente motor Euro 6 de ocho litros del Volvo 7900, así como a múltiples servicios que permiten una reducción significativa de combustible.

Además, Interbus también ha incorporado un autobús Volvo B11R 6x2, que se distingue también por su rentabilidad y rendimiento -gracias a unas líneas motrices eficaces con un excelente comportamiento medioambiental, en combinación con una estructura sólida y una suspensión cómoda-, por su seguridad de primera clase para pasajeros y conductores -basada en un freno de confianza y una buena maniobrabilidad en carretera, así como en sus características estructurales- y por su potente motor, que junto con los servicios de eficiencia de combustible, puede conseguir un ahorro de combustible de hasta el 10 % y una reducción de las emisiones en la misma proporción. Entre las 5 nuevas adquisiciones de Interbus también se encuentran 2 autobuses Volvo 7905LH cuyas particularidades lo convierten en el transporte ideal para recorridos de larga distancia.

La nueva apuesta del Grupo Interbus por estas unidades de Volvo Buses reafirma a la marca sueca como partner de confianza, gracias a sus vehículos eficientes, seguros y eco-friendly.

Julián de Castro adquiere 3 autocares Volvo B11R

La empresa madrileña de transporte Julián de Castro ha adquirido 3 autocares Volvo B11R para el transporte discrecional de pasajeros, renovando así la confianza depositada en la marca desde hace más de un siglo.

La compañía, que cuenta con un fuerte compromiso con sus empleados, la sociedad y el medio ambiente, así como con la seguridad, la calidad y la innovación, comparte los valores que rigen a Volvo Buses. Por ello, la empresa de transporte, que ya cuenta con 18 autobuses Volvo, ha decido apostar nuevamente por la marca para la compra de 3 autocares Volvo B11R COACH TOP 6X2.

Se trata de una gama de autobuses con un motor Euro 6 de 460CV que reduce hasta en un 10% las emisiones y que cuenta con un depósito de 600 litros. Además, los vehículos de 15 metros de longitud han sido carrozados por la empresa Sunsundegui. Así mismo, los autocares cuentan con avanzados sistemas de seguridad, un valor fundamental que comparten tanto la marca sueca como Julián de Castro, tales como Control de Crucero Adaptativo y la Frenada de Emergencia, que detectan, dentro de los límites de velocidad, la presencia de otros vehículos y en el caso de que hubiera peligro de colisión inminente, los autobuses Volvo activan un asistente de freno para proteger a los pasajeros. Además, estos vehículos son 100% accesibles, cuentan con plataforma elevadora para PMR.

Los vehículos irán destinados al traslado de pasajeros en servicios discrecionales tanto de empresas como particulares que deseen contratar los servicios de la compañía (transporte escolar y universitario, excursiones, eventos, bodas, etc.).

Julián Castro apuesta así por fomentar una movilidad sostenible, al tiempo que busca la comodidad y la seguridad de sus usuarios y se consolida como empresa de referencia en el sector. ■

La planta de MAN en Starachowice se prepara para la producción de autobuses eléctricos

Y Huelva confía en los urbanos de MAN

La preparación para la fabricación de vehículos totalmente eléctricos pasa a la siguiente fase en la planta de autobuses urbanos de MAN. En total, se invertirán unos 27,4 M€ en este centro.

En la planta polaca de autobuses MAN en Starachowice ya está en marcha la siguiente fase de modernización y preparación para el transporte eléctrico. En agosto de 2018, se autorizó a la empresa MAN Bus Sp. z o.o. Starachowice a expandir su actividad e incluir la producción de autobuses totalmente eléctricos en la zona económica especial de “Starachowice”. Se estima que la inversión necesaria para la producción de autobuses eléctricos ronda los 118 millones de złoty polacos (cerca de 27,4 M€). Está previsto que las obras concluyan a finales de 2021.

Se trata de una fase importante en el desarrollo de esta planta de montaje que funciona como centro de competencia de MAN en la producción de autobuses urbanos de piso bajo. Solo el año pasado, 1.724 autobuses salieron de esta cadena de montaje. La ampliación de la planta de Starachowice establece las bases para que, en un futuro próximo, MAN pueda ofrecer vehículos libres de emisiones, manteniendo la alta calidad de siempre. Antes de que comience la producción en serie programada para 2020, el proyecto se preparará con sumo cuidado y para ello se

desarrollará un plan de seguridad y se optimizarán los vehículos eléctricos en materia de eficiencia y ergonomía.

Huelva confía en los urbanos de MAN

La ciudad andaluza recibe 10 unidades de GNC, las primeras que se incorporan a su flota para el transporte público.

Por otro lado, la ciudad de Huelva acaba de presentar sus 10 nuevos autobuses para el servicio de transporte urbano, que gestiona Emtusa. Se trata de unidades MAN Lion's City NL 273, de 12 metros, propulsadas por un motor de GNC que entrega 270 CV de potencia.

Es la primera vez que la capital onubense incorpora vehículos MAN a su flota, compuesta por un total de 42 unidades, por lo que esta operación, que incluye el contrato de mantenimiento y reparación durante los siete años de vigencia del contrato, supone la renovación de casi una cuarta parte de toda la flota urbana, la mayor en los últimos 20 años.

Alvaro Sáiz de Aja, del Departamento de Urbanos de MAN Truck & Bus Iberia, confirma que "se da la circunstancia de que también es la primera vez que el Ayuntamiento de Huelva apuesta por el gas natural, por lo que es motivo de satisfacción que se haya decantado por nuestra solución, que acumula más de 75 años de experiencia en su desarrollo y que supone una alternativa real y fiable al diésel".

Los vehículos que ya están en funcionamiento por las calles de Huelva, disponen de la última tecnología, piso bajo, mampara de seguridad para el conductor y videovigilancia, además de doble rampa de acceso, ya que la accesibilidad es uno de los aspectos que más se han mejorado con respecto a los vehículos anteriores. Así, a los dos puestos reservados para PMR se puede acceder mediante un diseño de la parte delantera del vehículo más diáfano, lo que redunda en una mayor capacidad de viajeros.

El alcalde de la ciudad, Gabriel Cruz, quiso dar las gracias durante el acto de entrega de las unidades "a la empresa MAN, que nos ha suministrado autobuses de primera línea, que están en el top de prestaciones de este servicio público". Para ello, Huelva ha puesto en marcha también una estación de repostaje de gas natural, que en breve también estará abierta al público. ■

El pedido más grande de todos los tiempos: 950 Citaros para la Empresa de Transportes de Berlín

Propulsión altamente eficiente baja en emisiones y un segundo pedido con el eCitaro

Daimler Buses entrega los primeros Mercedes-Benz Citaro a la mayor flota de autobuses de Alemania, es el pedido más grande de todos los tiempos. Un autobús rígido Citaro y un autobús articulado Citaro G se han adelantado, después les seguirán hasta 948 Citaros, 20 de ellos ya durante el año 2018. Rüdiger Kappel, responsable de ventas para parques móviles y organismos oficiales de Alemania, ha entregado los primeros autobuses urbanos, parte de un gran pedido, a Sigrid Nikutta, presidenta de la Junta Directiva y directora de operaciones de la Empresa de Transportes de Berlín (BVG) y Torsten Mareck, director del área de autobuses de la BVG.

Selecto equipamiento con numerosos detalles en seguridad y confort

Rüdiger Kappel: “Estamos muy contentos con el mayor pedido individual de todos los tiempos de nuestro vehículo más vendido. No me cabe duda: el Citaro entusiasmará a sus pasajeros”. Disfrutarán de un selecto equipamiento con aire acondicionado, numerosas conexiones USB para cargar dispositivos y monitores informativos. Los pasajeros con movilidad reducida contarán con amplias superficies para sillas de ruedas y carritos de bebé, barras asidero con perfil de sujeción estriado en las puertas y un diseño del habitáculo rico en contrastes. Los conductores dispondrán de una cámara exterior para observar a los ciclistas y los peatones al realizar giros, así como de climatización independiente en su puesto de trabajo del conductor. Las cámaras de vigilancia del espacio interior transmiten seguridad, al igual que el aviso de cierre de puertas con banda luminosa de diodos luminiscentes en color rojo y la vigilancia por vídeo.

Propulsión altamente eficiente baja en emisiones y un segundo pedido con el eCitaro

BVG irá recibiendo los 600 autobuses articulados y 350 autobuses rígidos de forma sucesiva durante los próximos años. Están propulsados mediante motores altamente eficientes bajos en emisiones, de acuerdo con la norma Euro VI de gases de escape.

También hay que destacar un segundo pedido de Berlín: BVG ha encargado 15 unidades adicionales del nuevo Mercedes-Benz eCitaro, de propulsión totalmente eléctrica. Se entregarán a partir del primer trimestre de 2019. ■

Hermanos Martínez incorpora un autobús Scania Touring a su flota

Hermanos Martínez S.A. es una empresa dedicada al transporte discrecional y escolar a nivel nacional, con sede en la localidad de Calatayud, Zaragoza. Su flota está compuesta por 16 unidades y recientemente ha incorporado un Scania Touring con motor de 13 litros de 410 CV de potencia y un par máximo de 2.150 Nm.

Cuenta con los siguientes sistemas de asistencia avanzados para la mejora de la seguridad vial, como alerta de cambio de carril (LDW) que advierte a este si el vehículo efectúa un movimiento lateral no intencionado, frenado de emergencia avanzado (AEB) que puede ayudar a accionar el freno de emergencia en caso de desatención del conductor en situaciones de peligro, programador de velocidad adaptativo (ACC) que ayuda al conductor a mantener una distancia constante respecto al vehículo que tiene delante y protección antivuelco. El vehículo cumple con la normativa europea de emisiones EURO 6 y está producido bajo los principios de eficiencia energética y sostenibilidad.

David Martínez, gerente, Hermanos Martínez S.A., comparte las principales razones que motivaron a la compañía a realizar la adquisición.

“Estamos muy satisfechos con esta nueva adquisición, la cual hemos realizado para ampliar nuestra flota. Somos una empresa familiar de 4 generaciones y hemos decidido trabajar junto a Scania por más de 20 años, ya que aportan mucha fiabilidad a nuestro trabajo.

Mi padre forma parte de la tercera generación, mi hermano y yo de la cuarta, y juntos hemos conducido los vehículos Scania por mucho tiempo. Este es un vehículo de 8 velocidades y sus 410 CV de potencia responden sin problemas; el vehículo se maneja muy bien cuesta arriba.”

La entrega se llevó a cabo a través de Scania Hispania, Delegación Centro, concesionario oficial de Scania, e incluye financiación a través de Scania Finance. ■

Los bomberos de Bilbao, pioneros en el uso del sistema de seguridad E-RESCUE

El Sistema E-RESCUE ya está operativo en la flota de autobuses de PETRONOR, operada por VIGIOLA

El director general de E-RESCUE, Sergio de Rico, y su equipo de formación, han impartido hace unas semanas un curso al Cuerpo de Bomberos de Bilbao sobre la utilización del Sistema E-RESCUE, ideado para facilitar la rápida evacuación de los heridos en caso de accidente de autobús.

El curso se celebró en las instalaciones del Cuerpo de Bomberos de Bilbao (Bilboko suhiltzaileak), contando con la asistencia de los profesionales de dicho cuerpo y con otros procedentes del Cuerpo de Bomberos de Castro Urdiales y del Aeropuerto de Bilbao (AENA). Asimismo, se contó con la presencia de Andoni Oleagordia, director de Protección Civil y Emergencias del Ayuntamiento de Bilbao.

Tras aprender el manejo del Sistema E-RESCUE, se practicó el rescate en dos escenarios, simulando una posición normal del vehículo accidentado y también volcado sobre un lateral. En ambos casos se consiguió realizar el rescate en un tiempo récord y con una alta calidad de inmovilización de los heridos.

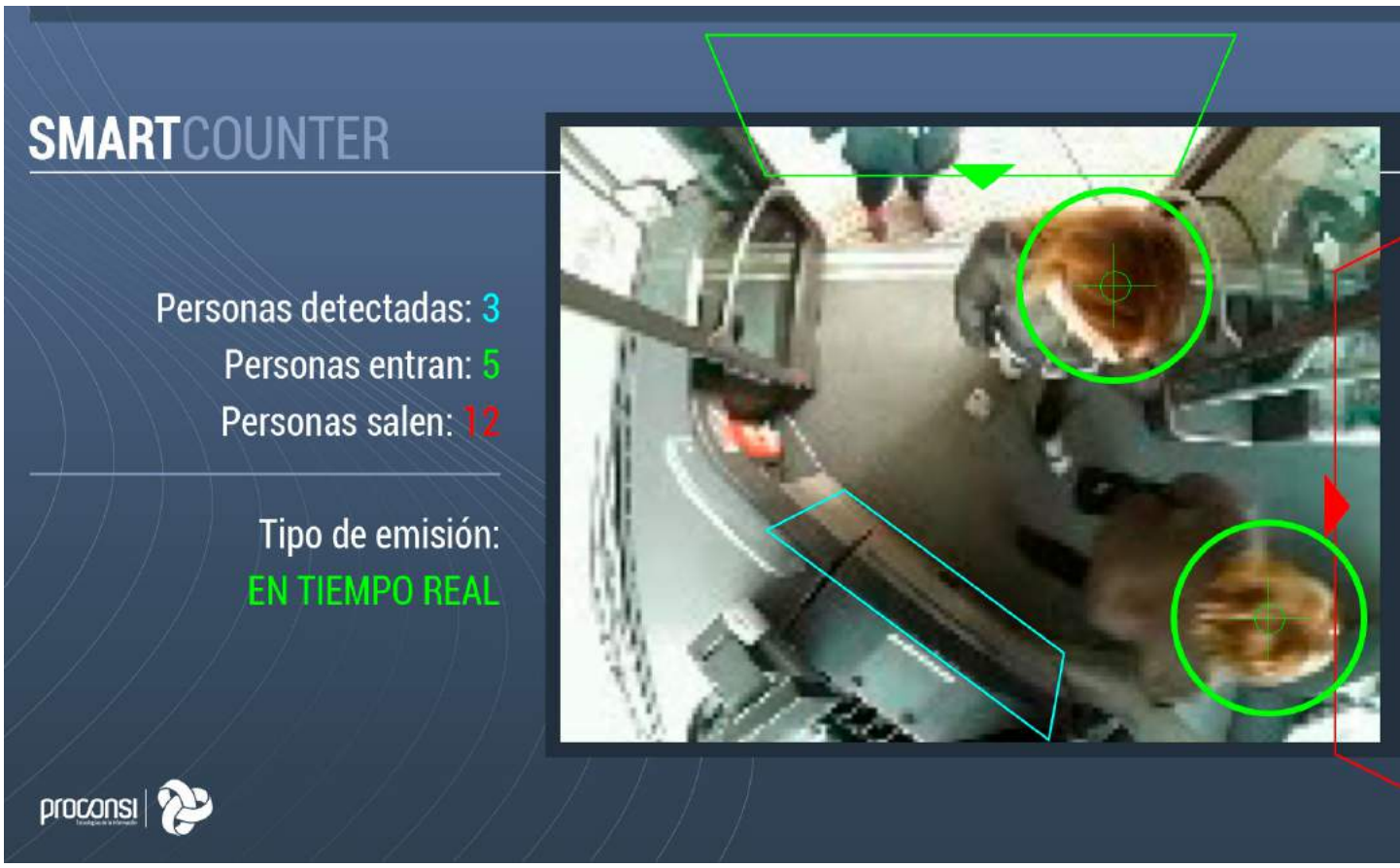
E-RESCUE permite inmovilizar a los accidentados contra sus propios asientos mediante la utilización de un conjunto de arnés y collarín que se incluye en cada butaca, y luego, mediante el accionamiento del mecanismo especial E-RESCUE que se ha instalado entre cada butaca y su bastidor, se libera la butaca de su anclaje para evacuar al herido utilizando su butaca a modo de camilla primaria.

E-RESCUE ha comenzado a instalarse en algunas unidades de las flotas de los grandes operadores de transporte por autobús, así como en los vehículos que prestan servicio de transporte de empleados en grandes empresas. La empresa pionera ha sido PETRONOR, cuya flota de autobuses, operada por la empresa de autobuses J. M. VIGIOLA, ha sido equipada en su totalidad con el nuevo sistema.

Se calcula que E-RESCUE puede acortar el tiempo de rescate de los accidentados en un 70% (periodo comprendido entre el momento del accidente y la atención hospitalaria de los heridos), pasando de las más de 2 horas actuales a menos de 30 minutos, lo que incrementa exponencialmente las posibilidades de supervivencia en los casos más graves. ■

Proconsi: tecnología al servicio del transporte

Ticketing y sistemas de pago, app para usuarios, sistemas de conteo, sistemas de ayuda a la explotación



El uso de la tecnología en los servicios de transporte de viajeros dentro de las ciudades inteligentes es una constante. Bajo esta máxima, la empresa Proconsi lleva años desarrollando soluciones tecnológicas para el sector del transporte, gestionando miles de autobuses en todo el mundo, con una presencia destacada en países como Marruecos y España.

El hecho de abarcar todo el ciclo de implantación de los distintos sistemas de transporte, desde el diseño y configuración inicial, hasta el mantenimiento continuo, ha convertido a esta compañía en una fiel aliada de algunas de las principales empresas del transporte de nuestro país: Grupo ALSA, Grupo RUIZ, CONDA, BENISA, Metrovacesa Madrid y Consorcio de Transporte de Asturias, entre otros.

Bajo la marca **TIMEBUS**, Proconsi dispone de una plataforma modular para las explotaciones de transporte de pasajeros, disponible en entorno web, que se compone de distintos sistemas, que pueden funcionar de forma conjunta o independiente, según las necesidades de los operadores de transporte, como el sistema de ticketing y monética, el sistema de ayuda a la explotación (SAE), la tarjeta inteligente, el sistema de información en vehículo, el contaje de pasajeros o la plataforma para la venta online.

Con estas soluciones de software para el transporte, las empresas dedicadas al transporte urbano o interurbano de pasajeros, podrán optimizar los costes de explotación, gestionar la facturación, geoposicionar las ventas, controlar los vehículos y la emisión de billetes, predecir los tiempos de llegada, disponer de un sistema de información multimedia para pasajeros (rutas, entretenimiento o información en tiempo real), etc.

El **SAE** es el módulo central del sistema TIMEBUS. La aplicación recopila toda la información facilitada desde los distintos sistemas embarcados disponibles en los autobuses

y gestiona los datos de la flota de vehículos para una mejor regulación y planificación del servicio de transporte.

El software SAE cuenta con un preciso sistema de predicción de tiempos, que se retroalimenta de las posiciones GPS de los vehículos y afina con los datos en cada trayecto. Un sistema inteligente que permite el seguimiento en tiempo real del recorrido y determina la posición en ruta de cada vehículo, para que la información facilitada al usuario en los paneles embarcados y en parada sea precisa y útil.

DISBUS es el sistema electrónico de pago en autobuses para empresas de transporte de viajeros, que permite el control de pasajeros con validación y la expedición de billetes. Se trata de una completa solución para la óptima explotación del servicio de transporte, que integra una serie de equipos embarcados, tales como expendedora o consola del conductor, validador de tarjetas sin contacto y lectores NFC para el pago móvil, con conectividad hacia otros sistemas como el conteo de pasajeros, paneles de información embarcados, etc. Estos sistemas se comunican con el núcleo central para recopilar e intercambiar la información necesaria para su funcionamiento y facilitar los datos de sus ventas a un sistema de monética. DISBUS incorpora todas las funcionalidades de tarifación, creación de líneas y conductores, emisión de billetes o verificación de validaciones.

BUSKBUS es una app para los usuarios del transporte urbano, que facilita información sobre el tiempo de llegada de los autobuses a las paradas. Este servicio es especialmente útil en aquellas paradas donde no existe un panel informativo en funcionamiento.

La aplicación BUSKBUS ofrece información en tiempo real directamente a su Smartphone, permitiendo conocer el tiempo que falta para la llegada del autobús a la parada y sus correspondencias, consultar el trayecto de una línea, localizar en el mapa la parada más próxima a tu ubicación y buscar paradas por nombre o línea. Un app fácil y sencilla, disponible en IOS y Android.

SMARTCOUNTER es un sistema de conteo de pasajeros en tiempo real, basado en visión artificial, que permite detectar personas, conocer su movimiento y determinar si un pasajero ha entrado o salido del medio de transporte, como el autobús o el metro, mediante cámaras y el procesamiento de la imagen.

Con el uso de visión artificial se obtienen unos índices de eficacia por encima del 97% en la detección de personas, evitando falsos positivos o el denominado “sobreconteo”, como ocurre con otras soluciones basadas en sistemas infrarrojos.

El sistema SMARTCOUNTER incorpora tecnología “machine learning”, que permite al sistema aprender del comportamiento y apariencia de los pasajeros, en el justo momento de su entrada y salida del autobús, lo que aumenta su eficacia.

El sistema de conteo de pasajeros SMARTCOUNTER consigue disminuir el fraude en la expedición de billetes, aumentar la seguridad de los pasajeros, optimizar la rutas urbanas e interurbanas, conocer con exactitud el número de pasajeros a bordo, disponer de información de contraste en caso de accidente y facilitar información en tiempo real a los conductores.

En definitiva, una completa gama de soluciones al servicio del transporte de pasajeros, ofrecida por uno de los fabricantes de software de referencia en nuestro país. ■

El 52% de las empresas europeas ha sufrido inspecciones para controlar las horas de trabajo de sus conductores

Según revela el nuevo estudio publicado por TomTom Telematics

Más de la mitad de las empresas de transporte en Europa pasó por alguna inspección o auditoria para controlar su cumplimiento con la normativa respecto a horas de conducción y descanso durante el pasado año, de acuerdo con un nuevo estudio publicado por TomTom Telematics. La encuesta también revela que el 43% de las compañías ha sido objeto de inspecciones en la carretera entre una y cinco veces en el mismo periodo de tiempo.

Mientras tanto, el 41% dice haber cancelado entre 1 y 10 trabajos que querían haber asignado a sus conductores en los últimos 12 meses debido a que desconocían las horas restantes de conducción de sus trabajadores en el día.

"Hablamos con más de un millar de empresas de transporte de toda Europa", comenta Heike de la Horra, director comercial de TomTom Telematics para España y Portugal. "Y está claro que garantizar el cumplimiento con la normativa sobre horas de trabajo y descanso puede suponer una sobrecarga administrativa y un impacto negativo en la productividad".

"La mayoría de nuestros encuestados – más del 60%- usa la descarga remota para gestionar sus datos de tacógrafo, algo que no nos sorprende, ya que es mucho más sencillo y lleva menos tiempo. Una minoría, sin embargo, aún confía en la descarga manual para cumplir la normativa, lo que significa que sus camiones necesitan estar aparcados para capturar dichos datos. Y, de aquellos que realizan la descarga de forma manual, un 40% requiere entre 30 minutos y una hora por vehículo para obtener los datos del tacógrafo cada mes".

Junto con el uso del tacógrafo, los encuestados también dieron su opinión sobre otros temas, como el consumo de combustible, la productividad y la seguridad.

El 49% de las empresas de transporte monitoriza el kilometraje para controlar el gasto de combustible, mientras que el 38% invierte en formación para los conductores con este propósito. Cuando se trata de asegurar que los conductores conducen de forma segura en la carretera, el 42% ha puesto en marcha programas de formación y un 33% monitoriza el estilo de conducción. El 15% invierte en sesiones personalizadas sobre el tema. La encuesta destaca que las compañías temen por la seguridad de los datos, con un 50% que dice estar preocupada por cómo RGPD afectará a la administración de los datos del tacógrafo.

"Claramente hay varios temas que preocupan a las empresas de transporte modernas", continúa Heike de la Horra. "En TomTom Telematics hemos invertido mucho en el sector del transporte y queremos hacer todo lo posible para garantizar que su crecimiento se mantenga estable. Es por eso que hemos utilizado esta encuesta como base para nuestro último estudio de investigación, *Cuatro pilares para el éxito del transporte en 2018*".

El informe completo está disponible en este enlace. ■

Iveco entrega cuatro Evadys de última tecnología a Bus Leader

Un autocar interurbano y turístico de gama alta con los máximos niveles de seguridad, confort, capacidad y respeto al medio

Bus Leader ha confiado en Iveco Bus para la renovación de su flota de autobuses, con la adquisición de cuatro unidades del Evadys, a las que se sumarán más en los próximos meses. Con esta adquisición, la empresa canaria continúa apostando por la mejora continua, ofreciendo vehículos de última generación a sus pasajeros con los máximos niveles de seguridad, confort y respeto al medio.

Este vehículo equipa un motor Cursor 9 diésel Euro VI, con 400 CV (294 kW) de potencia y 1.700 Nm de par máximo entre 1.200 y 1.665 rpm.

La entrega se realizó en las instalaciones de Bus Leader en Gran Canaria. Al acto acudieron Francisco R. Domínguez Jiménez, director gerente de Bus Leader, Francisco Domínguez Jr. Melchor Rozalén, director comercial de J.A. RIVERA y Antonio Rivera Espino, director general de J.A. RIVERA, concesionario oficial de Iveco en Canarias.

Evadys, el socio ideal para las misiones interurbanas de transporte de viajeros

Gracias a su excepcional versatilidad y alta productividad, el nuevo Evadys es el socio ideal para las misiones interurbanas y el transporte de viajeros. Este modelo completa el segmento de alta gama de autocares interurbanos y turísticos, que requieren cada vez más potencia, confort y capacidad de la bodega.

Presentado de forma oficial en el IAA de septiembre de 2016, el nuevo Evadys ha sido especialmente diseñado para satisfacer las crecientes necesidades tanto del transporte regional y nacional como de los servicios turísticos locales y de media distancia, que requieren la más alta calidad junto con las características más apropiadas para las misiones “interurbanas/turísticas”. Se trata del vehículo ideal para recorridos con sucesivas paradas, menos apropiadas en los autocares turísticos convencionales, y que son lo suficientemente largas como para exigir las mejores prestaciones y el máximo confort para los pasajeros. ■

Datos seguros y accesibles con la descarga remota de tacógrafo de Scania

Por 10€ al mes por vehículo

Gestionar una empresa de transportes es una tarea compleja y delicada, donde administrar de forma correcta los recursos humanos y el tiempo dedicado a acciones directamente relacionadas con la actividad logística es crucial; la descarga de los tacógrafos como toda su logística es un bueno ejemplo. Cumplir con la ley, almacenar los datos, gestionar los tiempos de conducción y descanso de los conductores, crear una logística de descargas manuales, ha sido durante mucho tiempo una preocupación para todas las empresas del transporte.

Para facilitar esta tarea y que el trámite sea más seguro, Scania acaba de lanzar la **campaña Descarga Remota de Tacógrafo**. La descarga se hace automáticamente, sin necesidad de interacción del conductor o de otras personas, los datos se guardan automáticamente en un servidor on-line de Scania, donde de una forma segura y fácil la empresa va a tener acceso 24 horas, con toda la libertad de gestionar descargas, comprobar tiempos de conducción y descanso y elaborar informes de todos sus vehículos y conductores.

El paquete incluido en la campaña implica que los datos del tacógrafo se descargan de forma remota y automática cada 21 días; siendo aplicable a vehículos de otras marcas.

La campaña, aplicable tanto para camiones como para autobuses, estará activa **hasta el 15 de abril** y tiene un precio de **10€ al mes por vehículo durante los 18 meses siguientes a la activación del servicio**.

Este servicio, basado en la conectividad, se centra en ofrecer un servicio automático, fácil e intuitivo de descarga remota de tacógrafo. ■

OMNIplus cumple 25 años impartiendo cursos de conducción segura para autobuses

18.000 conductores formados que contribuyen a la seguridad vial

Los cursos de conducción segura para conductores de autobuses y autocares de OMNI*plus* celebran su 25 aniversario. Desde el año 1993, los conductores reciben formación para saber detectar y evitar situaciones de peligro y accidentes. El primer curso de conducción segura, celebrado en la primavera de 1993, contó con la participación de doce personas. A día de hoy son alrededor de 18.000 los conductores los que han completado esta formación. Los expertos no tienen ninguna duda de que este aprendizaje ha contribuido a evitar accidentes. El autobús está considerado el medio de transporte por carretera más seguro en Alemania. El porcentaje de accidentalidad en autobuses y autocares en la que hay heridos y víctimas mortales es de un 1,4%. Un factor determinante de esta cifra tan baja es la buena formación en materia de seguridad con la que cuentan los conductores.

Curso de conducción segura: conocer y reaccionar correctamente en situaciones extremas

Cambios bruscos de carril a alta velocidad, frenadas de emergencia, pista con calzada resbaladiza, descenso de pendientes sobre suelo mojado con charcos, conducción marcha atrás en una curva de 180 grados, pruebas de habilidades... Quienes participan en un curso de conducción segura OMNI*plus* se enfrentan a situaciones de lo más variadas. Durante el curso, muchos conductores experimentan por primera vez el comportamiento de un autobús en situaciones de peligro. Los objetivos principales son: reconocer los peligros, evitarlos y reaccionar correctamente en situaciones extremas.

En el año 1993, OMNI*plus* fue el primer proveedor de cursos de conducción segura para conductores de autobuses y autocares. Desde entonces, la marca de servicios forma cada año en Alemania a un promedio de más de 700 conductores (el año pasado fueron 780). Uno de los hitos en esta trayectoria fue un curso de conducción segura para 1.400 conductores de la empresa de transporte Hamburg-Holstein en 2004/2005. Desde sus inicios, OMNI*plus* ha ido ampliando progresivamente su oferta de cursos de conducción segura. La formación, está dividida en tres cursos prácticos: «BasicPlus para autocares», «BasicPlus para autobuses urbanos» y el «Curso de conducción segura Premium para autocares», de dos días de duración. OMNI*plus* ofrece una variante específica para conductores de autobuses escolares.

Enfocado a la práctica del día a día, con muchos ejercicios de conducción

Desde el principio se otorga máxima importancia a la orientación práctica de los cursos de conducción segura. La formación se basa en situaciones reales que pueden desencadenar accidentes. Por ese motivo, junto a ejercicios de conducción dinámica, se incluyen otros para aprender a evitar pequeños pero molestos y costosos daños en la carrocería. Los contenidos específicos del curso de conducción segura varían en función del lugar en donde se lleva a cabo y de sus posibilidades. Una particularidad de los cursos de formación para conductores OMNI*plus* es su enfoque práctico. Los contenidos teóricos se integran en los ejercicios prácticos, por lo que los participantes pasan la mayor parte del tiempo al volante.

Amplio programa de formación para conductores de OMNI*plus*

OMNI*plus* ofrece actualmente un programa completo de cursos de formación para conductores. «ExpertHandling-Training» va destinado a perfeccionar el uso y manejo del propio autobús. «Normativa y tacógrafos digitales» aborda las complejas disposiciones legales sobre los tiempos de conducción y de descanso. «Curso de comunicación» enseña a gestionar con autoridad posibles conflictos con los pasajeros. «Trato de personas con movilidad reducida» muestra el comportamiento adecuado para desenvolverse correctamente con estos pasajeros. Entre los cursos clásicos se cuentan el «EcoTraining» o curso de conducción ecológica para reducir el consumo de combustible y el desgaste. La «Formación para casos de emergencia» proporciona competencia en situaciones extremas. El curso «Estado físico, alimentación, primeros auxilios» ayuda a adquirir conciencia del propio cuerpo y refresca los conocimientos en materia de primeros auxilios. El «Curso de conducción segura» es uno de los más solicitados. Todos los cursos están reconocidos como medidas de formación continua en el marco de la ley alemana de formación de conductores profesionales de vehículos pesados (Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz).

En España a su vez se ofrece una amplia oferta de formaciones técnicas sobre las tecnologías más novedosas de los autobuses y autocares Mercedes-Benz. Se imparten anualmente alrededor de 55 cursos en la que participan más de 500 asistentes. ■

SOCIOS COLABORADORES

Continental Automotive Spain y Continental Tires España. Soluciones y servicios para integrar nuevas tecnologías y mejorar la efectividad de las empresas.

Sistema de rescate integrado en asientos que en caso de accidente permite inmovilizar al ocupante y desanclar los asientos, extrayendo los heridos de forma segura y rápida.

Gestión de flotas, telemática para vehículos y servicio para el vehículo conectado.

Fabricante y distribuidor de plataformas, rampas y material para personas con movilidad reducida.

Es la primera Central de Compra de billetes de autobús por Internet, que cuenta con el respaldo del Ministerio de Ciencia y Tecnología y del de Fomento, así como de las principales compañías de autobuses.

Seguros para autobuses en condiciones muy especiales.

Tarjeta gasoil. Descuento en gasóleo.

Oficina en Francia para la gestión del salario mínimo.

Gestión fiscal especializada y recuperación de impuestos en el extranjero.

Certificación de Seguridad Autobuses.

NADIE NI NADA ACABA CON
TANTAS VIDAS COMO LA MALARIA
áfrica
directo.
www.africadirecto.org
902 500 801
EL 100% DE LO QUE DAS LLEGA.

ADAMS Formación

Nuevos cursos presenciales

para Trabajadores del Sector Transporte

- Tacógrafo Digital
- Curso CAP de Formación Continua Obligatoria
- Ahorro de Combustible
- Gestión de Flotas y Localización de Vehículos
- Primeros Auxilios
- Control del Estrés en la Conducción
- Protocolo de Actuación para Conductores ante un Accidente de Tráfico
- Inglés para la Atención al Público en Empresas de Transporte
- Transporte de Viajeros con Características Especiales
- Acompañante de Transporte Escolar
- El Transporte Internacional de Viajeros en Autobús
- Gestión de la Agenda y el Correo Electrónico
- Seguridad en el Transporte Escolar y de Menores

100% Gratuito

Certificado de Profesionalidad para Jóvenes menores de 30 años

COML0111 Tráfico de Viajeros por Carretera (370h)

Centro: C/Ayala 130 - Madrid

Teléfono: 91 503 60 54
E-mail: esthergarcia@adams.es

labor omnia vincit ADAMS

Piensa en ti.
Cuenta con nosotros.

www.adams.es 902 333 543 Síguenos en