La clave de la Movilidad

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 11

Director
Rafael Barbadillo

Subdirectora
Victoria de Mora-Figueroa

Redacción y colaboradores
Pedro Barea
Natalia Esteban
Joaquín Juan-Dalac
José Manuel García
Óscar Martínez
Borja Moreno
Antonio Pomares
Jaime Rodríguez
Albert Viladrich

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)
ASOBUS (Alicante)
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)
TRAVIMUR (Murcia)
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
CONFEBUS SUMMIT 2019: #MejorEnBus 04

Confebus
El presidente de CONFEBUS continuará liderando el Consejo del Transporte y la Logística de la CEOE 06
CONFEBUS aplaude la decisión del Pleno del Parlamento que avala el modelo español de autobús 07
Primera reunión del año de la Junta Directiva de la Confederación 10
CONFEBUS crece como Confederación alcanzando los 2.500 asociados 13

Entorno nacional
Se publica la modificación del ROTT 16
Los autobuses mantendrán la velocidad máxima en 90 km/h en carreteras convencionales 18
El CNTC traslada sus preocupaciones a los Directores Generales de Transporte 20
El autobús sigue siendo el modo más seguro de la carretera 22
El Gobierno aprueba el Programa MOVES 24
El transporte interurbano en autobús consolida su recuperación 27

Unión Europea
La Comisión aboga por “Un planeta limpio para todos” 42
El Parlamento rechaza aplicar la regla de los 12 días a servicios discrecionales nacionales 46
La Presidencia Rumana de la UE presenta su política de transporte a la Comisión 47

Autonomías 50

Foro de expertos
La seguridad vial en el transporte de viajeros comienza en el propio asiento del conductor 77
La necesidad de una verdadera política de movilidad 79
Cómo ahorrar sin perjudicar la seguridad de la flota 81
¿Puede ser el hidrógeno el combustible que supla a los hidrocarburos en el futuro? 82

Empresa 86

Nombramientos y reconocimientos 102

A prueba: El nuevo Scania Interlink GNL 117

Reportaje: Grandes mejoras tecnológicas y de consumos en la última generación de autocares Irizar 121

Industria 124

Socios Colaboradores 136

EDITORIAL

CONFEBUS SUMMIT 2019: #MejorEnBus

La Movilidad está sufriendo una profunda transformación hacia un nuevo paradigma. Hasta el momento eran la Unión Europea y los gobiernos nacionales los que marcaban las políticas de transporte. Sin embargo, desde hace unos años se está produciendo un cambio y son los ayuntamientos los que actualmente lideran estas políticas.

Considerando los aspectos medio ambientales, energéticos, tecnológicos y de intermodalidad, la Confederación Española de Transporte en Autobús organiza, el próximo **27 de marzo en Madrid**, el **CONFEBUS SUMMIT 2019**, que pretende convertirse en un evento de referencia sobre la gestión de la movilidad.

Los contenidos que se debatirán refrendan el carácter estratégico que en múltiples vertientes –garante de la movilidad sostenible y accesible a toda la población- reviste nuestra actividad, llamada más que nunca a liderar la transición hacia una movilidad más responsable con el entorno. Tendremos, además, la fortuna de contar con la visión de una nutrida representación de los agentes que mejor conocen el desarrollo, retos y tendencias del sector en España.

La pujanza del bus en nuestro país, evidenciada en la aportación a la generación de actividad económica, empleo y recursos tributarios para las administraciones públicas, es sin duda fruto del desempeño de nuestro tejido empresarial, hoy día más sólido y moderno. No obstante, afronta también la adaptación a una evolución tecnológica con pocos precedentes conocidos, para las que deberá redoblar esfuerzos y acercar el autobús al nuevo contexto digital en todas sus dimensiones.

El futuro del bus también dependerá del grado de apoyo institucional de las administraciones, que deben articular paquetes de medidas que faciliten de manera efectiva la transición a la movilidad sostenible en aras de fomentar la sustitución del vehículo particular por modos de transporte colectivo.

Desde la Confederación hemos querido promover este primer CONFEBUS SUMMIT para ofrecer un foro que aglutinará a los expertos y key players del Sector y donde se darán a conocer las últimas tendencias y retos de la movilidad.

No te lo pierdas, ¡te esperamos!

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

El presidente de CONFEBUS continuará liderando el Consejo del Transporte y la Logística de la CEOE

El presidente CONFEBUS, Rafael Barbadillo, continuará ostentando la presidencia del Consejo del Transporte y la Logística de la Confederación Española de Organizaciones Empresariales (CEOE), tal y como se acordó en la Junta Directiva de la CEOE del pasado mes de diciembre de la que también continuará siendo miembro.

La decisión se tomó en la primera junta directiva liderada por el nuevo presidente de la CEOE, Antonio Garamendi, en la que además de aprobarse la composición de la mayoría de los Órganos consultivos de la CEOE también se eligió a cuatro nuevos vicepresidentes, así como al presidente de la Fundación CEOE y a los 56 miembros del Comité Ejecutivo.

Rafael Barbadillo es presidente de CONFEBUS desde 2017 cuando nació la Confederación tras la unión de las dos principales organizaciones empresariales del sector de transporte de viajeros, ASINTRA y FENEBUS. Es licenciado en Ciencias Empresariales por la Universidad CEU San Pablo, Máster en Agencias y Transportes y titulado en Gestión de Transporte.

Barbadillo también preside el Comité Nacional del Transporte por Carretera, el Consejo Nacional de Transportes Terrestres y el Comité Organizador de FIAA. Además, es vicepresidente de la Comisión de Transportes de BUSINESSEUROPE, miembro del Comité Ejecutivo y Junta Directiva de CEIM, del Consejo de Administración del Consorcio Regional de Transportes de Madrid y del Comité de Coordinación Aeroportuaria de Madrid, así como director de la Revista CONFEBUS y del Máster en Dirección y Gestión de Empresas de Transporte de Viajeros por Carretera, que organiza CONFEBUS y que está impartido por ESIC Marketing & Business School.

Asimismo, ha sido distinguido por el Ministerio de Fomento con la Medalla al Mérito del Transporte Terrestre, por su gran trayectoria en el ámbito del asociacionismo profesional y por su permanente contribución al diálogo entre el sector empresarial, los usuarios y trabajadores del transporte y la propia Administración. ■

CONFEBUS aplaude la decisión del Pleno del Parlamento que avala el modelo español de autobús

Garantizando la movilidad de millones de personas por todo el territorio nacional

CONFEBUS quiere mostrar su satisfacción por el resultado de la votación, que ha tenido lugar en el Pleno del Parlamento Europeo hace unas semanas, sobre la modificación del mercado de transporte en autobús. Por amplía mayoría, los eurodiputados dieron su apoyo al modelo de autobús español, como ya había hecho la Comisión de Transportes del Parlamento Europeo días antes.

"La decisión del Pleno del Parlamento Europeo supone para CONFEBUS una gran satisfacción porque representa el reconocimiento a la eficacia e idoneidad del modelo español de autobús, pero sobre todo porque supone poder seguir garantizando la movilidad de millones de personas por todo el territorio nacional. Un derecho que la decisión del Parlamento sigue garantizando", señala Rafael Barbadillo, presidente de CONFEBUS.

Como explican desde CONFEBUS, "el modelo concesional español ha demostrado su eficacia al estar basado en la competencia regulada, es decir, en un sistema de contratos de servicio público gestionados por medio de concesiones. Dicho sistema permite combinar tráficos rentables con otros que no lo son, de forma que la rentabilidad conseguida en la operación de los primeros compensa la falta de rentabilidad de los segundos, ahorrando solamente a la Administración General del Estado una media de más de 500 millones de euros anuales".

Es decir, gracias a este sistema, se garantiza la movilidad en toda la geografía nacional. Actualmente, en España, el autobús desempeña una importante función vertebradora de la sociedad conectando a 8.000 poblaciones y permitiendo que prácticamente no haya ningún núcleo de población con más de 50 habitantes que no sea atendido al menos por una línea interurbana de autobuses, con unas tarifas que se sitúan entre las más bajas de Europa, y una flota de vehículos calificada por la propia Unión Europea, como la más moderna del Continente.

La defensa del modelo español ha unido a compañías, instituciones, agentes sociales y partidos políticos

De hecho, tal es la validez del modelo que su defensa ante los organismos europeos, a lo largo de los meses previos a la votación, ha unido

a compañías, instituciones, agentes sociales y hasta partidos políticos de signo opuesto. “Algo que hay que valorar especialmente. Pocos temas concitan tal consenso político, empresarial y social”, destaca Barbadillo.

El ejemplo francés y alemán

“Otro argumento para mantener el modelo español lo encontramos en otros países europeos como Francia o Alemania y los efectos que ha tenido en estos el modelo de liberalización del transporte de viajeros por carretera por el que han optado”, explica el presidente de CONFEBUS. “Precisamente, el resultado en estos mercados, ha generado situaciones de monopolio u oligopolio, ha tenido un efecto sobre los precios incrementándose las tarifas, ha provocado la reducción de servicios y ha visto mermada su calidad, entre otros puntos destacables, según estudios realizados al respecto”.

Estos estudios demuestran que, en el caso de Alemania y Francia, mercados tradicionalmente cerrados en favor del ferrocarril hasta el los años 2013 y 2015 respectivamente, una sola compañía domina por completo el mercado alemán con una cuota del 94% y tres operadores controlan más del 90% de la oferta de servicios en Francia.

Por el contrario, en **España**, con un mercado de competencia regulada y en el que las licitaciones son abiertas a cualquier empresa de transporte de la UE, el conjunto de los 10 primeros operadores de transporte tiene sólo el 32% de cuota de mercado, existiendo **3.380 empresas** de autobuses (más de 1.500 cuentan con menos de 5 autobuses). Además, en el caso particular de los servicios de transporte de viajeros por carretera del Ministerio de Fomento, más de 26 grupos empresariales (48 empresas) operan los 82 contratos de transporte de viajeros por carretera de competencia estatal. El autobús es, con diferencia, el modo de transporte colectivo con mayor cuota de viajeros en España, algo que no ocurre en Alemania y Francia.

En cuanto a las **tarifas**, aunque al inicio en Alemania se ofrecían a los viajeros precios muy bajos, cuando un solo actor adquiere una posición dominante, se produce un alza significativa de las tarifas, incrementándose en un 18% de 2015 a 2018. Además, los precios del autobús en Alemania se incrementan de forma notable cuando se atiende poblaciones más pequeñas con menos opciones de transporte. Sin embargo, el sistema de licitaciones en España genera una importante reducción de las tarifas máximas, garantizando además altos estándares de calidad y seguridad.

Asimismo, desde la apertura del mercado alemán, el **número de rutas** se incrementa alcanzando su máximo en 2015, fecha en la que se consolida la posición de dominio en el mercado. Sin embargo, desde esa fecha, se observa un descenso del 63% de las rutas atendidas, con la consiguiente reducción de alternativas para el usuario. Asimismo, se ofrece muy poca frecuencia en poblaciones por debajo de los 200.000 habitantes y un servicio nulo o residual en poblaciones de menos de 100.000 habitantes, que suponen más del 99% de los municipios en España. En el caso de Francia, el 50% de la oferta de servicios se concentra en 31 rutas entre ciudades.

En España, por el contrario, se asegura que la práctica totalidad de localidades del país tienen servicio estable de transporte de viajeros, independientemente de su rentabilidad. Así, el sistema se basa en el equilibrio económico de los contratos, asegurando que rutas y tráficos de baja demanda se vean beneficiados por otras rutas más rentables, todo ello además con **empleo** estable y de calidad (el sector español genera más de 80.000 empleos directos frente a

los 2.550 que suponen las líneas interurbanas en Francia).

Otro efecto negativo ha sido la merma en la **calidad**. La valoración por parte de los usuarios en la calidad de los servicios de transporte en autocar en España es muy superior a la de Alemania y Francia. De acuerdo con el Eurobarómetro de 2017, España es el segundo país de la Unión Europea donde los usuarios valoran mejor sus servicios (el 83% de los usuarios considera que son buenos o muy buenos, mientras que en Alemania es del 73% y en Francia del 60%). ■

El modelo liberalizador en países como Francia o Alemania ha tenido efectos negativos sobre el servicio y ha favorecido el monopolio

Primera reunión del año de la Junta Directiva de la Confederación

El próximo 27 de marzo se celebrará en Madrid el primer "CONFEBUS Summit"

La junta Directiva de CONFEBUS mantuvo su primera reunión del año en la sede de CEOE, analizando los principales retos y oportunidades para el sector de transporte de viajeros por carretera de cara a 2019.

El presidente de CONFEBUS, Rafael Barbadillo, comenzó su intervención desvelando que, según se acordó en la en la primera Junta Directiva liderada por el nuevo presidente de la CEOE, Antonio Garamendi, CONFEBUS continuará liderando el **Consejo del Transporte y la Logística de la CEOE** y seguirá formando parte de la Junta Directiva de la cúpula empresarial.

Por otro lado, informó sobre la consulta pública abierta sobre el **Plan MOVEA 2019**, cuyo plazo se cierra mañana, 15 de enero. En contestación al Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, la Confederación ha enviado un informe con diversas observaciones, en el que solicita que se eviten los planes basados en cuotas por tecnología, ya que se han venido volcando las ayudas en planes favorables a la movilidad eléctrica en detrimento del resto de combustibles alternativos. Destacando como a día de hoy la movilidad eléctrica no es una tecnología disponible para el transporte profesional por carretera y debe poder subvencionarse la adquisición de vehículos de energías alternativas que actualmente se comercializan para el servicio de transporte público de viajeros. Al respecto, CONFEBUS ha recordado como el autobús, al ser un transporte colectivo y el modo de transporte menos contaminante, es un actor clave para conseguir una movilidad más sostenible contribuyendo a la disminución del CO_2 y de las partículas NOx que se emiten a la atmósfera y por tanto a la reducción de la contaminación, así como a la mejora de la congestión que provoca el tráfico en las ciudades y carreteras, ya que cada autobús sustituye de media entre 14-30 vehículos privados. Además, la Confederación ha solicitado que el Plan MOVEA 2019 respalde de forma sostenible al vehículo industrial, ya que se compran muchos más turismos que autobuses, por lo que debería determinarse bien la cantidad que se destina a subvencionar cada tipo de vehículo o si no la adquisición de vehículos particulares se llevará la mayor parte del presupuesto destinado a la subvención.

Además, se refirió la reciente publicación del **Real Decreto-ley de transporte ferroviario y viajes combinados y servicios de viaje vinculados**. Por un lado, esta norma amplía el ámbito de aplicación de la normativa actual más allá de los consumidores para proteger a los viajeros, incluyendo a quienes viajen por motivos profesionales y también se extiende la aplicación de la norma a viajeros que contraten tanto viajes combinados como una nueva figura llamada "servicios de viajes vinculados". Por otro lado, el Real Decreto-ley también transpone el llamado "cuarto paquete ferroviario" de la Unión Europea, permitiendo que cualquier empresa que disponga de la licencia de empresa ferroviaria y del certificado de seguridad que otorga la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y haya solicitado el uso de la infraestructura ferroviaria al administrador de infraestructuras, pueda prestar servicios de transporte de viajeros por ferrocarril de larga distancia y alta velocidad en competencia con Renfe a partir del mes de diciembre de 2020.

Por otro lado, se informó sobre las principales **novedades en materia social, laboral y de empelo**, introducidas por el Real Decreto-Ley 28//2018, publicado a finales de diciembre en el BOE, sobre el que la Confederación ha elaborado un informe para sus asociados.

Respecto a los asuntos del **Ministerio de Fomento**, se recordó 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.

Asimismo, se explicaron las principales novedades que introduce 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, y se recordó también que sigue pendiente de publicación la modificación del ROTT, estando prevista para antes de que finalice este mes de enero.

Se analizó entonces el Real Decreto 1514/2018, de 28 de diciembre, por el que **se modifica el Reglamento General de Circulación**, cuya principal novedad es la modificación de los límites de velocidad en las carreteras convencionales. En este sentido se hizo hincapié en el caso de los autobuses, cuya limitación genérica de velocidad se mantendrá en 90 Km/h debido a la baja siniestralidad continuada de este tipo de vehículos, que en el caso de España tiene un ratio de fallecidos/tipo de vehículo (autobús) un 40% menor con respecto al ratio total de la UE. No obstante, aquellos autobuses que transporten viajeros de pie de forma autorizada o que no estén dotados de cinturón de seguridad no podrán circular a más de 80 km/h en esas vías. Igualmente, los vehículos que realicen transporte escolar y de menores reducirán en 10 km/h la velocidad máxima fijada por la norma en función del tipo de la vía por la que circulen.

Igualmente, se comentó el Real Decreto por el que **se modifica el Reglamento General de Conductores**, que está previsto que reduzca la edad mínima para ser conductor de autobús de 24 a 18 años, bajo ciertas condiciones. Esta medida colmaría 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.

En cuanto a las **novedades autonómicas**, entre otros temas, se hizo referencia tanto a la nueva Ley autonómica de Transporte y Movilidad de Asturias como a la Ley de Transporte por Carretera de Castilla y León, recientemente publicadas. Y respecto 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**.

Se presentó el **Calendario de Reuniones para 2019**, destacando como principales acciones: la celebración de un gran congreso empresarial del transporte bajo el nombre de “CONFEBUS SUMMIT 2019” (Madrid, 27 de marzo); la Asamblea General de CONFEBUS (Madrid, 23 de mayo); la puesta en marcha de la 9ª edición del Máster en Dirección y Gestión de Empresas de Transporte de Viajeros por Carretera (Inicio: 22 de febrero); así como el 5º Curso de la Universidad de Verano de CONFEBUS (Santander, 12 y 13 de septiembre).

Finalmente, se dieron a conocer los resultados del segundo informe de temporada del Observatorio Nacional del Turismo Emisor, **ObservaTUR**, que fue presentado el pasado 21 de diciembre, en el que se puso de manifiesto como la personalización, la oferta complementaria y la plena digitalización serán tendencias con mayor impacto en la industria turística en 2019. ■

Se trasladan a la ministra de Hacienda las prioridades en materia de transporte

La Ministra explicó a CEOE el proyecto de Presupuestos para 2019

La ministra de Hacienda, María Jesús Montero, explicó a CEOE el proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2019. El presidente de la Confederación, Antonio Garamendi, le recibió en la sede de la organización acompañado por los presidentes de algunos de los Consejos y Comisiones de la Confederación, entre ellos el presidente del Consejo del Transporte y la Logística, Rafael Barbadillo.

En su intervención, el también presidente de CONFEBUS, trasladó a la Ministra las principales preocupaciones y peticiones del sector del transporte en materia presupuestaria, como la necesidad de que **no se incremente la presión fiscal en materia de hidrocarburos** al transporte profesional, con independencia del tamaño del vehículo, y se fomente el uso de flotas sostenibles.

Rafael Barbadillo también solicitó que se **aumente la partida destinada a la financiación del transporte público**, ya que se mantiene en las mismas cuantías que en años anteriores, siendo insuficientes para un servicio clave de interés general, lo que también pone de manifiesto la necesidad de que se promulgue una Ley de Financiación del Transporte Público, para

servicios urbanos, metropolitanos, de cercanías y rurales.

Por otro lado, destacó la falta de dotación presupuestaria para la **construcción de infraestructuras destinadas al transporte en autobús** para la mejorar la calidad del servicio público, como son las plataformas reservadas o carriles Bus VAO, así como la renovación de las estaciones de autobuses.

Para potenciar la protección del medio ambiente, debería **rehabilitarse en el impuesto de sociedades la deducción para inversiones en vehículos eficientes**, una deducción del 12% que fue suprimida en 2011. Además, debería ponerse en marcha una **deducción para aquellas empresas que fomenten el uso de los transporte público de los trabajadore**s, mediante el abono de la tarjeta de transporte público o por la contratación de servicios de transporte regular de uso especial (transporte de trabajadores).

Asimismo, sería necesario que se habilitasen también **deducciones en el IRPF para aquellas personas que adquieran el abono de transporte**, como forma de promocionar una movilidad sostenible y socialmente rentable.

También solicitó que se incluya al transporte público de viajeros por carretera entre los servicios y bienes de primera necesidad que pueden acogerse a un **IVA superreducido**, al ser un actor clave para conseguir una movilidad más sostenible contribuyendo a la disminución del CO_2 y de las partículas NOx que se emiten a la atmósfera y por tanto a la reducción de la contaminación, así como a la mejora de la congestión que provoca el tráfico en las ciudades y carreteras.

Finalmente, el presidente del Consejo del Transporte y la Logística de CEOE trasladó a Montero el **corsé que supone la nueva Ley de Desindexación** en toda la contratación pública, especialmente con medidas como el nuevo SMI (salario mínimo interprofesional). ■

CONFEBUS crece como Confederación alcanzando los 2.500 asociados

Desde su nacimiento, la Confederación ha abordado y defendido los intereses del autobús en temas estratégicos como la defensa de este modo, clave para garantizar una movilidad segura, sostenible y socialmente rentable.

La Confederación Española de Transporte en Autobús (CONFEBUS) continúa creciendo como asociación contando en la actualidad con un total de más de 30 asociaciones federadas y 2.500 empresas de transporte e incorporando en el último año a asociaciones como las de Castellón y Murcia y a empresas como Grupo Jiménez, Grupo Mat, Grupo Socibus, Hispano Hilarienca (TEISA) o Linecar.

Desde que nació la Confederación en 2014, fruto de la unión de las dos principales organizaciones empresariales del sector de transporte de viajeros, ASINTRA y FENEBUS, CONFEBUS se ha alzado como una voz autorizada que representa y defiende los intereses de las empresas de autobús españolas de todas las actividades, con independencia de su tamaño, (transporte regular, urbano, discrecional, escolar, turístico, estaciones de autobuses, etc.).

Así, desde sus orígenes, CONFEBUS ha abordado temas claves para el sector como son la defensa del autobús como modo de transporte estratégico para garantizar una movilidad segura, sostenible y socialmente rentable; alianzas para

el impulso del transporte discrecional y turístico, que desempeña un papel fundamental en uno de los sectores prioritarios para la economía española; impulso y puesta en valor del transporte escolar, que en determinadas localidades es un garante de la movilidad y, prácticamente, el único medio de transporte disponible; creación de carriles bus y plataformas reservadas para mejorar la calidad del servicio público; desarrollo de un Plan de modernización y rediseño de las estaciones de autobuses; defensa del modelo español de autobús; fomento del impulso de flotas sostenibles; impulso de una ley de financiación del transporte colectivo para servicios urbanos, metropolitanos, de cercanías y rurales; así como el impulso de la tolerancia 0 para conductores profesionales o la instalación de alcolocks obligatorios en los autobuses, entre otros temas.

Un sector clave para la sociedad y economía españolas

El transporte en autobús es un sector clave para la economía española, que factura más de 3.000 M€ y que da empleo a más de 80.000 personas de forma directa. Además, transporta anualmente 1.750 millones de viajeros que comunican regularmente más de 8.000 poblaciones a lo largo de toda la geografía. Este hecho lo convierte en un actor estratégico para la sociedad ya que garantiza la movilidad de millones de personas cada día, siendo en ocasiones el único medio de transporte colectivo. De esta forma, prácticamente no hay ningún núcleo de población con más de 50 habitantes que no sea atendido al menos por una línea interurbana de autobuses.

El autobús es, además, el modo de transporte más seguro por carretera, según un informe de la Dirección General de Tráfico. También es un elemento fundamental para conseguir una movilidad más sostenible, ya que contribuye a la disminución del CO_2 que se emite a la atmósfera y a la disminución de la congestión y de la contaminación que provoca el tráfico en las ciudades y carreteras puesto que cada autobús puede sustituir entre 14-30 vehículos privados.

Con la flota más moderna de Europa, el sector, tal y como señala CONFEBUS, está realizando un importante esfuerzo en los últimos años trabajando por el ahorro energético, la limitación de las emisiones de CO_2 o el uso de fuentes de energías limpias, como el gas y las renovables, tanto en los vehículos como en las instalaciones. De hecho, las flotas cuentan ya con autobuses sostenibles como los híbridos, eléctricos o los propulsados por gas. ■

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

Se publica la modificación del ROTT

Se suprime el requisito de la flota mínima para acceder al mercado

Hace unos días se publicó en el BOE la modificación del Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT), culminando así un largo proceso de elaboración y adaptación de la norma, en el que hubiera sido deseable una mayor consideración a las necesidades del sector.

Con el nuevo ROTT desaparecen las tarjetas físicas en las que se documentaban las autorizaciones de transporte, pasando a contenerse en un soporte electrónico, reforzando así el papel del Registro de Empresas y Actividades de Transporte, con objeto de evitar duplicidades de trámites administrativos y reducir la documentación que las empresas de transporte tienen que aportar. Igualmente, el procedimiento de tramitación de visados pasa a realizarse de oficio por la Administración.

La norma también trae consigo la supresión de ciertos documentos de control, como la hoja de ruta física.

Otras mejoras relevantes son la implantación de sistemas electrónicos para la obtención de

los certificados de competencia profesional y la digitalización de las reclamaciones de los usuarios de los servicios de transporte por autobús. Ambas tienen por objeto agilizar su tramitación y dar una respuesta más rápida a las demandas de los ciudadanos.

Respecto al acceso a la profesión de transportista, para la obtención del título profesional de transportista u operador de transporte, esto es, del título de competencia profesional para el transporte, se exigirá poseer un nivel académico previo, en concreto poseer al menos el título de bachiller o equivalente o bien el título de FP de grado medio.

Por otro lado, el texto da cumplimiento a lo determinado por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea en su sentencia del pasado año, que obligaba a retirar el requisito de la flota mínima para acceder al mercado, que era de 5 autobuses en el caso del transporte de viajeros, permitiendo que se pueda acceder ahora con un solo vehículo de transporte.

Se refuerzan también otros requisitos con objeto de garantizar la profesionalidad del sector y que afectan a cuestiones como la honorabilidad, la competencia profesional, la capacidad financiera o el mantenimiento de los requisitos de antigüedad de los vehículos, así como la inclusión de infracciones contempladas por la normativa europea en relación a la pérdida de la honorabilidad del transportista y el establecimiento de criterios sancionadores más proporcionales a los ya existentes. Así, la regulación del requisito de pérdida de honorabilidad, implicará la suspensión de la validez de las autorizaciones de transporte durante un plazo de un año, por la comisión de una única infracción muy grave o de tres infracciones graves en determinados supuestos en función de la flota que posea la empresa transportista. En todo caso, la pérdida de dicho requisito exigirá una resolución previa expresa por parte del órgano competente.

Finalmente, el nuevo ROTT modifica la estructura organizativa del órgano asesor por excelencia del Ministerio de Fomento, el Comité Nacional de Transporte por Carretera (CNTC), una figura esencial para el diálogo con el sector y que permite a la Administración conocer las inquietudes y necesidades existentes en el sector de una forma directa, continua y efectiva.

Reforzar el papel estratégico y fundamental del transporte por carretera

Para el Gobierno, estas mejoras suponen una evolución en el sector que será clave para reforzar el papel estratégico y fundamental que el transporte de mercancías y viajeros por carretera suponen para el desarrollo económico de nuestro país y la conectividad de los ciudadanos.

Sin embrago, el nuevo ROTT no consigue establecer un marco normativo que permita al sector adaptarse a una realidad muy cambiante, especialmente en lo que se refiere a evolución tecnológica y la aparición de nuevos competidores que hasta ahora no lo habían sido para el transporte en autobús.

Las modificaciones introducidas no flexibilizan la gestión de contratos de gestión de transporte público regular y tampoco refuerzan las características del servicio público frente a nuevas formas de movilidad.

Asimismo, supone una oportunidad perdida para abordar problemas derivados de la mal denominada economía colaborativa en el transporte, que suponen una grave amenaza a la estabilidad y a la profesionalidad del sector. En este sentido, CONFEBUS hace un llamamiento al Ministerio de Fomento para trabajar conjuntamente en futuras regulaciones que permitan paliar estos problemas, potenciar el uso del autobús como parte estratégica de la movilidad y dotar así a los operadores y usuarios de un marco jurídico orientado a conseguir un crecimiento inteligente, sostenible e integrador.

En el próximo número de la Revista CONFEBUS incluiremos un reportaje con un análisis pormenorizado del nuevo ROTT, con todos los cambios más sustanciales para el transporte de viajeros por carretera. ■

Los autobuses mantendrán la velocidad máxima en 90 km/h en carreteras convencionales

Debido a su baja siniestralidad continuada

Se ha publicado en el BOE el Real Decreto 1514/2018 por el que se modifica el Reglamento General de Circulación, aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, entrando en vigor el pasado 29 de enero de 2019. La novedad que introduce el citado Real Decreto es la modificación de los límites de velocidad en las carreteras convencionales quedando fijados de la siguiente manera:

*Real Decreto 1514/2018 por el que se modifica el Reglamento General de Circulación

Así, se ha procedido a reducir la velocidad en las carreteras convencionales y a homogeneizar la velocidad máxima en estas vías, estableciéndola en 90km/h, por ser las carreteras con altas tasas de siniestralidad. 7 de cada 10 accidentes con víctimas tienen lugar en estas vías, en las que cada año fallece un millar de personas. Además, la velocidad inadecuada es la causa concurrente en el 20% de los accidentes de tráfico.

Esta modificación supone la desaparición de los diferentes límites de velocidad genéricos establecidos (90 y 100 km/h para turismos y motocicletas, en función de si la vía disponía o no de metro y medio de arcén practicable) reduciéndolo a una limitación general de 90 km/h. La modificación de este límite de velocidad afectará a unos 10.000 km de vías.

La modificación del artículo también supone reducir la diferencia de velocidad entre vehículos de transporte de viajeros y mercancías respecto de los turismos. Los países de la Unión Europea con menores tasas de fallecidos por millón de habitantes en accidente de tráfico tienen un diferencial de límite de velocidad entre vehículos ligeros y pesados, en carreteras convencionales, que oscila entre el 0 y 10 km/h.

Según diferentes estudios, **los vehículos que circulan a velocidades dispares** de la media de la vía, como pueden ser los camiones y autobuses en relación a turismos y motocicletas, **son más susceptibles de provocar un accidente**, con una

probabilidad 6 veces mayor que si estos vehículos circularan a la media del resto de vehículos. Además, velocidades de circulación más homogéneas favorecen la fluidez del tráfico.

Con este cambio normativo, **en el caso de los autobuses, la limitación genérica de velocidad será de 90Km/h debido a la baja siniestralidad continuada de este tipo de vehículos**, que en el caso de España tiene un ratio de fallecidos/tipo de vehículo (autobús) un 40% menor con respecto al ratio total de la UE.

No obstante, aquellos autobuses que transporten viajeros de pie de forma autorizada o que **no estén dotados de cinturón de seguridad no podrán circular a más de 80 km/h en esas vías.** Igualmente, los vehículos que realicen **transporte escolar y de menores reducirán en 10 km/h** la velocidad máxima fijada por la norma en función del tipo de la vía por la que circulen.

A su vez, los camiones ven uniformizada la velocidad a 80 km/h en ese tipo de vías. ■

El CNTC traslada sus preocupaciones a los Directores Generales de Transporte

Exponiendo los principales retos a los que se enfrenta el transporte en autobús

Como cada año, se celebró en el Ministerio de Fomento la reunión conjunta de la Comisión de Directores Generales de Transporte del Estado y de las Comunidades Autónomas con el Departamento de Viajeros del Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC). Entre otros, en la reunión estuvieron presentes la directora general de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento, los directores generales de Transporte de las 17 Comunidades Autónomas y las asociaciones de transporte de viajeros por carretera que integran el CNTC, quienes trasladaron las principales cuestiones de los sectores que representan.

El presidente del CNTC y de CONFEBUS, **Rafael Barbadillo**, intervino en primer lugar para reivindicar la importancia de esta reunión como forma de trasladar las preocupaciones del transporte de viajeros por carretera a todos los directores generales de Transporte y buscar soluciones entre todos. Por ello, **propuso aumentar la periodicidad de las reuniones** hasta dos veces al año como mínimo. Igualmente trasladó la situación del sector, con una recuperación de la demanda en todas las actividades, pero que aún están lejos de los años donde se tuvieron las cifras más altas.

A continuación, expuso los **principales retos** a los que se enfrenta el transporte en autobús, como son el impacto de la mal llamada economía colaborativa en el transporte, la importancia del modelo de licitaciones de servicios, la financiación del transporte público, la morosidad de las Administraciones Públicas en el pago por servicios o la construcción de carriles bus para reducir la contaminación y congestión en el acceso a las ciudades, entre otros. Elogiando las recientes actuaciones de Cantabria, Castilla y León y Galicia, también solicitó un **Plan Integral de Modernización y rediseño de las Estaciones de Autobuses** de las capitales de provincias y de los núcleos de población de más de 100.000 habitantes.

Se refirió entonces a los actuales **trabajos normativos en curso** por parte de la **Dirección General de Tráfico** y que permitirían la incorporación de jóvenes conductores al sector y conocer el saldo de puntos de los conductores profesionales por parte de las empresas. Reivindicó la tolerancia cero en los límites de alcoholemia de los conductores profesionales, la imposición de controles médicos anuales a los conductores, como ocurre en otros modos, y la posibilidad de realizar controles aleatorios de alcohol y drogas a los conductores profesionales por parte de las empresas, siempre de forma respetuosa.

Asimismo, solicitó que los futuros planes de ayudas del Gobierno Central para la **adquisición de**

vehículos con carburantes alternativos recojan las necesidades y realidad tecnológica disponible del transporte profesional.

Por su parte, la directora general de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento, **Mercedes Gómez**, tomó buena nota de las cuestiones presentadas e informó sobre las reuniones que han mantenido con la Dirección General de Tráfico donde se han tratado y resuelto muchos de los asuntos planteados en materia de seguridad vial.

En materia de competencia desleal en el transporte, la Directora instó a seguir cooperando y puso como ejemplo el Plan de Inspección de Transporte por Carretera del Ministerio de Fomento para 2019, el cual se ha realizado de manera coordinada con los órganos competentes para la vigilancia del transporte terrestre en vías urbanas e interurbanas, con las distintas Administraciones competentes y con la colaboración del Comité Nacional del Transporte por Carretera. ■

El autobús sigue siendo el modo más seguro de la carretera

Las víctimas mortales del autobús en 2018 supusieron menos del 1% del total

El autobús sigue siendo el modo de transporte por carretera más seguro, según se desprende del **Balance de Seguridad Vial 2018** presentado por el ministro del Interior, Fernando Grande-Marlaska, que estuvo acompañado por el director general de Tráfico, Pere Navarro.

Durante el año 2018 se han producido 1.072 accidentes mortales en vías interurbanas, en los

que han fallecido 1.180 personas y 4.515 heridas hospitalizadas, lo que supone un descenso en el número de fallecidos y heridos graves de -1,5% y -7,6% respectivamente y un aumento del 0,7% en el número de accidentes mortales.

Esta accidentalidad se ha producido en un escenario en el que los desplazamientos han aumentado un 2% (7,9 millones más), lo que supone que durante el pasado año se realizaron más de 416 millones de desplazamientos de largo recorrido; el parque de vehículos ha aumentado un 3%, situándonos en los 33,7 millones de vehículos y el censo de conductores ha crecido un 1%, situándonos en 26,8 millones de conductores.

Grande-Marlaska explicó también que las cifras presentadas son provisionales y únicamente referidas a los accidentes mortales ocurridos en vías interurbanas y victimas tomadas hasta las 24 horas de producirse el accidente. Grande-Marlaska ha señalado que habrá que esperar a tener las cifras definitivas ya consolidadas en las que se incluirán las victimas a 30 días de accidentes ocurridos en vías urbanas e interurbanas para tener la información completa.

De los 1.180 fallecidos en accidentes de tráfico en vías interurbanas en 2018 las víctimas mortales del autobús supusieron menos del 1% del total, la menor tasa de mortalidad por tipo de vehículo. Así, el autobús ofrece a los usuarios niveles de seguridad similares a los de la aviación o el ferrocarril.

“Estas cifras demuestran que el autobús va por el bueno camino en materia de seguridad. Sin embargo, en el sector somos conscientes de la importancia tanto del factor humano como del factor técnico cuando ocurre un accidente. Por eso, estamos continuamente incorporando sistemas de mejora para reducir los accidentes a la mínima expresión e invirtiendo en formación para mejorar la alta profesionalidad de los conductores de autobús”, destaca Rafael Barbadillo, presidente de CONFEBUS.

La seguridad del pasajero, crucial para el sector

Para el sector, la seguridad de los pasajeros es un elemento prioritario, ya que es un modo de transporte que cuenta con 1.750 millones de viajeros al año y que llega a todos los rincones del país. Esto se manifiesta en la elevada profesionalidad y responsabilidad de la gran mayoría de los conductores, así como en vehículos cada vez más punteros en lo que se refiere a la seguridad.

En este sentido, el sector está continuamente a la vanguardia para incorporar los últimos avances. Por ejemplo, los autobuses cuentan con elementos de seguridad activa como sistemas de frenado de emergencia, asistente de carril, control de presión de neumáticos o cámaras de visión internas y externas. Como elementos de seguridad pasiva, incluyen cinturones de seguridad, resistencia estructural al vuelo o anclajes, entre otros.

Como parte de su compromiso con la sociedad y con la seguridad, CONFEBUS ha propuesto además a la Dirección General de Tráfico medidas como la tolerancia cero de alcohol y drogas a los conductores profesionales; la instalación de alcoloks obligatorios en los vehículos matriculados a partir de una determinada fecha; que las empresas de transporte sean conocedoras del saldo de puntos de sus conductores, a través de notificaciones automáticas; y que los conductores se sometan a reconocimientos médicos periódicos como se hace en otros modos de transporte. ■

El Gobierno aprueba el Programa MOVES

Centrando todas las ayudas para el autobús en la movilidad eléctrica

Se destinan 45 M€ a incentivar la compra de vehículos alternativos, instalar infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos, sistemas de préstamos de bicicletas eléctricas e implantar Planes de Transporte a los Centros de Trabajo.

Se ha publicado en el BOE el Real Decreto 72/2019 por el que se regula el programa de incentivos a la movilidad eficiente y sostenible (Programa MOVES). Este Programa, que entró en vigor el pasado 17 de febrero, prevé subvencionar cuatro actuaciones encaminadas a promover una movilidad más sostenible y eficiente en el territorio español con un presupuesto máximo de 45 M€: incentivar la compra de vehículos alternativos, instalar infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos, sistemas de préstamos de bicicletas eléctricas e implantar Planes de Transporte a los Centros de Trabajo.

De este modo, el Gobierno plantea medidas dirigidas a promover una movilidad urbana y metropolitana más sostenible, fomentando un cambio modal hacia modos con menor consumo por pasajero-km como es el transporte en bicicleta o el transporte público colectivo en la movilidad obligada, así como incentivar la renovación del parque de vehículos que utilizan combustibles fósiles hacia aquellos que están propulsados con energías alternativas, aumentando en particular, la penetración de los vehículos eléctricos y el despliegue de su infraestructura de recarga para contribuir a una mayor electrificación del transporte.

Pueden ser beneficiarios de las ayudas MOVES profesionales autónomos, personas físicas, comunidades de propietarios, empresas privadas, entidades locales y las entidades públicas vinculadas a ellas, las administraciones de las comunidades autónomas y otras entidades públicas vinculadas a la Administración General del Estado.

En primer lugar, el Programa prevé subvencionar la adquisición de nuevos vehículos de energías alternativas, con un límite de hasta 30 vehículos por empresa y uno en el caso de personas físicas. En el caso del transporte en autobús, con una ayuda de un máximo de 15.000 € por vehículo, solamente se contemplan subvenciones para la compra de eléctricos: vehículos eléctricos puros (BEV), vehículos eléctricos de autonomía extendida (REEV), vehículos híbridos enchufables (PHEV), vehículo eléctrico de células de combustible (FCV) y vehículo eléctrico híbrido de células de combustible (FCHV).

Asimismo, el Programa MOVES permite subvencionar la implantación de medidas contenidas en Planes de Transporte al Centro de Trabajo (PTT), con un límite máximo de 200.000 € por destinatario último y convocatoria, subvencionándose hasta un 50% del coste de esas medidas. Otra actuación subvencionable es la implantación de infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos, con un límite de 100.00 € por destinatario último y convocatoria, subvencionándose hasta un 30% en el caso de empresas privadas. Finalmente, se contempla la subvención para la implantación de sistemas de préstamos de bicicletas eléctricas.

El programa MOVES será coordinado por el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE), y gestionado por las comunidades y ciudades autónomas, que deberán realizar convocatorias en sus respectivos territorios.

Irizar

130 years

Autocares Irizar

Grandes mejoras tecnológicas y de consumos

6% reducción en combustible

Integral, Híbrido, Eléctrico

Las ayudas- podrán ser cofinanciadas con recursos del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) y no son compatibles con otras ayudas, de cualquier otra administración, que tengan la misma finalidad.

Las solicitudes de ayuda podrán cursarse a partir del momento en que las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla indiquen en las respectivas convocatorias. La conclusión de su vigencia se producirá cuando se agote el presupuesto disponible o bien cuando se llegue a 31 de diciembre de 2019, fecha de cierre del programa.

El autobús: un actor clave para conseguir una movilidad sostenible

El autobús, al ser un transporte colectivo y el modo de transporte menos contaminante, es un actor clave para conseguir una movilidad más sostenible contribuyendo a la disminución del CO_2 y de las partículas NOx que se emiten a la atmósfera y por tanto a la reducción de la contaminación. Además, el autobús favorece la mejora de la congestión que provoca el tráfico en las ciudades y carreteras, ya que cada autobús sustituye de media entre 14 y 30 vehículos privados.

Aunque los objetivos del Programa MOVES busquen promover un cambio modal hacia el transporte público colectivo e incentivar la renovación del parque vehicular, lo cierto es que el diseño del programa y las cuantías de las ayudas destinadas no satisfacen las necesidades reales de los operadores de transporte de viajeros por carretera para la renovación de flotas.

El Programa MOVES apuesta por basar las subvenciones en cuotas tecnológicas, destinando todas las ayudas para adquirir autobuses eléctricos. En este sentido, la movilidad eléctrica no es todavía una tecnología suficientemente madura para el transporte en autobús. El Programa MOVES directamente excluye de su ámbito objetivo a otras tecnologías sostenibles, como puede ser el gas, que ya se comercializan y son susceptibles de ser utilizadas por el transporte en autobús.

Finalmente, destaca que el Programa MOVES prevé subvencionar medidas derivadas de la aplicación de Planes de Transporte al Centro de Trabajo (PTT) como herramienta estratégica para potenciar el transporte en autobús en detrimento de la utilización del vehículo privado y así conseguir una movilidad más sostenible. ■

El transporte interurbano en autobús consolida su recuperación

El discrecional y el urbano crecieron un 6,4% y un 1,5% respectivamente en 2018

Los datos que el INE ha publicado reflejan un claro crecimiento del transporte interurbano en autobús desde 2014. El año pasado, el total de viajeros fue de casi 700 millones. Se trata de la cifra más alta desde la crisis, recuperando cerca de 44 millones usuarios en los últimos cuatro años.

El número de viajeros del transporte interurbano en autobús ascendió a 694.953.000 viajeros en 2018, lo que supone un aumento del 2,6% respecto a 2017. Los últimos datos publicados por el INE ponen de manifiesto el crecimiento del sector, que desde 2011 se recupera de forma paulatina y cada vez está más cerca de alcanzar el número de usuarios anterior a la crisis (en 2008, el total de viajeros transportados en autobús interurbano fue de 706.156.000 usuarios según el INE). En los últimos cuatro años, se ha recuperado un total de 43.565.000 de viajeros.

Dentro del transporte interurbano en autobús, los viajes de cercanías crecieron un 3% y los de media distancia un 2%. Y, aunque los de larga

distancia disminuyeron en el cómputo global del año, en el último cuatrimestre de 2018 registró cifras positivas. Además, el número total de viajeros transportados en autobús interurbano en 2018 superó al del ferrocarril, lo que le sitúa como el modo de transporte interurbano más demandado.

"El transporte interurbano en autobús sufrió la crisis más tarde que el resto de sectores del transporte y también está tardando más en recuperarse, pero la trayectoria positiva experimentada desde 2014, se consolida", explica Rafael Barbadillo, presidente de CONFEBUS.

Además, el número de viajeros del transporte urbano en autobús ascendió hasta alcanzar los 1.767 millones de viajeros en 2018, lo que supone un aumento del 1,5% con respecto a 2017. Mientras, el transporte discrecional se incrementó en un 6,4%, con 204 millones de viajeros, y el especial (escolar y laboral) registró casi 315 millones de viajeros, un 2,5% más que en 2017.

Desde la patronal señalan que para que esta mejoría se consolide es imprescindible contar con el apoyo de la Administración, al igual que han tenido otros medios de transporte de pasajeros. "Llevamos tiempo solicitando a las Administraciones una mayor equidad en las inversiones dirigidas a nuestro sector, equiparándolas a otros medios de transporte como, por ejemplo, el ferroviario".

En este sentido, y entre las principales demandas que hace la Confederación para consolidar esta recuperación, es la creación de una política integral de movilidad que contemple a todos los modos de manera conjunta y equilibrada y que potencie el transporte en autobús dentro de un plan contra la despoblación. En este sentido, CONFEBUS destaca el carácter del autobús como elemento vertebrador de nuestro país.

También Barbadillo recuerda que, recientemente, el Pleno del Parlamento Europeo revalidó en votación la idoneidad del modelo de autobús español.

Un sector clave para la sociedad y economía españolas

El sector del transporte en autobús es un sector clave para la economía española, que factura más de 3.000 M€ y que da empleo a más de 80.000 personas de forma directa. Además, transporta anualmente 1.750 millones de viajeros que comunican regularmente más de 8.000 poblaciones a lo largo de toda la geografía. Este hecho lo convierte en un actor estratégico para la sociedad ya que garantiza la movilidad de millones de personas cada día, siendo en ocasiones el único medio de transporte colectivo. De esta forma, prácticamente no hay ningún núcleo de población con más de 50 habitantes que no sea atendido al menos por una línea interurbana de autobuses.

El autobús es, además, el modo de transporte más seguro por carretera, según las estadísticas de la Dirección General de Tráfico. También es un elemento fundamental para conseguir una movilidad más sostenible, ya que contribuye a la disminución del CO_2 y de las partículas que se emite a la atmósfera y a la disminución de la congestión y de la contaminación que provoca el tráfico en las ciudades y carreteras puesto que cada autobús puede sustituir entre 14-30 vehículos privados.

El sector, tal y como señala CONFEBUS, está realizando un importante esfuerzo en los últimos años trabajando por el ahorro energético, la limitación de las emisiones de CO_2 y de partículas o el uso de fuentes de energías limpias, como el gas y las renovables, tanto en las flotas como en las instalaciones. De hecho, las flotas cuentan ya con vehículos sostenibles como los híbridos, eléctricos o los impulsados por gas natural. ■

En vigor el Real Decreto-ley de transporte ferroviario y viajes combinados y servicios de viaje vinculados

Ya ha entrado en vigor el recientemente publicado Real Decreto-ley 23/2018 de transposición de directivas en materia de marcas, transporte ferroviario y viajes combinados y servicios de viaje vinculados.

Por un lado, el Real Decreto-ley transpone la Directiva de la Unión Europea sobre viajes combinados y servicios de viajes vinculados (Directiva 2015/2302 UE, 25 de noviembre de 2015). Esta norma **amplía el ámbito de aplicación de la normativa actual más allá de los consumidores para proteger a los viajeros, incluyendo a quienes viajen por motivos profesionales** (salvo que lo hagan sobre la base de un convenio general suscrito por su empresa).

Asimismo, **se extiende la aplicación de la norma a viajeros que contraten tanto viajes combinados como una nueva figura llamada "servicios de viajes vinculados"**. Servicios de viaje vinculados son servicios que el viajero –tanto si viaja por ocio como si lo hace por motivos profesionales– contrata con distintas empresas bien presencialmente u 'online'.

La norma obliga a las empresas a que, antes de aceptar el pago, indiquen al viajero qué tipo de contrato están ofreciendo (contrato de viaje combinado o servicio de viajes vinculados) y qué nivel de protección es aplicable entonces.

Por otro lado, el Real Decreto-ley también transpone el llamado "cuarto paquete ferroviario" de la Unión Europea, permitiendo que **cualquier empresa que disponga de la licencia de empresa ferroviaria y del certificado de seguridad que otorga la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y haya solicitado el uso de la infraestructura ferroviaria al administrador de infraestructuras, pueda prestar servicios de transporte de viajeros por ferrocarril de larga distancia y alta velocidad en competencia con Renfe a partir del mes de diciembre de 2020**.

Debe aclararse que esa fecha no afecta a los servicios sometidos a Obligación de Servicio Público, que abarcan las Cercanías, Media Distancia y AVANT pues la normativa europea permite a los Estados Miembros optar porque los servicios OSP no sean licitados obligatoriamente hasta 2023, período que puede ampliarse si existe un contrato vigente a dicha fecha.

Por ello, el Real Decreto-ley también introduce medidas para asegurar que Renfe siga prestando los servicios sometidos a Obligación de Servicio Público hasta la finalización del contrato firmado recientemente con Renfe, que prevé una vigencia mínima de 10 años, ampliable cinco más. ■

Publicado el Observatorio de costes del transporte de viajeros en autocar

Actualizado a enero de 2019

El Ministerio de Fomento ha publicado el Observatorio de costes del transporte de viajeros en autocar nº 29, actualizado a 1 de enero de 2019. Este Observatorio es el resultado de los trabajos que, bajo el auspicio de la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento, ha realizado un grupo de trabajo constituido por las organizaciones miembros del Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC), entre las que se encuentra CONFEBUS.

El objetivo de este Observatorio de Costes es orientar sobre la cuantía y la evolución de los costes de explotación de cuatro tipos de autocares dedicados al transporte discrecional de viajeros. Del mismo modo, es un punto de referencia para el conjunto de agentes y empresas que operan en el mercado del transporte de viajeros en autocar, de manera especial para aquéllas de tamaño más reducido.

El Observatorio contiene un análisis de los costes medios que la explotación de un vehículo genera a una empresa de transporte de viajeros tipo, entendiendo como tal aquélla que aplica criterios de gestión que le permiten mantener unos niveles de rentabilidad y equilibrio patrimonial que garantizarían su permanencia en el mercado en el medio y largo plazo. Para cada uno de los cuatro tipos de autocares analizados se plantean tres escenarios diferentes de costes: media nacional, media de las provincias con mayores costes de personal (representan aproximadamente el 15% de los autobuses autorizados nacionales) y media de las provincias con menores costes de personal (representan aproximadamente el 15% de los autobuses autorizados nacionales). Evidentemente, el Observatorio no determina el precio del transporte.

Evolución de los costes del transporte de viajeros en autocar

En este apartado se recoge la evolución de los costes totales y de los costes unitarios. Se observa que en el segundo semestre de 2007 y en el primero de 2008 los costes experimentaron un fuerte incremento debido a la importante subida de los precios del gasóleo. En el segundo semestre de 2008 los costes sufrieron un fuerte descenso por la brusca bajada de los precios del gasóleo. En 2009 los costes se incrementaron ligeramente. En 2010 y 2011 los costes aumentaron bastante por efecto de la fuerte subida del precio del gasóleo. En 2012, 2013 y primer semestre de 2014 los costes variaron muy poco. En el segundo semestre de 2014 los costes disminuyeron mucho debido a la fuerte bajada del precio del gasóleo. En el primer semestre de 2015 los costes aumentaron y disminuyeron bastante en el segundo semestre de 2015 por efecto de la fuerte bajada del precio del gasóleo. En 2016 los costes se incrementaron. En el primer semestre de 2017 los costes disminuyeron y aumentaron en el segundo semestre. En el primer semestre de 2018 los costes aumentaron y disminuyeron ligeramente en el segundo semestre.

El Observatorio está a disposición de los interesados en la página web del Ministerio de Fomento, junto con el programa informático de simulación de costes ACOTRAVI, desarrollado por la Dirección General de Transporte Terrestre, con el cual se puede calcular la estructura de costes de un autocar a partir de los datos reales de cada empresa. ■

EVOLUCIÓN DE LOS COSTES UNITARIOS

	Costes unitarios							Incrementos semestrales		Incremento interanual de (27) a (29)
	1 de enero de 2005 (1)	1 de julio de 2016 (24)	1 de enero de 2017 (25)	1 de julio de 2017 (26)	1 de enero de 2018 (27)	1 de julio de 2018 (28)	1 de enero de 2019 (29)	De (27) a (28)	De (28) a (29)	
AUTOCAR ESTÁNDAR DE MÁS DE 55 PLAZAS										
Media nacional										
1. Costes por hora: Costes totales / hora (€/hora)	50,546	61,690	62,940	62,362	64,011	65,490	65,020	2,3%	-0,7%	1,6%
2. Costes por kilómetro: Costes totales / km (€/km)	1,213	1,481	1,511	1,497	1,536	1,572	1,560	2,3%	-0,7%	1,6%
3. Costes por kilómetro y hora. Suma de:										
Costes temporales e indirectos / hora (€/hora)	34,396	40,457	41,067	40,987	41,534	41,812	42,158	0,7%	0,8%	1,5%
Costes kilométricos / kilómetro (€/km)	0,388	0,510	0,525	0,513	0,539	0,568	0,549	5,3%	-3,5%	1,7%
Zonas con el coste de personal más alto										
1. Costes por hora: Costes totales / hora (€/hora)	54,267	66,438	67,783	67,205	68,926	70,406	70,014	2,1%	-0,6%	1,6%
2. Costes por kilómetro: Costes totales / km (€/km)	1,302	1,595	1,627	1,613	1,654	1,690	1,680	2,1%	-0,6%	1,6%
3. Costes por kilómetro y hora. Suma de:										
Costes temporales e indirectos / hora (€/hora)	38,117	45,205	45,910	45,830	46,450	46,728	47,153	0,6%	0,9%	1,5%
Costes kilométricos / kilómetro (€/km)	0,388	0,510	0,525	0,513	0,539	0,568	0,549	5,3%	-3,5%	1,7%
Zonas con el coste de personal más bajo										
1. Costes por hora: Costes totales / hora (€/hora)	46,826	56,942	58,097	57,519	59,095	60,575	60,025	2,5%	-0,9%	1,6%
2. Costes por kilómetro: Costes totales / km (€/km)	1,124	1,367	1,394	1,380	1,418	1,454	1,441	2,5%	-0,9%	1,6%
3. Costes por kilómetro y hora. Suma de:										
Costes temporales e indirectos / hora (€/hora)	30,676	35,709	36,223	36,144	36,618	36,896	37,164	0,8%	0,7%	1,5%
Costes kilométricos / kilómetro (€/km)	0,388	0,510	0,525	0,513	0,539	0,568	0,549	5,3%	-3,5%	1,7%
AUTOCAR ESTÁNDAR DE 39 A 55 PLAZAS										
Media nacional										
1. Costes por hora: Costes totales / hora (€/hora)	45,823	56,117	57,266	56,772	58,243	59,503	59,159	2,2%	-0,6%	1,6%
2. Costes por kilómetro: Costes totales / km (€/km)	1,100	1,347	1,374	1,363	1,398	1,428	1,420	2,2%	-0,6%	1,6%
3. Costes por kilómetro y hora. Suma de:										
Costes temporales e indirectos / hora (€/hora)	32,125	38,123	38,724	38,659	39,184	39,420	39,778	0,6%	0,9%	1,5%
Costes kilométricos / kilómetro (€/km)	0,329	0,432	0,445	0,435	0,457	0,482	0,465	5,4%	-3,5%	1,7%
Zonas con el coste de personal más alto										
1. Costes por hora: Costes totales / hora (€/hora)	49,544	60,865	62,109	61,615	63,159	64,419	64,153	2,0%	-0,4%	1,6%
2. Costes por kilómetro: Costes totales / km (€/km)	1,189	1,461	1,491	1,479	1,516	1,546	1,540	2,0%	-0,4%	1,6%
3. Costes por kilómetro y hora. Suma de:										
Costes temporales e indirectos / hora (€/hora)	35,846	42,871	43,567	43,502	44,099	44,335	44,772	0,5%	1,0%	1,5%
Costes kilométricos / kilómetro (€/km)	0,329	0,432	0,445	0,435	0,457	0,482	0,465	5,4%	-3,5%	1,7%
Zonas con el coste de personal más bajo										
1. Costes por hora: Costes totales / hora (€/hora)	42,103	51,369	52,423	51,929	53,327	54,588	54,164	2,4%	-0,8%	1,6%
2. Costes por kilómetro: Costes totales / km (€/km)	1,010	1,233	1,258	1,246	1,280	1,310	1,300	2,4%	-0,8%	1,6%
3. Costes por kilómetro y hora. Suma de:										
Costes temporales e indirectos / hora (€/hora)	28,405	33,375	33,881	33,816	34,268	34,504	34,784	0,7%	0,8%	1,5%
Costes kilométricos / kilómetro (€/km)	0,329	0,432	0,445	0,435	0,457	0,482	0,465	5,4%	-3,5%	1,7%
AUTOCAR ESTÁNDAR DE 26 A 38 PLAZAS										
Media nacional										
1. Costes por hora: Costes totales / hora (€/hora)	38,290	47,398	48,368	48,027	49,191	50,094	49,970	1,8%	-0,2%	1,6%
2. Costes por kilómetro: Costes totales / km (€/km)	0,985	1,219	1,244	1,235	1,265	1,288	1,285	1,8%	-0,2%	1,6%
3. Costes por kilómetro y hora. Suma de:										
Costes temporales e indirectos / hora (€/hora)	27,928	33,734	34,306	34,262	34,742	34,907	35,278	0,5%	1,1%	1,5%
Costes kilométricos / kilómetro (€/km)	0,266	0,351	0,362	0,354	0,372	0,391	0,378	5,1%	-3,3%	1,7%
Zonas con el coste de personal más alto										
1. Costes por hora: Costes totales / hora (€/hora)	42,010	52,147	53,211	52,870	54,106	55,009	54,964	1,7%	-0,1%	1,6%
2. Costes por kilómetro: Costes totales / km (€/km)	1,080	1,341	1,368	1,360	1,391	1,415	1,413	1,7%	-0,1%	1,6%
3. Costes por kilómetro y hora. Suma de:										
Costes temporales e indirectos / hora (€/hora)	31,648	38,482	39,149	39,105	39,658	39,823	40,272	0,4%	1,1%	1,5%
Costes kilométricos / kilómetro (€/km)	0,266	0,351	0,362	0,354	0,372	0,391	0,378	5,1%	-3,3%	1,7%
Zonas con el coste de personal más bajo										
1. Costes por hora: Costes totales / hora (€/hora)	34,570	42,650	43,525	43,184	44,275	45,178	44,976	2,0%	-0,4%	1,6%
2. Costes por kilómetro: Costes totales / km (€/km)	0,889	1,097	1,119	1,110	1,138	1,162	1,157	2,0%	-0,4%	1,6%
3. Costes por kilómetro y hora. Suma de:										
Costes temporales e indirectos / hora (€/hora)	24,207	28,986	29,463	29,419	29,827	29,991	30,284	0,6%	1,0%	1,5%
Costes kilométricos / kilómetro (€/km)	0,266	0,351	0,362	0,354	0,372	0,391	0,378	5,1%	-3,3%	1,7%
MICROBÚS ESTÁNDAR DE 10 A 25 PLAZAS										
Media nacional										
1. Costes por hora: Costes totales / hora (€/hora)	33,987	42,679	43,590	43,300	44,355	45,126	45,070	1,7%	-0,1%	1,6%
2. Costes por kilómetro: Costes totales / km (€/km)	0,874	1,097	1,121	1,113	1,141	1,160	1,159	1,7%	-0,1%	1,6%
3. Costes por kilómetro y hora. Suma de:										
Costes temporales e indirectos / hora (€/hora)	24,840	30,601	31,168	31,134	31,597	31,721	32,094	0,4%	1,2%	1,6%
Costes kilométricos / kilómetro (€/km)	0,235	0,311	0,319	0,313	0,328	0,345	0,334	5,1%	-3,2%	1,7%
Zonas con el coste de personal más alto										
1. Costes por hora: Costes totales / hora (€/hora)	37,707	47,427	48,433	48,143	49,271	50,042	50,065	1,6%	0,0%	1,6%
2. Costes por kilómetro: Costes totales / km (€/km)	0,970	1,220	1,245	1,238	1,267	1,287	1,287	1,6%	0,0%	1,6%
3. Costes por kilómetro y hora. Suma de:										
Costes temporales e indirectos / hora (€/hora)	28,560	35,349	36,011	35,978	36,513	36,637	37,089	0,3%	1,2%	1,6%
Costes kilométricos / kilómetro (€/km)	0,235	0,311	0,319	0,313	0,328	0,345	0,334	5,1%	-3,2%	1,7%
Zonas con el coste de personal más bajo										
1. Costes por hora: Costes totales / hora (€/hora)	30,267	37,931	38,747	38,457	39,439	40,211	40,076	2,0%	-0,3%	1,6%
2. Costes por kilómetro: Costes totales / km (€/km)	0,778	0,975	0,996	0,989	1,014	1,034	1,031	2,0%	-0,3%	1,6%
3. Costes por kilómetro y hora. Suma de:										
Costes temporales e indirectos / hora (€/hora)	21,119	25,853	26,325	26,291	26,681	26,805	27,100	0,5%	1,1%	1,6%
Costes kilométricos / kilómetro (€/km)	0,235	0,311	0,319	0,313	0,328	0,345	0,334	5,1%	-3,2%	1,7%

Se presenta el Plan de Inspección de Transporte por Carretera para 2019

CONFEBUS solicita un mayor esfuerzo de inspección para aquellos servicios encubiertos bajo la mal llamada "economía colaborativa"

La subdirectora general de Inspección de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento, Alicia Rubio, presentó el Plan de Inspección de Transporte por Carretera para 2019 ante el Departamento de Viajeros del Comité Nacional de Transporte por Carretera (CNTC), que preside CONFEBUS, siendo posteriormente aprobado en la reunión de la Comisión de Directores Generales de Transporte del Estado y de la Comunidades Autónomas.

Este Plan se realiza anualmente de forma coordinada con todas las administraciones competentes para aumentar la eficacia de la inspección, tal y como exige la normativa sectorial. Los objetivos del Plan para 2019 son, entre otros, el cumplimiento de las condiciones que han de seguirse en el ejercicio de la profesión, la apreciación de la pérdida de la honorabilidad, el control del cumplimiento legal del cabotaje y el control del posible fraude del consumo colaborativo.

La actividad inspectora del Plan se dirigirá a las empresas, previéndose controles en carretera por las fuerzas de vigilancia del transporte en carretera y actuaciones de empresas que se ofertan on-line realizando una actividad empresarial sin autorización correspondiente, así como mediante las actividades establecidas en los Planes específicos de las Comunidades Autónomas y buscando una mayor colaboración con inspecciones de otros sectores.

La realización del Plan contempla la utilización de nuevas tecnologías con el uso de tablets en control en carretera, la implantación del procedimiento de inspección y el sancionador por vía telemática, la implantación del pago con tarjeta en controles en carretera, las relaciones telemáticas entre Administraciones públicas como la conexión con las bases de la Tesorería de la Seguridad Social para facilitar las inspecciones, el sistema de control biométrico en cursos CAP y el control en carretera de documentos de control telemáticos.

Asimismo, se prevé controlar la realización de servicios de transporte público al amparo de la correspondiente autorización, los tiempos de conducción y descanso, las manipulaciones del tacógrafo y del limitador de velocidad, los servicios de transporte público ofertados en distintos medios entre ellos las plataformas digitales, la cualificación inicial y formación continua de los conductores, los conductores de terceros países, el cumplimiento de las condiciones esenciales de las concesiones en los servicios regulares de viajeros, o el cumplimiento de condiciones del contrato del transporte escolar y de menores y del Reglamento 443/2001. Antes de finalizar el primer trimestre de 2019 las CC.AA.

enviarán a la Subdirección General de Inspección de Transporte Terrestre los resultados de la actuación inspectora para elaborar los datos estadísticos generales resultantes de la ejecución del Plan Nacional de Inspección del año 2018.

CONFEBUS valoró positivamente el Plan de Inspección de Transporte por Carretera para 2019 y agradeció tanto al Ministerio de Fomento como a las Comunidades Autónomas el trabajo realizado en materia de inspección y control.

No obstante y entre otras demandas, la Confederación solicitó un **mayor esfuerzo de inspección para aquellos servicios encubiertos bajo la mal llamada "economía colaborativa"** que realizan competencia desleal, intensificar las inspecciones en las estaciones y lugares de mayor concentración de demanda y evitar que se efectúen tráficos internos no autorizados al amparo de una autorización internacional de transporte de viajeros por carretera. ■

La personalización, la oferta complementaria y la plena digitalización, tendencias con mayor impacto en la industria turística en 2019

ObservaTUR presenta los resultados de su segundo informe de temporada sobre el turismo emisor

Se han dado a conocer los resultados del segundo informe de temporada del Observatorio Nacional del Turismo Emisor, ObservaTUR. El informe de Invierno 2018 puede descargarse en el siguiente enlace: http://www.observatur.es/observatur/invierno-2018-informe-final.pdf

De acuerdo con este informe, realizado entre el 6 de noviembre y el 11 de diciembre, cuatro de cada 10 españoles que han visitado una agencia han realizado ya su reserva de vacaciones de Navidad. Según los profesionales, es una cifra parecida a la del pasado año. Un 36%, además, ha efectuado una reserva para alguna escapada de invierno.

Según este estudio, hay previsiones de crecimiento tanto en los destinos nacionales como internacionales. En nacional, por ejemplo, sólo los viajes a las ciudades experimentarían una tendencia al alza. El resto de las alternativas planteadas se mantendrían más o menos estables, salvo en los casos de los viajes de nieve (con previsiones importantes de disminución) y los destinos peninsulares de playa.

En destinos internacionales, mientras tanto, las previsiones más positivas se refieren, por este orden, a los destinos en capitales europeas, cruceros y viajes de larga distancia, que sitúan prácticamente al mismo nivel que los desplazamientos al Caribe.

El informe señala también, a partir de la información recogida, que si bien un 64% de las agencias han comenzado a recibir peticiones de información relacionadas con la Semana Santa, sólo un 10% habría formalizado ya la reserva.

Las agencias, en función de los datos facilitados a ObservaTUR, prevén asimismo un aumento en la contratación de paquetes y actividades en destino.

Tendencias de futuro: la visión de las agencias

De cara al nuevo año, esto es lo que piensan los profesionales de las agencias de viaje acerca de cómo evolucionará el emisor español, en función del comportamiento de los clientes de este canal:

- Las tendencias que tendrán más impacto en el negocio de las agencias en 2019 serán la personalización y las ofertas complementarias e instalaciones de relax.
- La personalización, por ejemplo, concita el acuerdo (“total o bastante de acuerdo”) de ocho de cada 10 agentes de viajes consultados.
- La oferta complementaria de los hoteles, mientras tanto, gana protagonismo e

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

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

importancia para tres de cada cuatro agencias encuestadas.

- Las instalaciones de relax y bienestar también parecen tener una motivación creciente a hora de elegir el hotel. Así al menos lo entiende una mayoría de agencias.
- La mitad de las agencias percibe claramente el aumento de los clientes que, frente a la oferta hotelera, muestran preferencia por los apartamentos turísticos, un asunto que puede ir en aumento, según aventuran los profesionales.
- La demanda de viajes o alojamientos que aceptan mascotas es igualmente una tendencia en alza, según advierten las agencias, aunque es un criterio, eso sí, que todavía no cobra tanta relevancia como los anteriores.
- Otras tendencias que se citan en las encuestas, aunque con menor intensidad, son las cuestiones relativas a la sostenibilidad, a los equipamientos deportivos de los hoteles o a la corriente 'gay friendly'.
- La preocupación por la sostenibilidad y el medio ambiente no habría calado todavía suficientemente, en apariencia, en los visitantes de este canal. O al menos no lo ponen de manifiesto; de este modo, el número de agencias que niega que haya aumentado la preocupación por estos temas es superior a aquellas otras que sostienen que se ha acrecentado este interés.
- El papel de las instalaciones deportivas en la elección de hotel, por otro lado, tampoco está experimentando una subida; el grupo más numeroso de agencias consultadas, en la práctica, es el que considera que no hay un incremento llamativo de su solicitud.
- Tampoco existe una percepción clara de que la demanda de establecimientos y/o viajes 'gay friendly' esté en aumento. Así, de todas las opciones analizadas, ésta es la que agrupa una proporción más alta de desacuerdo (39%).

Tendencias de futuro: la visión de los expertos

- Los expertos, por su parte, desde una óptica multisegmento, consideran que 2019 será un buen año para el sector turístico y, de forma particular, para el turismo emisor, aunque advierten incertidumbres tanto de índole interna como externa que pueden alterar este panorama optimista que se dibuja.
- Al igual que ocurre con los agentes, existe una coincidencia generalizada entre los expertos acerca de la personalización de los viajes y de las experiencias, que según su testimonio será el gran reto para el sector del turismo en nuestro país en 2019.
- Como también lo será, aseguran, el tema de la digitalización. A este respecto se piensa que el nuevo periodo tiene que ser el año de la plena transformación digital en la industria.
- La desestacionalización de los viajes parece asimismo ir cobrando más fuerza, gracias a los nuevos hábitos de los viajeros y ante la necesidad de hacer frente al sobreturismo.
- Otro hecho que podría despuntar en mayor medida en 2019 en el sector turístico en nuestro país es la economía colaborativa, aunque se piensa, en todo caso, que lo haría con una mayor regulación.
- Respecto a los destinos, hay un amplio abanico de criterios en el informe. Lo que si parece seguro es que el gran negocio --según su visión-- puede estar en la venta de experiencias en los propios destinos.
- En un contexto en el que la sobreabundancia de información y con un cliente cada vez más experto y mejor informado, el papel del agente de viajes y de la agencia, subrayan, adquirirán un mayor protagonismo, ante la necesidad de filtrar y priorizar todas las fuentes.
- En este sentido, dice, han de continuar con su proceso de "reinvención", apostando por la cultura de la atención o por la experiencia omnicanal.
- Otro aspecto destacado del nuevo periodo será el auge del viajero responsable y sostenible. Un viajero que, además, tenderá a ser cada vez más multimodal, tal y como advierten los portavoces del transporte en tren y en autobús.

De cara a 2019, esto es lo que piensan los portavoces de las firmas patrocinadoras de ObservaTUR:

- **Fernando Cuesta (Amadeus España):** "El equilibrio entre la tecnología y las personas será un valor en alza y diferencial, como también lo será la sostenibilidad".

- **Katia Estace (Aon):** “Tendremos que hacer frente y comprender a una nueva generación de viajeros mejor informados y acostumbrados a comparar”.
- **Josep Belles (Beroni):** “Los agentes de viajes que consigan ser verdaderos asesores del destino y sepan escuchar al viajero incrementarán su éxito”.
- **David Villarino (Viajes Carrefour):** “Las agencias debemos poner a disposición de los puntos de venta las mejores herramientas para ser referente y dar una experiencia que se recuerde”.
- **Rafael Barbadillo (CONFEBUS):** “El viajero nacional seguirá priorizando los sistemas de transporte que destaquen no sólo por su rapidez, sino también por su flexibilidad”.
- **Guillermo González (Iberia):** “El mundo de los viajes camina hacia la personalización de la experiencia del cliente y la digitalización”.
- **Santiago Vallejo (Movelia):** “La mayoría de los desplazamientos entre pueblos y ciudades se seguirá realizando en autobús”.
- **Marcos Franco (ReiniZiaT):** “La personalización de los viajes será una de las tendencias que marcarán los próximos años”.
- **Alberto Scappini (Renfe-SNCF en Cooperación):** “La apertura del tráfico ferroviario doméstico a la competencia en 2020 impulsará cambios importantes”.
- **Carlos Garrido (UNAV):** “Los nuevos modelos en la oferta de viajes, con alternativas que tratan de desestacionalizar el tráfico de turistas, tienen un gran recorrido”. ■

Las medidas medioambientales podrían suponer para el transporte un impacto negativo de casi 20 M€ en 2025

Según el Estudio de la Cátedra Amelio Ochoa presentado por la Fundación Corell

La Fundación Corell ha presentado el Estudio de la Cátedra Amelio Ochoa: **"Impacto en el transporte de las medidas para mejorar la calidad del aire en las ciudades. Aplicación a las restricciones por categoría de motor"**.

La apertura de la presentación corrió a cargo de **Miguel Ángel Ochoa**, presidente del Patronato de la Fundación Corell y **Rafael Barbadillo**, presidente de la Comisión de Transporte y Movilidad de CEIM y de CONFEBUS, que afirmó: "Hay una opinión generalizada sobre que hay que reducir el tráfico o la movilidad para combatir la contaminación, pero no es cierto. Lo que es necesario es tener transportes competitivos. La movilidad, tanto de personas, como de mercancías va a seguir creciendo y hay que abordar el tema entre todos. Restringir la movilidad no es la solución".

El objetivo del estudio ha sido plantear soluciones sostenibles pero inteligentes y para ello se ha consultado la opinión de diferentes sectores públicos y privados sobre las medidas para mejorar la calidad del aire, con el fin de proponer acciones aceptables, definir su estrategia de aplicación y hacer un análisis del coste-beneficio de una de las medidas incluidas en el Plan A: la prohibición en 2025 de acceder al municipio de Madrid a todos los vehículos que no tengan etiquetado ambiental.

La principal conclusión de este estudio es el **impacto negativo que dicha medida podría producir en la economía; frente a un cálculo aproximado de 61,8 M€ de ahorro, se podrían producir 81,6 millones de coste, con un desequilibrio de casi 20 M€.**

Para llegar a esta cifra, se ha realizado una proyección sobre la evolución del etiquetado de los vehículos en los próximos años, así como una estimación de crecimiento del tráfico, asumiendo que dicho crecimiento sería similar a las previsiones económicas. Según esta estimación, en 2025 habría un 7% de turismos, un 14% de vehículos profesionales ligeros y un 39% de vehículos pesados que no podrían circular. Los costes calculados se basan en la amortización de los vehículos, ahorros en combustible, costes variables, valor del tiempo y beneficios ambientales por el ahorro de emisiones.

Según José Manuel Vassallo, catedrático de Transportes y Profesor de Economía y Planificación del Transporte de la UPM, encargado de liderar dicho trabajo: "Se habla de la importancia del desarrollo sostenible, pero hay que conseguir un difícil equilibrio entre los aspectos económicos, sociales y medioambientales. La preocupación por la mejora medioambiental es comprensible, pero no puede producirse a costa del crecimiento económico y el desarrollo social".

La metodología del estudio se ha basado en la selección de diversas medidas incluidas en el Plan A, que tiene como objetivo reducir los gases de efecto invernadero en un 40%, y su análisis mediante entrevistas con representantes de

sectores públicos y privados, talleres presenciales y un estudio de impacto económico. Las medidas seleccionadas fueron por un lado las restrictivas: limitación a la circulación por categoría de emisión del vehículo, limitaciones a la circulación por matrícula, limitación de velocidad y peajes urbanos y, por otro lado, las incentivadoras: mayor ocupación del espacio viario para movilidad no motorizada, fomento de la movilidad compartida, incentivos para renovar el parque automovilístico, promoción del transporte público y gestión más inteligente de la carga y descarga.

Las **medidas restrictivas**, como la limitación de circulación por categoría de emisiones, fueron ampliamente aceptadas por los representantes de la Administración, transporte público y *car sharing*, destacando sus beneficios en la calidad del aire y la reducción del tráfico, mientras que el sector del transporte de mercancías destacó sus efectos negativos, como la renovación de flotas. Otros efectos negativos destacados en el estudio sobre esta medida son la baja aceptabilidad social, el cambio de hábitos de viaje que provoca, así como la desigualdad económica en la sociedad. Por su parte, la limitación de velocidad mejora la seguridad vial y la calidad acústica, pero los actores consultados destacaron la incertidumbre sobre sus verdaderos efectos en el Medio Ambiente y el incremento de los tiempos de viaje y la congestión del tráfico.

En cuanto a las **medidas incentivadoras**, la mayor ocupación del espacio para la movilidad no motorizada es igualmente bien valorada por la Administración, el transporte público y los modos alternativos de transporte, pero produce dudas en el sector del transporte de mercancías. Sin embargo, existe un amplio consenso sobre los beneficios de medidas como la incentivación para la adquisición de vehículos no contaminantes, aunque no reduciría el número de vehículos privados en circulación. Según Vassallo: “El cambio a vehículos con combustibles alternativos, como el GNL supone un mayor coste del propio vehículo, pero importantes ahorros en los costes variables, con lo que merece la pena a partir del tercer año. Sin embargo, si la fiscalidad de dichos combustibles sube, la transición se vería amenazada. Se requiere una política fiscal estable a lo largo de los años”.

Otra de las conclusiones del estudio, a la que se llegó a través de talleres presenciales con representantes de los sectores consultados fue que, en materia de mayor ocupación para la movilidad no motorizada, se prefieren, de forma mayoritaria, medidas como sustituir carriles de forma uniforme en todo el viario por un mayor espacio para peatones y bicicletas, así como suprimir la circulación motorizada en ejes secundarios, dejando solo acceso para residentes. Sin embargo, la medida menos aceptada sería

la supresión de la circulación motorizada en ejes con actividad comercial intensa.

Vassallo concluyó: “No se puede aislar las políticas medioambientales de otros impactos económicos y sociales. Hay una voluntad general favorable, de todos los agentes para mejorar el Medio Ambiente en las ciudades, pero es necesario el diálogo entre instituciones para llegar a soluciones beneficiosas. Las medidas incentivadoras tienen mejor aceptabilidad y cualquier acción debe ser estudiada a fin de garantizar que los beneficios sean mayores que los costes”.

Tras la presentación del estudio, Javier Buhigas, responsable de Operaciones en Europa de OPUS RSE, habló sobre la medición a distancia de las emisiones de los vehículos. Según Buhigas: “Estamos en una revolución de la movilidad, debido a la concienciación sobre el Medio Ambiente, pero **no se está midiendo de forma real cuánto contaminan los coches**”.

Actualmente se puede detectar cuáles son los vehículos más contaminantes y actuar directamente sobre ellos. Los datos de OPUS RSE concluyen que **el 10% de los vehículos más contaminantes emiten entre el 40% y el 80% del total de emisiones**. “En lugar de ir en contra del 70% de la gente, habría que actuar sobre ese 10%. Muy pocos vehículos contaminan mucho y podrían detectarse y repararse”. ■

ASCABUS aborda la nueva Ley de Financiación del Transporte Público y el sistema concesional español de transporte

Un año más se ha celebrado la “Jornada Técnica de ASCABUS”, que en esta ocasión puso el foco en el en el sistema concesional de transporte español la financiación del transporte público de viajeros por carretera y en el sistema concesional españoly la liberalización en el transporte de viajeros.

La apertura de la jornada corrió a cargo del presidente de ASCABUS, **Javier González Pereira**, quien dio a conocer las principales cifras del sector carrocero español, con unas cifras, 586.200.000 € y una producción de 3.757 vehículos, que evidencian su consolidación y liderazgo en Europa. La jornada estuvo moderada por el secretario general de ASCABUS, **Agustín Gómez**.

A continuación, el presidente de CONFEBUS, **Rafael Barbadillo**, que presidió la mesa, introdujo en primer lugar a **Miguel Ruiz**, presidente de ATUC, que centró su intervención en la “La nueva ley de financiación del transporte urbano”, destacando que los transporte urbanos españoles necesitan urgentemente un modelo de financiación realista, que de la necesaria estabilidad al sector en la inversión en flotas, tanto a los operadores como a la industria del autobús.

Asimismo, destacó la importancia de dar estabilidad presupuestaria a medio y largo plazo para poder planificar e incluir en contratos-programa a ciudades de más de 500.000 habitantes y analizar también la inclusión de las de más de 350.000.

Continuó resaltando que los operadores de transporte necesitan cubrir sus costes de explotación, y que si estos costes no se cubren con los ingresos de la actividad (tarifas), debe existir una subvención pública suficiente y estable.

Seguidamente explicó que el Estado contribuye a las redes de transporte urbano, pero de una forma asimétrica. El proceso actual está obsoleto, hace 25 años que se puso en marcha y en este tiempo se han producido cambios sustanciales en las ciudades.

Además, recordó que Europa ofrece muchas iniciativas positivas que pueden adoptarse.

Por su parte, **Benito Bermejo**, subdirector general de Gestión, Análisis e Innovación de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento, habló sobre "El sistema concesional español y la liberalización en el transporte de viajeros", haciendo una férrea defensa del sistema español, que da satisfacción a las necesidades de movilidad de la comunidad con el máximo grado de eficacia y con el mínimo coste social, en condiciones idóneas de seguridad, con especial atención a las categorías sociales desfavorecidas y las personad con capacidad reducida, así como a las zonas y núcleos de población alejados o de difícil acceso.

Así, señaló que el sistema concesional español, cuyo control ejerce la Administración, posibilita la fiabilidad en la información al usuario, proporciona transparencia en el mercado, fomenta la vertebración del territorio, garantiza una mayor accesibilidad, permite precios más bajos, promueve criterios de calidad, seguridad, modernización y sostenibilidad, y fomenta la competencia por el mercado.

En cuanto a la liberalización, explicó que un cambio en el modelo concesional de prestación del transporte regular, basado en su consideración como servicio público en todos los casos, en la prestación en red y en la exclusividad como principal forma de compensación de las obligaciones de servicio público impuestas en cada contrato, obligaría a modificar toda la política de movilidad sobre la que se sustenta nuestra red de transporte, caracterizada desde hace mucho tiempo por un alto nivel de eficacia y calidad.

Para finalizar, destacó que el modelo español es congruente con la actual reglamentación comunitaria, con unos contratos se adjudican mediante licitación abierta a la que puede concurrir cualquier empresa europea, que no implica discriminación alguna por razón de la nacionalidad y que garantiza una fuerte competencia por el mercado. "De este modo, es difícil justificar la modificación del sistema español, que funciona y lo hace bien", concluyó Benito Bermejo. ■

La Comisión aboga por "Un planeta limpio para todos"

El transporte por carretera jugará un papel fundamental

La Comisión Europea ha adoptado una visión estratégica a largo plazo para una economía próspera, moderna, competitiva y climáticamente neutra de aquí a 2050: "Un planeta limpio para todos". La estrategia muestra cómo Europa puede liderar el camino hacia la neutralidad climática mediante la inversión en soluciones tecnológicas realistas, la capacitación de los ciudadanos y la armonización de la acción en ámbitos clave como la política industrial, la financiación o la investigación, garantizando al mismo tiempo la justicia social para una transición justa.

A raíz de la invitación formulada por el Consejo Europeo de marzo de 2018, la visión de la Comisión para un futuro climáticamente neutro abarca prácticamente todas las políticas de la UE y está en consonancia con el objetivo del Acuerdo de París de mantener el aumento de la temperatura muy por debajo de 2°C, y de proseguir los esfuerzos para mantenerlo en 1,5°C. Para la UE, conducir al mundo hacia la neutralidad climática significa alcanzar dicho objetivo de aquí a 2050.

La finalidad de esta estrategia a largo plazo no es fijar objetivos, sino en crear una visión y una dirección adecuada, trazar un plan para ello, e inspirar y permitir a las partes interesadas, investigadores, empresarios y ciudadanos por igual desarrollar nuevas e innovadoras industrias, empresas y empleos asociados. "Nuestros ciudadanos nos han dado un mandato sólido: según el último Eurobarómetro especial (noviembre de 2018), el 93% de los europeos cree que el cambio climático está causado por la actividad humana y el 85% está de acuerdo en que la lucha contra el cambio climático y un uso más eficiente de la energía pueden crear crecimiento económico y puestos de trabajo en Europa. Con esta estrategia, la UE puede informar acerca de cómo podemos conseguir colectivamente un planeta limpio y demostrar que transformar nuestra economía es posible y beneficioso".

La estrategia a largo plazo analiza el abanico de opciones disponibles para los Estados miembros, las empresas y los ciudadanos y cómo estas pueden contribuir a la modernización de nuestra economía y mejorar la calidad de vida de los europeos. Pretende garantizar que esta transición sea socialmente justa y refuerza la competitividad de la economía y la industria de la UE en los mercados mundiales, garantizando empleos de alta calidad y un crecimiento sostenible en Europa, permitiendo simultáneamente ayudar a resolver otros retos medioambientales, como la calidad del aire o la pérdida de biodiversidad.

El camino hacia una economía climáticamente neutra exigirá una acción conjunta en **siete ámbitos estratégicos**: eficiencia energética; despliegue de energías renovables; movilidad limpia, segura y conectada; industria competitiva y economía circular; infraestructuras e interconexiones; bioeconomía y sumideros naturales de carbono; captura y almacenamiento de carbono para hacer frente a las emisiones restantes. La prosecución de todas estas prioridades estratégicas contribuirá a hacer realidad nuestra visión.

Movilidad limpia, segura y conectada

En esta estrategia el transporte por carretera jugará un papel fundamental:

- La Comisión apuesta como objetivo fundamental por los vehículos de bajas emisiones, así como los de **propulsión eléctrica**.
- A medio y largo plazo, los vehículos "enchufables", tanto híbridos como puramente eléctricos, harán posible una reducción aún mayor de las emisiones.

- Para el transporte de pasajeros de **larga distancia**, se están investigando otras tecnologías como las **células de combustible y de hidrógeno**.
- Las áreas urbanas y las ciudades serán los primeros núcleos **de innovación en materia de movilidad**, dado que cerca del 75% de la ciudadanía europea se concentra en dichas áreas.
- El transporte público limpio y sostenible va a jugar un papel esencial al combinarse con la transición a tecnologías libres de emisiones de carbono y la digitalización. De este modo se alcanzará la **interoperabilidad de sistemas** y el intercambio de datos entre operadores, objetivo de mayor importancia.
- De gran importancia será la creación y **mejora de las infraestructuras regionales de transporte** enfocadas a las fuentes de energía alternativas como las baterías o el hidrógeno.
- La Comunicación parte de la base de que la facilidad de acción no será la misma en áreas urbanas que en rurales pero, aun así, se muestra satisfecha con los progresos logrados hasta el momento en la materia.

A la Comunicación le sigue un análisis en profundidad de cada uno de dichos objetivos, que expone por temática sectorial. En cuanto al transporte en autobús destaca:

- El futuro del transporte de viajeros por carretera pasa por los motores eléctricos, híbridos o de hidrógeno.
- Lo anterior implica que, a futuro, se deba invertir más en terminales de carga, especialmente para autobuses, ya que necesitarán de puntos de carga rápida.
- Para vehículos que realicen trayectos a larga distancia como autobuses y autocares, la transición completa a motores eléctricos llevará más tiempo. Aun así, algunos proyectos ya están en marcha (híbridos, e-fuels, bio-metano, bio-etanol etc.)
- Para autobuses y autocares, el análisis proyecta que en 2050 el 36% serán híbridos y el 21% vehículos con gas. Estima que la totalidad de la flota de autobuses (urbanos) será eléctrica en 2050.
- Deja claro que la viabilidad y facilidad de implementación no será la misma para el transporte urbano (opción de eléctricos) que para el de larga distancia (otras opciones como motores eléctricos, pilas de combustible de hidrógeno, biocombustibles y biometanol).

Sobre esta estrategia, **Maroš Šefčovič**, vicepresidente responsable de la Unión de la Energía, ha declarado lo siguiente: “No podemos vivir de forma segura en un planeta cuyo clima está fuera de control. Pero eso no significa que para reducir las emisiones debamos sacrificar los medios de vida de los europeos. En los últimos años, hemos demostrado cómo reducir las emisiones, creando al mismo tiempo prosperidad, puestos de trabajo locales de alta calidad y mejorando la calidad de vida de las personas. Inevitablemente, Europa continuará su transformación. Nuestra estrategia muestra ahora que, de aquí a 2050, es realista hacer de Europa un espacio a la vez climáticamente neutro y próspero, sin dejar de lado a ningún Europeo ni ninguna región”.

Por su parte, **Miguel Arias Cañete**, comisario responsable de Acción por el Clima y Energía, ha añadido: “La UE ya ha iniciado la modernización y la transformación hacia una economía

climáticamente neutra. Y hoy intensificamos nuestros esfuerzos al proponer una estrategia para que Europa se convierta en la primera gran economía del mundo climáticamente neutra de aquí a 2050. Conseguirlo es necesario, posible y redunda en el interés de Europa. Es necesario cumplir los objetivos de temperatura a largo plazo del Acuerdo de París. Esto es posible con las tecnologías actuales y con las que van a desplegarse próximamente. A Europa le interesa frenar el gasto en importaciones de combustibles fósiles e invertir en mejoras significativas en las vidas diarias de todos los europeos. Ningún europeo, ninguna región debe quedarse atrás. La UE prestará su apoyo a los más afectados por esta transición, a fin de que todos estén preparados para adaptarse a los nuevos requisitos de una economía climáticamente neutra".

Finalmente, **Violeta Bulc**, comisaria responsable de Transportes, ha señalado: "Todos los modos de transporte deben contribuir a la descarbonización de nuestro sistema de movilidad. El objetivo es alcanzar un nivel neto de cero emisiones de aquí a 2050. Esto requiere un enfoque sistémico con vehículos de emisiones bajas y nulas, un fuerte aumento de la capacidad de la red ferroviaria y una organización más eficiente del sistema de transporte, basado en la digitalización; incentivos para los cambios de comportamiento; combustibles alternativos e infraestructuras inteligentes; y compromisos globales. Todo ello impulsado por la innovación y las inversiones".

Próximos pasos

Esta estrategia a largo plazo es una invitación a todas las instituciones de la UE, los parlamentos nacionales y stakeholders a participar en un debate público que culminará con la presentación de una nueva estrategia de la UE a principios de 2020, tal y como requiere el Acuerdo de Paris.

Así, la Comisión Europea invita al Consejo Europeo, al Parlamento Europeo, al Comité de las Regiones y al Comité Económico y Social a considerar la visión de la UE para una Europa climáticamente neutra de aquí a 2050. A fin de preparar a los Jefes de Estado y de Gobierno de la UE para configurar el futuro de Europa en el Consejo Europeo de 9 de mayo de 2019 en Sibiu, los ministros de todas las formaciones pertinentes del Consejo deben celebrar amplios debates políticos sobre la contribución de sus respectivos ámbitos políticos a la visión global.

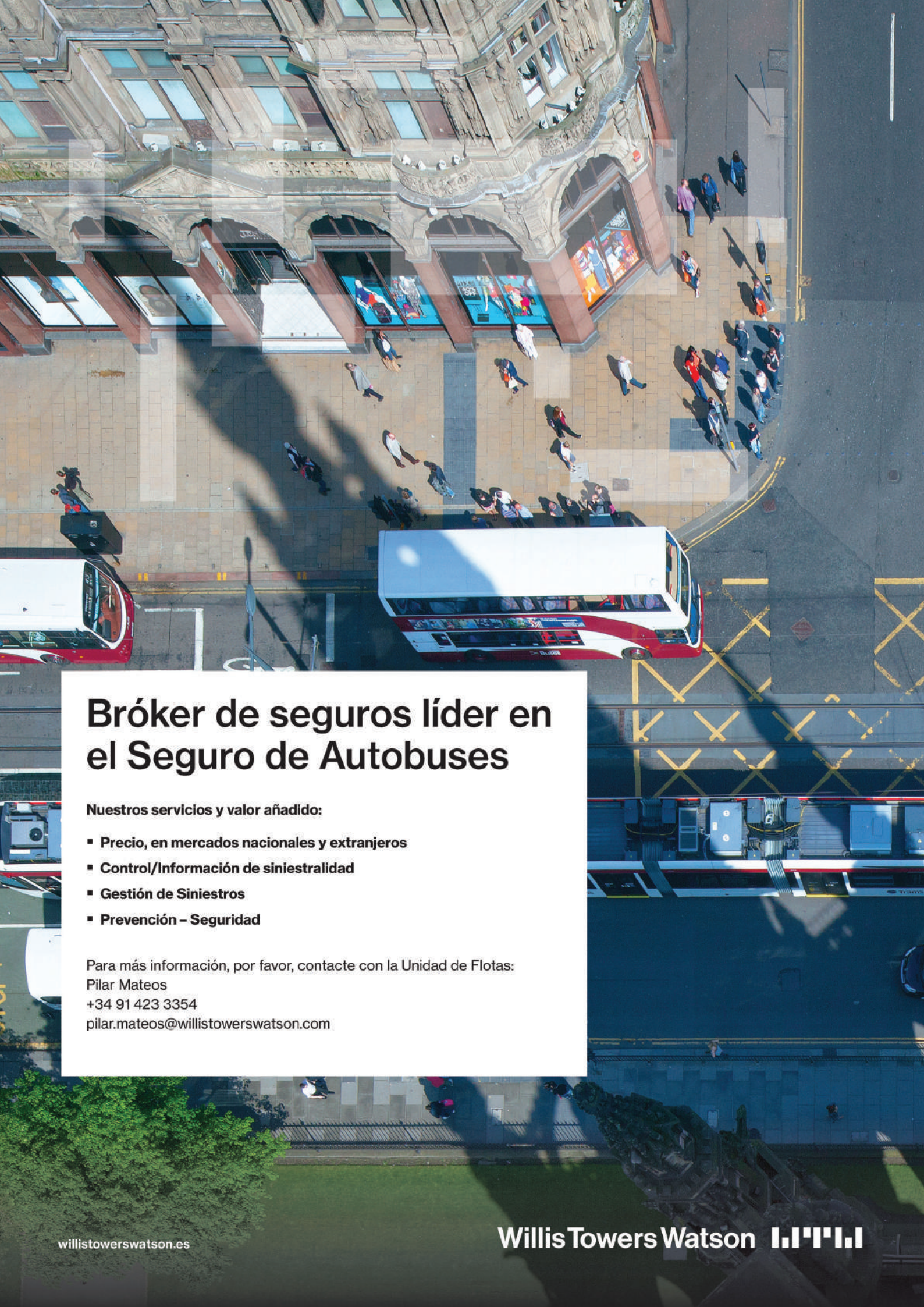
La estrategia a largo plazo es una invitación a la participación de todas las instituciones de la UE, de los parlamentos nacionales, del sector empresarial, de las organizaciones no gubernamentales, de las ciudades y de las comunidades, así como de los ciudadanos, y especialmente de los jóvenes, en la tarea de garantizar que la UE pueda seguir mostrando liderazgo e inspirar a otros socios internacionales a hacer lo mismo. Este debate con conocimiento de causa a escala de la UE deberá permitir a la UE adoptar y presentar a la CMNUCC una estrategia ambiciosa a más tardar a principios de 2020, tal como se solicitó en el Acuerdo de París.

Los Estados miembros presentarán a la Comisión Europea sus proyectos de planes nacionales en materia de clima y energía, que son fundamentales para la consecución de los objetivos climáticos y energéticos para 2030 y que deben orientarse al futuro y tener en cuenta la estrategia a largo plazo de la UE. Además, un número creciente de regiones, municipios y asociaciones empresariales están elaborando sus propias visiones para 2050, lo cual enriquecerá el debate y contribuirá a definir la respuesta de Europa al desafío mundial del cambio climático.

En el plano internacional, a lo largo de este año, la UE debería ampliar su estrecha cooperación con sus socios internacionales, a fin de que todas las Partes del Acuerdo de París elaboren y presenten de aquí a 2020 una estrategia nacional a largo plazo para mediados de siglo, a la luz del reciente informe especial del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático relativo a un recalentamiento de 1,5 ºC.

El grupo de alto nivel de expertos independientes sobre las vías para la descarbonización ha publicado un informe sobre el papel de la investigación y la innovación en la consecución de los objetivos del Acuerdo de París, situando al mismo tiempo a la UE en una situación de ventaja competitiva en la carrera hacia la descarbonización. El informe sustenta la visión presentada en esta Comunicación.

Más información y documentos clave AQUÍ. ■



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

El Parlamento rechaza aplicar la regla de los 12 días a servicios discrecionales nacionales

La aprobación de la propuesta hubiese permitido condiciones más flexibles para la operación de estos servicios

El Parlamento Europeo ha rechazado, en comisión parlamentaria, los informes relativos a dos propuestas de carácter social de las iniciativas presentadas en mayo de 2017 como parte del Paquete de Movilidad I de la Unión Europea. Concretamente las iniciativas rechazadas fueron la propuesta de revisión de la Directiva sobre tiempos de conducción y períodos de descanso y la propuesta de Directiva para aplicar las normas de desplazamiento de trabajadores a las operaciones internacionales de transporte por carretera.

Por otra parte, el Parlamento europeo sí aprobó (27 votos a favor, 21 en contra) también en comisión parlamentaria el informe relativo a la propuesta para modificar los reglamentos que regulan el acceso a la profesión de transportista y el acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera (Reglamentos

1071/2009 y 1072/2009 respectivamente). El informe aprobado establece mayores requisitos de establecimiento para las empresas transportistas a fin de evitar la existencia de sociedades ficticias en otros Estados miembros para aprovecharse de menores costes fiscales o laborales. Esta propuesta aún deberá ser aprobada en el Pleno del Parlamento y consensuada con el Consejo de la UE.

CONFEBUS lamenta el rechazo a la propuesta

CONFEBUS lamenta el rechazo del Parlamento a la propuesta de revisión de la Directiva sobre tiempos de conducción y períodos de descanso puesto que se trataba de una iniciativa que permitía condiciones más flexibles para la operación de servicios de transporte en autobús, tal y como viene defendiendo la Confederación ante instancias europeas. Así, la tramitación parlamentaria de la propuesta había incluido, entre otras cosas, la extensión a servicios de transporte discrecional nacionales de la regla de los 12 días por la cual un conductor puede posponer su descanso semanal al duodécimo día en el marco de un servicio discrecional internacional. Igualmente se había incorporado al texto la posibilidad de aumentar hasta dos veces por semana en una hora el tiempo de conducción máximo. A pesar del rechazo a la propuesta, CONFEBUS seguirá exigiendo la necesidad de impulsar estos y otros cambios en la normativa.

La Confederación considera que el rechazo a la propuesta de Directiva para aplicar las normas de desplazamiento de trabajadores a las operaciones internacionales de transporte por carretera (surgida para establecer unas normas claras y armonizadas que pusieran fin a la proliferación de normativas nacionales con trabas y cargas para las empresas de transporte cuando viajan a otros países) supone una muestra de las fuertes diferencias entre países a la hora de abordar la llegada de servicios internacionales de transporte por carretera. CONFEBUS también lamenta que la aprobación del informe sobre la propuesta de acceso a la profesión de transportista venga a imponer más requisitos administrativos y de control a las empresas de transporte en autobús como consecuencia de ciertas prácticas que se dan en otros sectores afectados por la norma y derivados del llamado dumping social. ■

La Presidencia Rumana de la UE presenta su política de transporte a la Comisión

Durante la primera mitad de 2019, Rumanía preside el Consejo de la Unión Europea, con lo que en los próximos seis meses marcará las **prioridades políticas de actuación** en todos los ámbitos, incluido el del transporte.

Al respecto, la ministra rumana de Transporte y Turismo, Rovana Plumb, presentó su política de transporte en la Comisión TRAN en Bruselas, que girará en torno a dos ejes: la movilidad sostenible y la conectividad.

Asimismo, la Presidencia Rumana se asentará en 4 pilares:

- Una Europa más segura.
- Una Europa como motor económico.
- Una Europa de los valores comunes.
- Una Europa de la cohesión y la convergencia, siendo éste el relativo al transporte.

Además, Rumanía tiene como objetivos principales aprobar y poner en práctica los actos

legislativos ya propuestos por la Comisión el pasado año, la salida ordenada del Reino Unido (BREXIT) y los Paquetes de Movilidad.

En cuanto a las **prioridades específicas**, destacan:

- Aumentar la eficacia de los servicios de transporte por carretera mediante la apuesta por la competencia leal transnacional.
- Se propone alcanzar un compromiso justo respecto a los tres Paquetes de Movilidad.
- Primer Paquete de Movilidad: la prioridad será culminar el dossier relativo a los a la utilización de vehículos alquilados sin conductor en el transporte de mercancías por carretera.
- Especial énfasis en el dossier sobre normas de seguridad en carretera, del cual se espera llegar a un acuerdo con el PE a finales de febrero.
- 2ª mitad del mandato: finalizar las negociaciones relativas a la Euroviñeta.
- Transporte intermodal: continuarán las negociaciones con el PE y, al mismo tiempo, se revisará la Directiva de transporte combinado.
- Profundizar en todas las medidas que tengan como fin la promoción y/o utilización de vehículos no contaminantes por los actores públicos.
- Redes TEN-T: se completará a través del uso de nuevas tecnologías.
- Profundizar y completar el mecanismo *"Conectar Europa"*.

Actos públicos organizados por la Presidencia (en Bucarest):

- 21 de marzo: Conferencia Internacional sobre Seguridad en Carretera.
- 27 de marzo: Consejo de Ministros de Transporte.
- 28 de marzo: Conferencia sobre lo acordado el día anterior, con actores públicos y privados. ■

Promoción de vehículos limpios fomentando su uso en la contratación pública

La UE está **estimulando el mercado de vehículos cero y de bajas emisiones al fomentar su uso en la contratación pública**. El pasado mes de febrero, la presidencia rumana llegó a un **acuerdo provisional** con el Parlamento Europeo sobre una reforma que aumentará la seguridad del mercado y ayudará a reducir las emisiones generales del transporte. Las nuevas reglas también fortalecerán la competitividad de la industria europea en los mercados globales en expansión para estas nuevas tecnologías. El acuerdo se presentará ahora para su confirmación por los Estados miembros en el Consejo.

"El acuerdo de hoy demuestra el compromiso de Europa con la descarbonización del sector del transporte. Al tomar las decisiones correctas en su política de adquisiciones, el sector público puede desempeñar un papel importante en el apoyo a soluciones innovadoras y más ecológicas. Esto es exactamente de lo que se tratan estas reglas", ha destacado Rovana Plumb, ministra interina de Transportes de Rumania y presidenta del Consejo.

La reforma establece **objetivos mínimos de adquisición para vehículos ligeros, camiones y autobuses limpios para 2025 y 2030**. Los objetivos se expresan como porcentajes mínimos de vehículos limpios en el número total de vehículos de transporte por carretera cubiertos por el conjunto de todos los contratos de compra y contratos de servicio público.

El texto incluye una nueva **definición de "vehículo limpio"**. La definición de un vehículo ligero limpio se basa en los estándares de emisión de CO_2. La definición de vehículo pesado limpio se basa en el uso de combustibles alternativos.

El **alcance de las reglas se extiende** en términos de las prácticas de adquisición que abarcan. Las nuevas reglas también se aplicarán a una gama más amplia de servicios, incluidos los servicios de transporte público por carretera, servicios especiales para viajeros, recolección de desperdicios y servicios de envío postal y de paquetería.

Tras la entrada en vigor de la directiva, los estados miembros tendrán 24 meses para adoptar disposiciones nacionales. Deberán informar a la Comisión sobre la implementación de las normas cada tres años, y el primer informe deberá presentarse antes del 18 de abril de 2026.

La Comisión presentó la propuesta en noviembre de 2017 como parte de su segundo paquete de movilidad: Paquete de movilidad limpia (información sobre las propuestas de la Comisión)

Próximos pasos

La presidencia presentará el acuerdo a los embajadores de la UE en una próxima reunión del Comité de Representantes Permanentes del Consejo. Posteriormente se llevará a cabo una votación formal tanto en el Parlamento como en el Consejo. ■

A Coruña, Barcelona, Madrid, Valencia, y Zaragoza presentan un anteproyecto de Ley de Financiación del Transporte Público

España es el único gran país europeo sin este tipo de ley

El anteproyecto de Ley que proponen las cinco ciudades pretende lograr un marco legislativo y financiero para la financiación del Transporte Público para, además, convertirse en herramienta estable de lucha contra el cambio climático.

Los responsables de Movilidad de las ciudades de A Coruña, Barcelona, Madrid, Valencia, Zaragoza y A Coruña se reunieron en la capital valenciana para presentar un anteproyecto de ley que han preparado con el objetivo de lograr una Ley de Financiación del Transporte Público por parte del Estado.

Los ayuntamientos de estas cinco ciudades, entre las diez más pobladas de España, responden así a la propuesta apoyada de forma unánime por los grupos en la Comisión de Fomento el pasado mes de septiembre en la que se instaba al Gobierno a crear una mesa que analice la financiación del transporte público urbano.

Los responsables de Movilidad de estas ciudades tienen como objetivo obtener un marco legislativo y financiero que regule la financiación del servicio público de transporte colectivo urbano y metropolitano, es decir, que la financiación del transporte se fije por ley y no dependa de la voluntad presupuestaria del gobierno de turno.

Este documento, consensuado entre los Ayuntamientos de A Coruña, Barcelona, Madrid, Valencia y Zaragoza, busca un marco normativo que regule el traspaso de recursos a las entidades locales competentes en materia de transporte urbano y metropolitano, recogiendo obligaciones derivadas del traspaso, orientadas a maximizar una movilidad ambientalmente sostenible, integrada, intermodal, interoperable, segura, tecnológicamente avanzada, eficiente y con los más elevados estándares de calidad para los ciudadanos.

El transporte público como palanca de la transformación ecológica y futuro de las ciudades

La propuesta exige una mayor implicación del Estado a la hora de financiar el transporte público como palanca de la transformación ecológica y como futuro de las ciudades. Se estima que es necesario dedicar un 0,25% del PIB nacional al transporte público. Para ello establece un marco regulatorio y un nuevo régimen tributario que permita generar recursos para las entidades titulares del servicio público de transporte y también la implicación del sector privado en la financiación.

De manera paralela, el anteproyecto de Ley planteado por estas cinco urbes, busca garantizar la reducción de emisiones de efecto invernadero derivadas de la movilidad urbana en vehículos privados a motor de combustión, como única vía de lucha eficaz contra el calentamiento global. Las capitales postulantes pretenden,

en este sentido, que el Estado se implique más en el proceso de transición ecológica mediante un apoyo decidido al transporte público, como ocurre en otros grandes países europeos como Alemania o Francia. A este respecto, hay que recordar que desde 2014, el Estado ha reducido a más de la mitad su aportación al transporte urbano.

CONFEBUS destaca el papel clave del transporte colectivo para impulsar la movilidad sostenible

CONFEBUS ya mostró su satisfacción por la aprobación, el pasado mes de septiembre, por parte de la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados de la proposición no de ley relativa al impulso de una ley de financiación del transporte colectivo. Esta proposición fue registrada por Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea y fue pactada con el apoyo de PP, PSOE, Ciudadanos y Compromís. El Congreso instó entonces al Gobierno a establecer una mesa de trabajo con los Ayuntamientos, agentes sociales y administraciones autonómicas con el propósito de presentar, en el plazo de seis meses, una propuesta de ley de financiación del transporte público.

En su exposición de motivos, la Comisión señaló que el vehículo privado es responsable de la mayor parte de las emisiones contaminantes de las ciudades y que el transporte colectivo urbano constituye la única alternativa “real y eficaz” para el cumplimiento de los compromisos en el marco del Acuerdo de París y en el marco del Plan Nacional de la Calidad del Aire 2017-2019.

Para la Confederación esta iniciativa supone un paso positivo y cubre parcialmente una de las reivindicaciones históricas del sector, que debería ampliarse 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.

El autobús es un medio de transporte estratégico para la sociedad y la economía españolas, ya que gracias a su capilaridad garantiza la movilidad de millones de personas cada día, siendo en ocasiones el único medio de transporte colectivo. Además, el autobús puede sustituir a entre 14-30 vehículos privados y evita la emisión de 6,7 millones de CO_2 que se hubieran emitido si los usuarios del autobús lo hubieran hecho en coche. Por poner estos datos en contexto, 6,7 millones de toneladas de CO_2 sería lo que necesitan casi siete europeos de media para calentarse, alimentarse y desplazarse en más de un mes.

Para CONFEBUS, el actual marco de financiación del transporte colectivo urbano es inestable, inequitativo, arbitrario y no se encuentra encuadrado en ninguna planificación estratégica. Esta situación imposibilita apuestas estratégicas a medio-largo plazo por parte de los operadores e instituciones responsables del transporte urbano, lo que redunda en su incapacidad para incorporar mejoras competitivas y optimizar el servicio a los ciudadanos en un marco tecnológico permanentemente cambiante. ■

Marifrán Carazo asume la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio de Andalucía

El nuevo Ejecutivo andaluz está formado por once consejerías

El presidente de la Junta de Andalucía, Juanma Moreno, dio a conocer la composición de su nuevo gobierno formado por once consejerías. Moreno señaló que se trata de un "gobierno muy meditado, pensado para hacer frente a momentos cruciales en Andalucía", y "compuesto por las personas que mejor pueden abordar las tareas complejas pero apasionantes a las que nos enfrentamos". "Se trata de un equipo cargado de ilusión para cambiar a mejor los intereses de los andaluces", afirmó.

El presidente de la Junta también aseguró que el nuevo ejecutivo está formado por "personas con capacidad demostrada en la gestión de los intereses públicos y comprometidas con la nueva etapa de cambio". "Andalucía tiene puestas muchas ilusiones en el nuevo ejecutivo, y queremos no defraudar esa esperanza". "Hemos hecho un equipo compacto, con base sólida, a partir de un acuerdo de legislatura muy transparente", señaló Juanma Moreno.

Composición del Gobierno:

- **JUANMA MORENO**. Presidente
- **JUAN MARÍN**. Vicepresidente. Consejería de Turismo, Regeneración, Justicia y Administración Local
- **ELÍAS BENDODO**. Consejería de Presidencia, Administraciones Públicas e Interior
- **ALBERTO GARCÍA VALERA**. Consejería de Hacienda, Industria y Energía
- **JESÚS AGUIRRE**. Consejería de Salud y Familias
- **ROGELIO VELASCO**. Consejería de Economía, Conocimiento, Empresas y Universidad
- **CARMEN CRESPO**. Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible
- **ROCÍO BLANCO EGUREN**. Consejería de Empleo, Formación y Trabajo Autónomo
- **MARIFRÁN CARAZO**. Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio
- **ROCÍO RUIZ**. Consejería de Igualdad, Políticas Sociales y Conciliación
- **JAVIER IMBRODA ORTIZ**. Consejería de Educación y Deporte
- **PATRICIA DEL POZO**. Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico

Marifrán Carazo al frente de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio

María Francisca Carazo nació en Valladolid en 1977. Diplomada en Óptica y Optometría y licenciada en Ciencias Políticas y Sociología, especialidad Ciencias Políticas, por la Universidad de Granada.

Se afilió al Partido Popular en 1996 y ya fue Secretaria General de Nuevas Generaciones de la provincia de Granada desde el año 2000 hasta 2005. Vicesecretaria Regional de Acción Política

de Nuevas Generaciones del PP de Andalucía desde el año 2003 y miembro de la Junta de Centro, 2000-2002 de Facultad de Ciencias Políticas y del Departamento de Ciencias Políticas.

Formó parte de las listas municipales de Granada capital en 2003 y de las listas en las elecciones al Parlamento andaluz en 2004. Vicesecretaria de Organización y Gerente del PP de Granada desde 2004 hasta 2007.

Vicesecretaria General de Política Municipal del PP de Andalucía. Concejal de Turismo, Deportes y Pymes del Ayuntamiento de Granada 2007-2011. Vicepresidenta del Instituto Municipal de Formación y Empleo (IMFE) 2007-2011. Concejal de Turismo, Comercio y Ocupación de Vía Pública desde 2011. Vicepresidenta de la Fundación Albaicín desde 2011. Parlamentaria autonómica, portavoz adjunta y portavoz de Educación desde 2012. Cabeza de lista por la provincia de Granada a las elecciones autonómicas 2018. ■

Ley de Transportes y Movilidad Sostenible del Principado de Asturias

Se ha publicado la Ley 12/2018 de Transportes y Movilidad Sostenible del Principado de Asturias, una norma que regula la actividad del transporte público, teniendo en cuenta que debe de formar parte de un modelo de movilidad dirigido a mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, comprometido con el medio ambiente, energéticamente más eficiente, más sostenible económicamente y que garantice una mayor accesibilidad, tanto territorial como social, asequible para todos y con especial atención a las personas con discapacidad o movilidad reducida.

Este nuevo modelo de movilidad debe ofrecer alternativas al basado en el uso del vehículo privado motorizado mediante el fomento del uso de modos de transporte más sostenibles, como son el transporte público, la marcha a pie, la bicicleta u otros medios de transporte activo.

La norma establece las condiciones de prestación de las actividades de transporte desde un enfoque integral, abordando todos los modos y la interrelación entre otros, así como en sus aspectos de relación con la ordenación del territorio, el urbanismo, el régimen local, la protección medioambiental y el desafío del cambio climático. La norma resalta la posición del **Consorcio de Transportes de Asturias** como el ente público encargado de la gestión conjunta del servicio de transporte público de viajeros y del fomento de la movilidad sostenible a través de la cooperación y participación interinstitucional.

Entre los múltiples objetivos de la norma, se destacan:

1. Garantizar el derecho del ciudadano a la **accesibilidad universal.**
2. **Mejorar la calidad ambiental y la salud de la población** reduciendo la contaminación ambiental, incluyendo la acústica, asociada al transporte.
3. Desarrollar y poner en práctica **políticas en materia de educación ambiental.**
4. **Mitigar el cambio climático** por medio de la disminución del volumen de gases de efecto invernadero emitidos por vehículos motorizados**.**
5. Contribuir a la viabilidad del sistema territorial en su conjunto **reduciendo la huella ecológica del transporte** con una visión integrada basada en la cooperación entre administraciones.
6. **Integrar las políticas de desarrollo urbano y económico y las políticas de movilidad**, de modo que se minimicen los desplazamientos habituales y se garantice la accesibilidad a los centros de trabajo, residencias y puntos interés cultural, social, sanitario, formativo o lúdico, o que tengan como origen o destino los centros de las ciudades u otros grandes polos de movilidad, con el mínimo impacto ambiental y la mayor seguridad posible.
7. Promover y adoptar medidas de **protección de los medios de transporte más ecológicos** y de racionalización del uso del vehículo privado.
8. Desarrollar políticas legislativas de **coordinación, tramitación en paralelo, e interrelación de los instrumentos de planificación**

urbanística y/o territorial, con los instrumentos de movilidad.

En el ámbito del planeamiento urbanístico, la ordenación del territorio, la sostenibilidad ambiental y la mitigación del cambio climático, se destacan los siguientes objetivos:

- **Incorporar el transporte público de viajeros** y las necesidades para el desplazamiento seguro a pie o en bicicleta **en la planificación del uso del suelo**, garantizando su integración en el planeamiento territorial y urbanístico.

- **Disminuir la congestión de vehículos** introduciendo en el planeamiento urbanístico unas condiciones mínimas de accesibilidad a los núcleos urbanos y al centro de las ciudades que disuadan del uso poco racional del vehículo privado motorizado.

- **Disponer de aparcamientos disuasorios** para vehículos privados motorizados en los accesos a las ciudades y en la proximidad de estaciones de transporte.

- **Impulsar** el uso de aquellos **combustibles alternativos que resulten más eficientes** para reducir emisiones de gases de efecto invernadero y sean más seguros para la salud de las personas.

- Desarrollar **políticas legislativas de coordinación, tramitación en paralelo e interrelación de los instrumentos de ordenación urbanística y/o territorial con los instrumentos de movilidad**, conducente a una total interdependencia entre unos y otros cuerpos normativos.

Respecto el ámbito de aplicación de la Ley, ésta alcanza los modos de transporte que discurran íntegramente por el territorio del Principado de Asturias que seguidamente se relacionan:

- **Los transportes activos** realizados a pie, en bicicleta, patines u otros de similares características.

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

- **Los transportes por ferrocarril**, realizados por vehículos que circulen por un camino de rodadura fijo que les sirva de sustentación y de guiado.

- **Los transportes por cable**.

- **Los transportes motorizados** por carretera cuando discurran por toda clase de vías públicas, urbanas o interurbanas y, asimismo, por vías privadas cuando el transporte que por ellas se realice sea público, en particular el transporte de mercancías, con tratamiento específico de la última milla.

- **Los transportes marítimos** cuando se realicen entre puertos o puntos del Principado de Asturias sin conexión con puertos o puntos de otros ámbitos territoriales.

- **Los helipuertos y aeródromos** que no sean de interés general del Estado.

- **Las actividades auxiliares** y complementarias del transporte ubicadas dentro del territorio del Principado de Asturias y en el ámbito de sus competencias:
    - Las estaciones de transporte de viajeros por carretera
    - Los centros de transporte y las plataformas logísticas de mercancías.

- **Los aparcamientos disuasorios**.

La ley también establece una serie de **principios básicos de la movilidad**, entre los cuales están el de seguridad, minimización del impacto ambiental, minimización de los costes sociales, intermodalidad, sostenibilidad y uso racional del territorio, valoración de costes y gestión, prioridad de la accesibilidad universal en la asignación de recursos públicos, coordinación entre administraciones públicas, participación ciudadana, incorporación de la perspectiva de género a la planificación y la gestión del transporte.

En otro orden de cosas, el capítulo II de la norma **regula los instrumentos de planificación del transporte y la movilidad**. Al respecto, se establece que estos instrumentos deben concretar, para el ámbito territorial y material que en cada caso les corresponda, la aplicación de los objetivos de movilidad de la presente Ley mediante el establecimiento de directrices, políticas, objetivos temporales, propuestas operativas e indicadores de control.

En este marco, se contienen los siguientes instrumentos de planificación del transporte y la movilidad:

- **Estrategia de Movilidad Sostenible del Principado de Asturias**

- **Planes Supramunicipales de Movilidad Sostenible**

- **Planes de Movilidad Urbana Sostenible**

- **Estudios de Evaluación de la Movilidad Generada**

Estos instrumentos deberán contener un **estudio del impacto que comporta la creación, modificación o adaptación de una infraestructura o un servicio de transporte**. El estudio, que deberá aportar una perspectiva de género, contendrá la evaluación de la demanda, el análisis de los costes de implantación y amortización y de los costes e ingresos de operación de mantenimiento, la valoración de las posibles afectaciones medioambientales y de los costes externos, así como un análisis de funcionalidad que garantice la eficacia, economía y seguridad del sistema.

Los Planes Supramunicipales de Movilidad Sostenible y los Planes de Movilidad Urbana Sostenible deberán someterse a evaluación ambiental estratégica, y los Estudios de Evaluación de la Movilidad Generada quedarán sujetos, en lo que a esta cuestión se refiere, a lo que establezca el instrumento urbanístico en el que se integren.

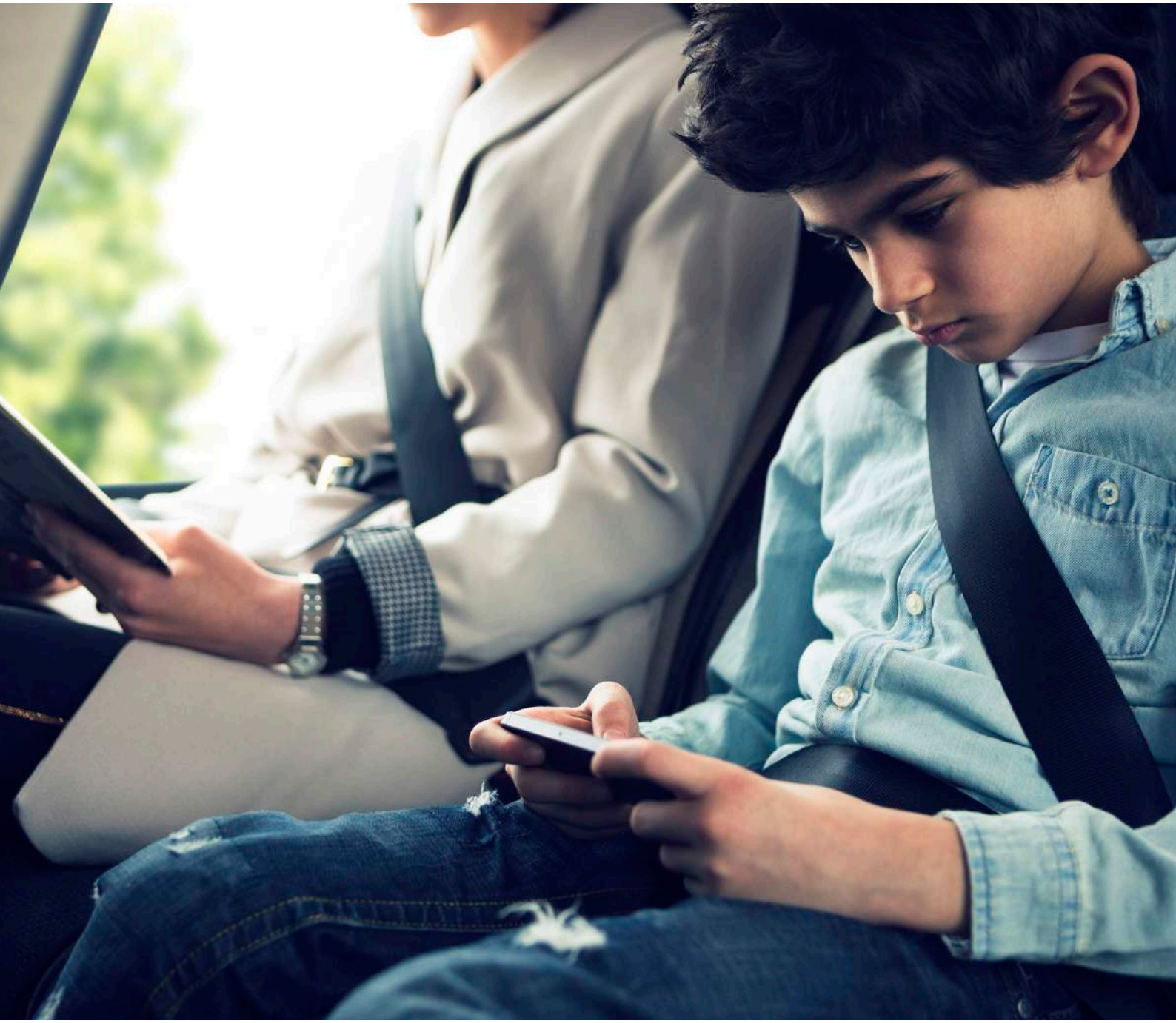
Por otro lado, en el plazo de un año desde la entrada en vigor de la norma, el Consejo de Gobierno deberá aprobar un **Plan de Movilidad Sostenible para el ámbito al que haya de extenderse el Área Metropolitana Central de Asturias.**

Cabe destacar también que, en el plazo de dos años, el Gobierno de Asturias deberá desarrollar

y aprobar la **Estrategia Sectorial para la implantación y desarrollo del vehículo eléctrico y las infraestructuras que le son propias**. Este documento tendrá por objeto implantar y desarrollar en el Principado de Asturias la utilización de energías limpias a través de la garantía del suministro energético al parque de vehículos eléctricos o semieléctricos que utilicen las carreteras que discurran por el Principado.

Otra obligación derivada de la Ley es que, en el plazo de dos años desde la entrada en vigor de la presente Ley, el Gobierno de Asturias deberá aprobar la **Estrategia Sectorial para la implantación y desarrollo de los medios de transporte activos sin emisiones**, y de las medidas garantes de la intermodalidad en el Principado de Asturias.

Además, el Título XI de la norma **regula el régimen sancionador y de control en el transporte por carretera** y ferrocarril, y también en otros modos de transporte como el transporte por cable, helipuertos, aeródromos y el transporte marítimo. ■



El Plan de Movilidad del área metropolitana de Asturias busca los desplazamientos se realicen con modos sostenibles

Con medidas disuasorias para que el uso del coche privado descienda del 39% al 22%

El plan para la movilidad multimodal del área metropolitana de Asturias busca que tres de cada cuatro desplazamientos que se realicen en esta zona en 2030 se lleven a cabo con modos sostenibles. Las medidas disuasorias previstas contribuirán también a que el uso del coche privado descienda desde el 39% actual hasta el 22,5% en favor del autobús, el tren y los itinerarios ciclo-peatonales, que deberán representar el 11%, el 2% y el 63% respectivamente.

El consejero de Infraestructuras, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente, Fernando Lastra, dio a conocer estos datos en la presentación del borrador del plan, elaborado por la consultora Doymo bajo la dirección de la Agencia Asturiana de Transportes y Movilidad, que salió a información pública en enero durante un plazo de sesenta días. Una vez superado, se contestarán las alegaciones recibidas para incorporar aquellas que se estimen, y redactar y difundir el texto definitivo.

Para la elaboración del documento se han estudiado 39 municipios del área central, en los que vive el 88% de la población de Asturias y que representan el 28% del territorio de la comunidad. El estudio se inició con una recopilación de información y un prediagnóstico realizados en la primavera de 2017 y un trabajo de campo, en otoño del mismo año, en el que se completaron más de 15.000 encuestas domiciliarias y más de 6.100 encuestasen las zonas periféricas a la metropolitana, 7.547 en estaciones de transporte y 3.011 en grandes equipamientos.

Las principales conclusiones del documento son:

- En el ámbito de estudio (920.707 habitantes) se producen 2.409.279 desplazamientos al día que se reparten de la siguiente forma:
  - La movilidad obligada (trabajo + estudios) representa el 33% de los desplazamientos.
  - Las seis macro-zonas del área central concentran el 82% de los desplazamientos en vehículo privado.
  - El 40% de los desplazamientos en coche son de menos de 10 minutos.
  - 244.500 desplazamientos motorizados disponen del bus como alternativa.
  - El equipamiento con mayor demanda de movilidad es el HUCA, con 32.473 viajes al día.

- Existe un exceso de oferta de aparcamiento (en muchos casos, gratuito) para el vehículo privado en los principales equipamientos. La regulación en el centro de las ciudades podría mejorarse.

- Falta complementariedad entre los autobuses urbanos e interurbanos y se detectan problemas a la entrada de las ciudades.

- El tren presenta deficiencias relacionadas con la centralidad de estaciones, unas velocidades comerciales bajas y escasa intermodalidad.

- El centro de Asturias carece de rutas continuas y bien señalizadas para desplazamientos no

motorizados. Y en los cascos urbanos la peatonalización es todavía escasa.

El trabajo incluye una serie de propuestas con el fin de garantizar objetivos, como fomentar los modos de transporte no motorizados, incrementar la movilidad en transporte público por carretera, impulsar el uso del ferrocarril y racionalizar el uso del vehículo privado. Entre ellas, cabe citar:

- Ejes cívicos (para peatones y medios no motorizados) entre los centros urbanos y la periferia

- Carriles reservados al transporte público en la entrada a las ciudades

- Zonas Park&Ride (aparcar y montar) para fomentar la combinación de distintos modos

- Potenciación de servicios con mayor demanda potencial (por carretera y ferrocarril)

- Mejora de la accesibilidad a los grandes equipamientos, como hospitales o centros comerciales.

El consejero destacó también que se trata de un proyecto ambicioso y necesario de dimensión metropolitana que contribuirá a integrar las políticas de desarrollo sostenible urbano y territorial con las políticas de movilidad, de modo que se garantice la accesibilidad con el menor impacto ambiental y de la forma más segura posible.

Igualmente, Lastra recordó que se llevará a cabo de forma coordinada entre las administraciones local, regional y estatal, todo ello desde el respeto a Ley autonómica de Transporte y Movilidad, recientemente aprobada.

Más información: Síntesis Plan de movilidad metropolitana. ■

Publicada la Ley de Transporte por Carretera de Castilla y León

Declarando por primera vez este transporte como servicio público esencial de titularidad autonómica

Se ha publicado en el Boletín Oficial de la Comunidad la nueva Ley de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León, aprobada por el Pleno de las Cortes, estableciendo por primera vez un marco jurídico legal estable y realista del transporte de viajeros por carretera y sus infraestructuras.

Respecto a esta Ley, Suárez-Quiñones, consejero de Fomento y Medio Ambiente de Castilla y León, ha destacado el alto grado de participación de los grupos parlamentarios de las Cortes de esta Comunidad que han trabajado para mejorar el texto inicial propuesto por la Consejería, logrando su aprobación sin ningún voto en contra. El consejero ha insistido en que la nueva ley pone al ciudadano en primer plano al regular, por primera vez, un catálogo de derechos de las personas usuarias, con especial atención a las personas de movilidad reducida, así como su adecuada integración en los servicios de transporte público y en las infraestructuras complementarias al transporte.

El texto de la ley incluye las propuestas y demandas del sector, que cuenta con 2.315 empresas, mueve 6.307 vehículos y da empleo a 9.000 personas de forma directa y otras 3.000 de forma indirecta; todos ellos se verán afectados por el futuro vencimiento de las actuales concesiones por normativa europea.

El Consejo Regional de Transportes es el órgano superior de asesoramiento, consulta y debate sectorial en materia de transportes. Lo componen los agentes e instituciones con presencia o competencia en materia de transporte, tanto de viajeros como mercancías y otros, como sanitario, consumidores o sindicatos, entre otros.

Transporte de uso general

Respecto al transporte regular de uso general (autobús) la Ley reconoce el carácter universal y esencial al transporte público en la Comunidad, garantiza la accesibilidad universal del transporte público donde haya población fija, declara por primera vez este transporte como servicio público esencial de titularidad autonómica y establece por primera vez una serie de derechos exigibles por los usuarios del transporte, y especialmente de las personas con movilidad reducida.

Además, la norma incorpora las nuevas tecnologías al servicio del usuario, de la Administración y de las empresas gestoras, busca una “movilidad sostenible”, establece un nuevo concepto de “transporte rural” como una realidad específica de Castilla y León, y da rango de Ley al Transporte a la Demanda y al transporte de prestación conjunta implantado en la Comunidad.

Por último, garantiza un futuro a las empresas de la Comunidad al reconocer expresamente la posibilidad de subcontratación en el sistema y también garantiza la estabilidad en el empleo de los trabajadores, con la previsión de la figura de la subrogación, que garantiza seguridad en el empleo ante el horizonte de cambio concesional y que prevé una importante participación de los sindicatos de trabajadores en ese proceso de subrogación. ■

Castilla-La Mancha destina 3,4 M€ para que más de 67.000 jóvenes sigan viajando con descuentos del 50%

Los casi dos millones de trayectos realizados gracias a la tarjeta de transporte joven suponen que el 28% del total de los desplazamientos realizados en transporte regular de viajeros han tenido esta rebaja en el precio.

El Gobierno de Castilla-La Mancha ha aprobado los fondos destinados a la ayuda al transporte para los jóvenes en los viajes realizados en autobús dentro de la región para 2019. En total, son 3,4 M€ para sufragar el 50% de los viajes de transporte regular con origen y destino en la región que estén realizados por jóvenes de entre 14 y 29 años.

Así lo anunció el portavoz del Ejecutivo autonómico, Nacho Hernando, quien subrayó que son más de 67.000 jóvenes los que han solicitado este descuento que el Ejecutivo de Emiliano García-Page recuperó el 1 de diciembre de 2017.

Hernando destacó además que estos más de 67.000 beneficiarios han realizado aproximadamente casi dos millones de viajes este año. “Esto supone que el 28% de esos desplazamientos con origen y destino en Castilla-La Mancha han tenido un 50% de descuento”, enfatizó.

Asimismo, recordó que este ahorro es aún mayor si el joven pertenece a una familia numerosa, ya que esta tarjeta de descuento es compatible con la que ya existe desde 2014 para estas familias. ■

La Xunta autoriza la extensión del modelo de autobús compartido para garantizar la movilidad en medio rural

Feijóo destaca que la integración del escolar se realizará en función de los centros educativos

El presidente del Gobierno gallego, Alberto Núñez Feijóo, informó de que el Consello de la Xunta ha autorizado la extensión del modelo de autobús compartido para garantizar la movilidad en medio rural. Esta modalidad hace posible emplear las plazas vacantes de los autobuses escolares para el transporte regular de pasajeros. Feijóo recordó que esto permitió que desde 2017 “300.000 usuarios aprovechasen plazas que anteriormente estaban vedadas para los viajeros normales y que iban vacías en los autobuses escolares”.

Feijóo avanzó que la Xunta va a cumplir el compromiso de renovar "todo el mapa de servicios de autobús interurbano de la comunidad a través del Plan de Transporte Público de Galicia" en el año 2019. El presidente de la Xunta incidió en que ya en la primera fase se reforzará la apuesta por el autobús compartido, de forma que se prevé que esta modalidad consiga cerca del 35% del transporte escolar de la comunidad. "Vamos a licitar 1.917 rutas que llegarán a 280 centros educativos y supondrán 100 contratos", añadió.

La primera fase consolidará la renovación del sistema de transporte público interurbano puesta en marcha en agosto de 2017 en parte del territorio gallego. Quedaría cubierta toda la provincia de Ourense, gran parte de la provincia de Lugo, cerca de la mitad de la de Pontevedra y bastantes zonas de la provincia de A Coruña. Y la segunda fase de reorganización de las líneas de transporte de Galicia se hará la finales de 2019 con el objetivo de que "el 55% del total del transporte escolar sea compatible con el transporte de viajeros".

Feijóo destacó como novedad que, frente a lo que ya está funcionando desde 2017, "la integración del transporte escolar se realizará en función de los centros educativos". Esto significa que serán compartidas todas las líneas relacionadas con un colegio para facilitar la gestión y atención a los usuarios. De esta forma, dejarán de convivir en un único centro de enseñanza líneas de autobús compartido con otras que no lo son.

La Consellería de Educación conservará sus competencias respecto de la declaración del derecho al transporte por parte de los escolares, así como la organización de las áreas educativas, horarios y jornadas. Además, se garantizará el correcto funcionamiento del transporte de los escolares, blindando la atención de las necesidades del alumnado con respecto a los horarios y paradas.

Desde la puesta en marcha del autobús compartido en 2017 se incrementaron un 37% el número de kilómetros recorridos, se triplicaron el número de paradas y se rebajaron las tarifas, en algunos casos hasta el 80% de abaratamiento. Feijóo destacó que "las encuestas realizadas revelan que 3 de cada 4 ciudadanos consultados evalúan positivamente los servicios de autobús compartido".

El Plan de Transporte Público pondrá en marcha paradas seguras en horario nocturno en casi 2.000 líneas de autobús

A su vez, la conselleira de Infraestructuras y Movilidad, Ethel Vázquez, avanzó que el Plan de Transporte Público que comenzará a funcionar el próximo mes de agosto permitirá la puesta en marcha de paradas 'seguras' en horario nocturno en casi 2.000 líneas de autobús de Galicia. Podrán beneficiarse de esta medida las mujeres, las personas mayores, los menores que viajen solos y los viajeros con movilidad reducida. Además, está previsto el funcionamiento de varias líneas con horarios nocturnos y con horarios adaptados a los turnos de determinados grandes centros de trabajo.

La conselleira compareció a petición propia en el Parlamento gallego para informar de los avances en el proceso de renovación del mapa de servicios de autobús interurbano de Galicia, una planificación que está desarrollando la Xunta de Galicia y que culminará este año.

Esa modernización del transporte público gallego seguirá el camino iniciado en agosto de 2017, cuando las renuncias de las empresas a seguir prestando buena parte de los servicios de autobús de Galicia obligaron a la Xunta a poner en marcha un nuevo plan de servicios con vigencia temporal hasta el próximo verano, y que ahora afronta una renovación de mayor profundidad y que se extenderá al conjunto de la Comunidad autónoma.

Según explicó, la primera parte del nuevo mapa de líneas está ya en información pública desde el pasado 1 de febrero y durante todo el mes, con el objetivo de que todos los interesados presenten alegatos que contribuyan a mejorar y enriquecer los servicios de transporte. Se trata de un total de 100 contratos de explotación a través de los cuales se prestarán, desde el próximo 7 de agosto, 1.917 líneas de autobús en nuestra Comunidad.

Mientras tanto, se avanza en la definición de las líneas restantes, que se someterán a información

pública a más tardar en el mes de junio y comenzarán a funcionar en el mes de diciembre.

Ethel Vázquez explicó que estas primeras líneas supondrán ya una importante mejora con respecto a la situación previa, pues suponen que los autobuses recorran 28 millones de kilómetros cada año, lo que supone duplicar la cobertura territorial del transporte. “El transporte público llegará a sitios a los que antes no llegaba”, afirmó la conselleira, quien apuntó que esto será posible gracias a la extensión del modelo de autobús compartido que se puso en marcha en 490 líneas en 2017, y que llegará ahora hasta 1.438 líneas, en las que se permitirá el uso de las plazas vacías por parte del resto de la población.

En total, en el próximo curso será compartido el 35% del transporte de escolares de la Comunidad, y, cuando el Plan de transporte público se complete, ese porcentaje se elevará, previsiblemente, hasta el entorno del 55%. Y, en todos ellos, la prioridad continuará siendo la atención de los escolares, blindando la atención de las necesidades de los alumnado en cuanto a horarios y paradas y garantizando la presencia de un acompañante en todas las líneas.

Asimismo, y también con el objetivo de favorecer la movilidad de la población rural y para evitar que los autobuses circulen vacíos por las carreteras, se reforzará también la modalidad del transporte bajo demanda, que se aplicará en 1.038 líneas, frente a las 492 actuales. Así, las personas que lo deseen pueden reservar previamente su plaza en un servicio de transporte público a través de la plataforma www.bus.gal, de la central de llamadas o de las plataformas móviles que se están desarrollando.

Para el funcionamiento de las nuevas líneas de transporte serán necesarios más de 1.000 autobuses, tal y como reflejan los contratos que se encuentran en proceso de información pública.

La conselleira señaló que los contratos están dimensionados para facilitar la participación en el proceso del tejido empresarial de transporte de Galicia, caracterizado por la abundancia de pequeñas y medianas empresas. De esa forma, el 63% de los contratos precisan de una flota de 10 o menos autobuses.

Asimismo, el Plan de transporte público refleja la preocupación de la Administración autonómica por blindar el empleo en el sector, traduciéndose en consolidación y creación de nuevos puestos de trabajo: se estima que serán necesarios 1.113 conductores que tendrán asegurada su subrogación y cerca de 900 acompañantes de las rutas con escolares.

Y en lo relativo a los términos económicos, Ethel Vázquez detalló que estos primeros 100 contratos suponen un volumen de negocio de 600 millones de euros en sus 10 años de vigencia, es decir, 60 millones de euros al año de los cuales 45 millones serán aportados por la Xunta y el resto se corresponde con previsión de ingresos, fundamentalmente por venta de billetes.

En su intervención, la conselleira de Infraestructuras y Movilidad insistió en que este Plan de transporte sigue la filosofía aplicada en 2017 para su mejora y con el objetivo de conseguir una mayor calidad en el transporte público de Galicia. Precisamente la calidad será el elemento más determinante en la adjudicación de los nuevos contratos, de tal forma que en la puntuación de las ofertas, los criterios de calidad supondrán un 65% de la valoración.

Avanzó que se pondrá en marcha una tarifa homogénea por kilómetro para toda Galicia, de tal forma que "un usuario que recorre 10 kilómetros en Valdeorras pague el mismo que el que hace esos mismos kilómetros en A Coruña o en Vigo".

Además, de forma progresiva se desarrollará la puesta en marcha de un área única de transporte que extienda los beneficios del Plan de transporte metropolitano a todas las líneas interurbanas de Galicia. Esta iniciativa, destacó Ethel Vázquez, llevará grandes ventajas sociales a todo el territorio, especialmente al rural, donde la población se podrá beneficiar de importantes medidas sociales.

Así el uso de la tarjeta TMG para el pago del billete supondrá un descuento del 10% con respecto a las tarifas generales ya desde el primer día, con bonificaciones extra por recurrencia, y todos los menores de 19 años podrán emplear la tarjeta Xente Nova para viajar gratuitamente. De forma complementaria, la conselleira subrayó que los contratos también prevén tarifas bonificadas para los principales recorridos que no se paguen con tarjeta TMG, así como la puesta en marcha de diferentes tipos de bonos. ■

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

En marcha la licitación de las estaciones de A Coruña y Vigo

Objetivo: dotar a las ciudades gallegas de estaciones intermodales

La conselleira de Infraestructuras e Mobilidade, Ethel Vázquez, junto con el director xeral de Mobilidade, Ignacio Maestro, y el delegado territorial de la Xunta en A Coruña, Ovidio Rodeiro, presentó la licitación de la redacción del nuevo proyecto constructivo para la estación intermodal de A Coruña, lo que ratifica el compromiso con esta infraestructura estratégica.

Vázquez Mourelle explicó que la Xunta dispone del nuevo pliego y los Presupuestos de 2019 consignan la partida para este contrato de redacción, que asciende a casi 375.000 €. Precisó que el proyecto, incluyendo el aparcamiento, supondrá una inversión de unos 19 M€, que se sumarán a los 45 millones que invertirá Adif.

Avanzó que en el año 2019 se realizará este nuevo diseño para disponer en 2020 del proyecto constructivo que permita iniciar la tramitación urbanística para, a continuación, licitar las obras de la nueva estación intermodal.

Destacó que el futuro diseño no es la mejor alternativa para la Xunta, ya que renuncia a una importante mejora del contorno urbano, pero responde los nuevos planteamientos del Ayuntamiento. Además, señaló que la Xunta ha remitido al Ayuntamiento las consideraciones sobre la propuesta de convenio que presentaron a comienzos de este mes, esperando estar en el camino definitivo y sin más pasos atrás para que A Coruña tenga estación intermodal.

En la legislatura pasada, el Gobierno gallego trabajó con intensidad con el **objetivo de dotar a las ciudades gallegas de las estaciones intermodales** necesarias para aprovechar al máximo la oportunidad del AVE y de la renovación del transporte público.

En este sentido, la titular de Infraestructuras destacó que las estaciones de Santiago y Ourense ya están en ejecución y la de Pontevedra se encuentra a día de hoy muy definida.

La Xunta licita las obras de la estación de autobuses intermodal de Vigo y de sus accesos por un importe de 15,2 M€

Asimismo, la Consellería de Infraestructuras y Movilidad ha licitado, a través de la plataforma de contratos públicos de Galicia, las obras de

construcción de la nueva estación de autobuses intermodal de Vigo por una inversión de casi 15,2 M€. Las empresas interesadas en la ejecución de los trabajos pueden presentar sus ofertas hasta el 6 de marzo.

La licitación incluye la nueva estación de autobuses y la parte de los accesos y de los túneles que llegan hasta la misma, con un plazo de ejecución total de 18 meses.
Habida cuenta los gastos adicionales de asistencias técnicas de las obras y otras aportaciones a los accesos generales, la inversión de la Xunta en la estación de Vigo será de cerca de 16 M€.

En lo que se refiere a las características técnicas, la terminal de autobuses se desarrollará en dos plantas que articulan el desnivel existente, de unos 6 metros de altura, entre la plaza de la Estación y el acceso intermodal a la estación de ferrocarril.

El acceso peatonal se realizará a través de un núcleo de comunicación vertical situado en la nueva Plaza de la Estación que permitirá también la comunicación intermodal entre las estaciones de autobuses y ferrocarril.

La plataforma de dársenas se situará aproximadamente la cuota de la Plaza de la Estación y consiste en un circuito alrededor de una isla central, cubierta por una marquesina perimetral que se despliega desde el patio central.

El edificio de servicios al viajero se ubicará en la planta baja de la terminal de autobuses, bajo la plataforma de dársenas. El edificio se volcará hacia el interior, con un gran patio abierto donde se dispone el núcleo de comunicaciones verticales con la plataforma de dársenas flanqueado por dos zonas ajardinadas a los extremos del mismo.

La ejecución de la estación de autobuses a un lado del centro Vialia y de la estación de ferrocarril les permitirá a los usuarios el cambio de transporte de una manera más rápida y cómoda, a través de una zona habilitada especialmente, adaptada para las personas con movilidad reducida. ■

La Rioja destinará 1,2 M€ al transporte interurbano de viajeros

Que emplea a 565.000 personas al año en sus desplazamientos por más de 150 municipios

El Gobierno de La Rioja ha aprobado destinar 1.162.080 € al mantenimiento del servicio de autobuses para el transporte público interurbano de viajeros, que **emplean cerca de 565.000 personas al año en sus desplazamientos por más de 150 municipios de la comunidad autónoma.**

La portavoz del Ejecutivo regional, Begoña Martínez Arregui, ha explicado que **"esta iniciativa pretende favorecer la movilidad y contribuir a la cohesión social y territorial de la región".**

La Consejería de Fomento y Política Territorial ha **renovado los convenios de colaboración con las empresas encargadas de la gestión de las 14 líneas de autobuses interurbanos**, así como las dos **concesiones de ámbito estatal (Soria-Calahorra y Burgos-Logroño)**, que incluyen el paso por localidades de la región.

El objetivo de estos acuerdos es compensar el déficit de explotación acumulado por estas líneas en 2017, dado que el Gobierno de La Rioja considera necesario garantizar este servicio público tan necesario en las zonas rurales, sin que ello suponga un incremento en el precio de los billetes.

El sistema de transporte público de viajeros del Gobierno de La Rioja se articula en **tres modalidades: interurbano, metropolitano y líneas rurales.** Su mantenimiento anual asciende a más de 2,5 M€ y en 2017 registró más de 1,2 millones de pasajeros.

La red de transporte interurbano está compuesta por las siguientes líneas: Logroño-Laguna de Cameros; Logroño-Robres del Castillo; Logroño-La Villa de Ocón; Nájera-Haro; San Millán de Yécora-Haro; Logroño-Rincón de Soto; Logroño-Estollo; Logroño-Nájera; Logroño-Canales de la Sierra; Haro-Belorado; Cornago-Alfaro; Logroño-Miranda de Ebro; Aguilar del Río Alhama-Arnedo; Logroño-Montenegro de Cameros; Burgos-Logroño (línea estatal); Soria-Calahorra (línea estatal). ■

La Comunidad de Madrid tendrá el primer Centro de Innovación y Formación de Movilidad de España

La Comunidad de Madrid contará con el primer Centro de Innovación y Formación de Movilidad de España que, dependiente del Consorcio Regional de Transportes, "nace como un vivero de innovación tecnológica y formación en materia de movilidad", según ha explicado hace unos días la consejera de Transportes, Vivienda e Infraestructuras, Rosalía Gonzalo.

Este Centro de Innovación y Formación permitirá a la Comunidad de Madrid desarrollar investigaciones y proyectos de vanguardia con distintos operadores de transporte públicos y privados, tanto a nivel nacional como internacional. Otro ámbito de trabajo es la formación, esencial –ha señalado la consejera– para que el transporte público sea una opción de movilidad "fiable y atractiva" que contribuya "al desarrollo y la creación de empleo en la región".

Con este Centro, el Gobierno regional da un paso más en su apuesta por la red de transporte público intermodal de la Comunidad de Madrid, definida por Gonzalo como "una de las más eficaces y avanzadas de la Unión Europea", utilizada por más de 1.500 millones de viajeros al año. La consejera ha subrayado que el trabajo que se realice en este centro "se pondrá al servicio de los ciudadanos" a través de "mejoras que disfrutarán los cuatro millones de usuarios que cada día hacen uso de algún medio de transporte público en la región".

5.000 vehículos de transporte público diarios

La consejera ha presentado este proyecto durante una visita al Centro Integral de Gestión del Transporte Público (CITRAM), donde se coordinan y monitorizan en tiempo real los movimientos de los más de 5.000 vehículos de transporte público que circulan a diario por la región.

"En la Comunidad de Madrid, casi el 30% de los trayectos se realizan en transporte público", ha señalado Gonzalo. La Comunidad es tercera ciudad-región de todo el mundo en número de viajes en transporte público, gracias a factores como la expansión de la red de Metro que, con más de 300 kilómetros de vías, es el sexto suburbano más extenso del mundo.

También favorecen el uso del transporte público en la región medidas como la congelación de las tarifas –que no se han incrementado desde 2013– y la puesta en marcha de ventajas como el Abono Joven, que permite viajes ilimitados durante un mes por 20 euros. Respecto a la flota de autobuses interurbanos, la consejera ha destacado que "es accesible al 100 %" y una de las más modernas de Europa.

Gonzalo ha reiterado el compromiso del Gobierno regional con el transporte público y la movilidad sostenible, que se materializa en medidas como la inversión de 120 millones de euros para garantizar la seguridad vial en la red autonómica de carreteras, "una de las mejores a nivel internacional".■

El Comité Ejecutivo de FECAV se reúne con el conseller de Territori i Sostenibilitat

Los operadores pidieron más acciones para incentivar el uso del autobús, un medio de transporte capilar, seguro y sostenible

Los miembros del Comité Ejecutivo de la Federación Empresarial Catalana de Autotransporte de Viajeros (FECAV) se han reunido por primera vez con el consejero de Territorio y Sostenibilidad, Damià Calvet. En la reunión también participó el secretari de Infraestructures i Mobilitat de la Generalitat de Catalunya, Isidre Gavín.

En el encuentro, los operadores de FECAV pusieron en valor la labor de las empresas de transporte de viajeros por carretera, que garantizan la movilidad en Cataluña de más de 200 millones de personas anualmente, tanto en servicios regulares como discrecionales, generando más de 7.000 puestos de trabajo y gestionando más de 3.600 autobuses. Asimismo, también pusieron de manifiesto la representatividad de la federación a nivel catalán, ya que engloba más del 96% de los operadores de transporte regular interurbano de los servicios del departamento de Territori i Sostenibilitat, más del 80% del transporte urbano de Catalunya, más del 60% de las líneas regulares urbanas de gestión indirecta del Área Metropolitana de Barcelona (AMB) y más del 75% de las rutas de transporte escolar catalán. También recordaron algunas de las principales ventajas del autobús respecto a otros medios de transporte, como su capilaridad, seguridad y sostenibilidad.

En este sentido, los miembros de FECAV trasladaron al Conseller algunas de sus propuestas para potenciar el transporte en autobús, tanto en ámbito urbano como interurbano. Concretamente, insistieron en la necesidad de habilitar un carril bus en el acceso a Barcelona por la B-23 con el objetivo de mejorar la rapidez del viaje en una zona de alta congestión y así aumentar la competitividad del autobús respecto al vehículo privado. Además, pidieron que se establezcan sistemas de preferencia semafórica para los autobuses en las vías urbanas más transitadas.

Otros aspectos que los operadores pusieron sobre la mesa fueron la necesidad de hacer mejoras en las instalaciones de algunas estaciones de autobuses y la creación de líneas de ayudas para la renovación de las flotas con vehículos más respetuosos con el medio ambiente.

El presidente de FECAV, José María Chavarría, expresó la importancia de **“trabajar codo con codo con las administraciones para ofrecer el mejor servicio de transporte público colectivo posible a la ciudadanía”** y añadió que **“es preciso dotarse de un marco estable de financiación de los servicios de transporte público regular interurbano que permita seguir apostando por vehículos más sostenibles medioambientalmente como EURO VI,**

híbridos y gas natural". Asimismo, destacó que **"las actuaciones para incentivar el acceso de la población a modos de transporte más sostenibles son la mejor inversión que se puede hacer por el bien de la salud de todo el mundo".**

Nuevo Vídeo Presentación

Por otro lado, FECAV ha publicado su nuevo vídeo de presentación, que servirá para explicar de una manera rápida y atractiva quién es, qué hace y a quién representa la Federación. Se trata de un vídeo vivo que se irá actualizando y adaptando para dar representatividad a todos los asociados de la federación y los tipos de transporte que realizan.

Está previsto también que se impulse la producción de más vídeos sobre modos concretos que engloba el transporte de viajeros por carretera, así como para mostrar diferentes operadores y espacios geográficos dónde dan servicio sus asociados.

El vídeo está locutado en catalán pero se pueden activar los subtítulos en castellano e inglés. Pueden visualizarse el vídeo AQUÍ. ■

El presidente de Froet se compromete a ser “beligerante” en la defensa de los intereses del sector

Pedro Díaz afronta su cuarto mandato al frente de los transportistas de la Región de Murcia

El presidente de la Federación Regional de Organizaciones Empresariales de Transporte de Murcia (Froet), Pedro Díaz, se comprometió a “seguir defendiendo los intereses de los transportistas, tanto de mercancías como de viajeros, siendo beligerantes en todas nuestras demandas a la Administración, que siempre serán coherentes y razonables”.

Díaz afronta su cuarto mandato consecutivo al frente de la patronal regional del transporte, tras ser ratificado en el cargo por la Asamblea General de Froet, al concurrir una única candidatura.

Durante su intervención, el recién reelegido presidente de Froet recalcó la importancia de “dar a la formación prioridad absoluta, de manera que podamos contar con los mejores profesionales en todas las áreas, desde conductores a directivos”.

Igualmente, avanzó algunas de las líneas de actuación durante su nuevo mandato, entre las que destacó la mejora de la negociación colectiva y las relaciones laborales, “dando respuesta a las necesidades de la empresa, sin por ello olvidar las de los trabajadores”.

A su vez, Díaz abogó por ofrecer “nuevos y mejores servicios” para los asociados, como abastecer las estaciones de servicio Froet Gas de otros productos energéticos que puedan demandar las empresas.

También se mostró convencido de la necesidad de “atraer a los cargos de responsabilidad de la federación a los jóvenes empresarios, procurando que concurra la experiencia con el empuje y la preparación de éstos”.

La Asamblea General de Froet también dio el visto bueno a los presupuestos de la entidad para el próximo año, que se incrementan un 4%, así como a los de Froet Servicios SAU, que consignan una subida del 6,7%, alcanzando los 31,2 M€, debido al aumento del precio de los carburantes.

Nueva Junta Directiva

Acompañan a Pedro Díaz (Suditrans S.L) en la Junta Directiva de Froet como vicepresidentes: Francisco José López Martínez (Merlatrans S.A.), José Ramón García Arcelay (Transportes Directos El Segura S.L.), y Juan Jesús Martínez Sánchez (Autocares José Martínez García S.L.). ■

Froet exige soluciones a los “muchísimos problemas” del sector

“Que lejos de resolverse, siguen agravándose”

La Federación Regional de Organizaciones Empresariales de Transporte de Murcia (Froet) ha exigido soluciones a los “muchísimos problemas” que asolan al sector que, “lejos de resolverse, siguen agravándose”, como son la Euroviñeta, la competencia desleal de las denominadas ‘empresas buzón’, los cortes de carretera protagonizados por los ‘chalecos amarillos’ o los CDR, o la incertidumbre ante el ‘Brexit’.

Así se lo trasladó el presidente de Froet, Pedro Díaz, al presidente de la Comunidad Autónoma, Fernando López Miras, en la reunión que ambos mantuvieron recientemente en el Palacio de

San Esteban, sede del Gobierno regional, tras su reelección durante otros cuatro años al frente de los empresarios del transporte. Al encuentro asistieron también el secretario general de Froet, Manuel Pérezcarro, y el consejero de Fomento, Patricio Valverde.

En este sentido, Díaz explicó que esta situación del mercado afecta a la rentabilidad de las empresas que les impide disponer de recursos suficientes para realizar inversiones", al tiempo que demandó reducir la "enorme presión fiscal" que soporta el sector, así como garantizar la seguridad, la circulación libre de restricciones o la transición energética.

Díaz enumeró una serie de reivindicaciones que, a través de patronal nacional CETM, los empresarios han planteado al Ministerio de Fomento, como la no aplicación de la directiva Euroviñeta en la totalidad de la red viaria, una medida que, de implantarse, supondría "un perjuicio importante a territorios periféricos como la Región de Murcia, que se ven obligados a realizar muchos kilómetros para llegar a la frontera".

Igualmente, Díaz pidió la derogación de la totalidad de las medidas adoptadas de desvío obligatorio del transporte pesado hacia vías de peaje, y reclamó una "respuesta efectiva" por parte del Estado para garantizar la libre circulación en las carreteras españolas, con el fin de evitar las consecuencias de los cortes de tráfico protagonizados por los CDR en Cataluña.

En la misma línea, reclamó que España exija a la UE el cumplimiento del reglamento de libre circulación de mercancías (conocido como reglamento fresas), ante casos como los de los 'chalecos amarillos' y que, de no cumplirse, se establezcan sanciones contundentes disuasorias para el Estado que incumpla y un procedimiento indemnizatorio efectivo para las empresas que lo sufran.

Otros asuntos prioritarios para el sector son la garantía de seguridad en las áreas de descanso para evitar la intrusión de polizones en los camiones, la negociación del denominado Paquete de Movilidad de la UE, en especial la "vuelta a casa" de nuestros conductores, el consumo de alcohol y drogas por parte de conductores profesionales, o la escasez de conductores para el transporte internacional.

Riesgo de colapso por el 'Brexit'

En cuando al 'Brexit', el presidente de Froet reconoció que actualmente se está en un momento de "incertudumbre" y advirtió que, en la actualidad, sin demoras en las fronteras, ya se están produciendo "colapsos" en las vías de acceso, debido a que el eurotúnel y el ferry están prácticamente llenos.

Por ello, auguró que "si con el Brexit se pusiera un trámite de aduana que, por ejemplo, fuera de diez minutos, nos encontraríamos con un colapso total, y no habría capacidad para albergar todos los vehículos".

"En España las fronteras de Irún y La Junquera se han reducido un 90% y esos espacios los han ganado los municipios, y sería impensable ahora tener que hacer espacio nuevo", comentó Díaz, quien recordó que "el tipo de mercancías que tienen como destino el Reino Unido, que es perecedera y por su coste no puede ir en avión, sólo puede llegar por camión". ■

Asetra celebró la sexta jornada de autoformación para empresarios del transporte de viajeros

Asetra (Agrupación Segoviana de Empresarios de Transporte) celebró, en el Salón de Actos del Centro de Transportes de Segovia, la sexta jornada de autoformación para las empresas dedicadas al transporte de viajeros integradas en la asociación.

En esta edición, inaugurada por el presidente de la asociación, Juan Andrés Saiz Garrido, el director de Asetra, Fernando García, desgranó los aspectos más destacados de la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León. Esta norma, aprobada por las Cortes regionales el pasado 12 de diciembre de 2018, establece un marco regulatorio básico para las futuras concesiones zonales en la Comunidad, al vencimiento de las actualmente en vigor a finales de 2019. En su intervención también detalló el anteproyecto de explotación zonal del Gobierno de Aragón, así como el último pliego de licitación publicado por el Ministerio de Fomento.

Para clausurar el acto la Asociación contó con la asistencia del secretario general de la Subdelegación del Gobierno de Segovia, Francisco Javier de Santos, quien manifestó su satisfacción por este tipo de actividades, tan necesarias para el sector, explicando a continuación el estado en el que se encuentran las obras de desdoblamiento de la SG-20.

Asetra y BANKIA suscriben un acuerdo de colaboración

Por otro lado, BANKIA han firmado un acuerdo de colaboración financiera con la Asetra que permitirá a sus asociados acceder a un conjunto integral de productos y servicios de la entidad, en condiciones especiales.

Este acuerdo cubrirá las necesidades financieras de las pymes integradas en Asetra, y para ello BANKIA, por medio de una atención personal y especializada en su amplia red comercial, distribuida por la provincia de Segovia, proporcionará todo tipo de productos y asesoramiento para facilitar el desarrollo de las empresas de transporte de la provincia de Segovia integradas en Asetra.

Al acto de firma de este convenio asistieron Juan Andrés Saiz Garrido, presidente de Asetra, acompañado por Mariano Fernández, directivo de la organización, y Fernando García, director de la asociación; mientras que en representación de BANKIA firmaron el convenio José Gabriel García Encinar, director de Zona Segovia Centro-Sur, y José Manuel Apezarena, director de la Oficina Principal. ■

La seguridad vial en el transporte de viajeros comienza en el propio asiento del conductor

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

Todos los conductores tenemos como valor principal nuestra seguridad cuando nos ponemos detrás de un volante. Sin embargo, si a la acción de conducir le añadimos un mayor número de pasajeros en nuestro vehículo, y una mayor cantidad de desafíos creados por el tamaño y la naturaleza de los vehículos de trasporte de viajeros, no es difícil pensar que los conductores de autobuses tienen una gran responsabilidad cuando se trata de conducir de manera segura.

Cada día, las carreteras y los vehículos cuentan con un mayor número de sistemas de seguridad, pero a medida que las carreteras se ven más congestionadas y aumentan las distracciones, los conductores de autobuses deben esmerarse en transportar de manera segura a sus pasajeros, teniendo también en cuenta las condiciones climáticas cambiantes como parte de su día a día.

Además, a todo lo anterior hay que sumarle que los conductores de autobuses tienen que lidiar con las demandas físicas y mentales que acompañan las prácticas de conducción de alerta.

Por todo ello, se puede afirmar que *la seguridad vial en el transporte de viajeros comienza en el propio asiento del conductor*.

Tanto es así, que cada conductor de autobús comienza su jornada verificando que su autobús esté en buenas condiciones mecánicas y, por lo general, debe seguir una lista de verificación de seguridad de la compañía para la que trabaja. Sin embargo, este chequeo previo no es suficiente para garantizar el buen estado de ciertos componentes de seguridad que son cruciales, como por ejemplo los frenos o los intermitentes, ya que su funcionamiento no se puede comprobar si no se realiza a través de una revisión en marcha o previamente por el equipo de mantenimiento.

Antes de ponerse al volante, todos los conductores de autobús deben asegurarse de comenzar el día en plenas facultades físicas y psíquicas, descansados y saludables. Esto significa que los conductores deben planear la noche anterior al desplazamiento su seguridad y la de los que van a transportar, asegurándose de que duermen lo suficiente, comen de manera adecuada y evitan el alcohol y los medicamentos que podrían dificultar su sueño o que le puedan producir somnolencia.

Una conducción segura dependerá de estar alerta y concentrado, y esto comienza por un buen cuidado personal, tanto dentro como fuera del trabajo.

Son diversos los estudios[1] que identifican que la gravedad de las colisiones aumenta con ciertos factores, la velocidad y el comportamiento del conductor -en especial aquellos distraídos o más arriesgados-.

Debemos recordar que los vehículos modernos han sido diseñados para proteger a sus ocupantes en pruebas de choque realizadas a velocidades que oscilan entre los 30 y los 65 km/h,

1 Por citar alguno de ellos: “Velocidad y riesgo de accidente”. OCDE. https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/speed-crash-risk.pdf

por lo que cuanto mayor sea la velocidad de una posible colisión, mayor será su gravedad.
Por todo ello, que los conductores de autobús, así como el resto de los conductores, tomen las medidas preventivas mínimas, puede hacer que se reduzcan estas amenazas y ayudar a que todos lleguemos a nuestro destino de manera segura.
El uso de los siguientes consejos de seguridad es un buen punto de partida para que todos los conductores de autobuses puedan estar más seguros en la carretera.

1. Mirar abajo y lejos

Para los conductores de autobuses, mirar hacia abajo y ver qué hay por delante es fundamental. Este hábito le da al conductor mucho tiempo para evitar obstáculos, detectar cualquier problema potencial en la propia parada de autobús y ajustar el ritmo del vehículo para evitar detenerse y arrancar en cada parada o semáforo.

2. Obtener una imagen general

En un autobús, la “panorámica general” significa saber lo que sucede dentro y fuera del vehículo. Es importante para la seguridad de todos usar espejos interiores para ver quién está parado o en movimiento dentro del autobús, así como usar espejos externos para ver a los pasajeros que corren para tomar el autobús o que no estén visibles de inmediato. El uso de cámaras traseras ha facilitado mucho esta labor en vehículos de tan gran tamaño como los autobuses o autocares.

3. Mantener la visión activa

Las situaciones cambian de manera constante y rápida, por lo que los conductores deben mantener la vista en movimiento para estar al tanto de lo que sucede dentro y fuera del autobús. Ya sea que esté atento al tráfico, circulando por la carretera, revisando a los pasajeros o controlando si hay peatones fuera del autobús, cambiar el enfoque cada dos segundos promueve la seguridad. Este hábito también ayuda a los conductores a mantenerse alerta.

4. Asegurar un espacio de seguridad

Mantener un espacio suficiente alrededor del autobús es fundamental para la seguridad, ya que le da a los conductores tiempo para reaccionar cuando otros usuarios de la vía actúan de manera impredecible. Es particularmente importante mantener un espacio de seguridad en las intersecciones y las paradas de autobús.

5. Ver y ser visto

Los autobuses tienen muchas formas diferentes de asegurarse de que están a la vista. Usar la señal de comunicación adecuada en el momento adecuado aumenta la seguridad y es especialmente importante cuando se carga o descarga, en estacionamientos y en condiciones climáticas adversas. Si otros conductores no prestan atención, es posible que se necesite un ligero toque en la bocina para ayudar a llamar su atención y evitar así una situación de riesgo. ■

La necesidad de una verdadera política de movilidad

Por la Fundación Corell

Estamos viviendo, estos primeros días de 2019, conflictos entre el sector del Taxi y los vehículos con autorizaciones VTC, con posiciones muy encontradas y con unas administraciones sin respuestas racionales.

El deseo y necesidad de moverse de las personas en general, debe descansar en sectores que aporten una calidad suficiente, a la altura del desarrollo de nuestro país. La sostenibilidad de una actividad con alta calidad está condicionada por una regulación adecuada, que garantice el acceso al ciudadano en los mejores términos de seguridad, economía y universalidad.

La nueva oferta que ponen en el mercado, tanto las plataformas tecnológicas (Uber, Cabify, MyTaxi, Amadeus, etc.), en sectores como la aviación, el ferrocarril, el autobús, o el taxi, como las plataformas integradoras de varios modos (Go Euro, City Mapper, etc.), con el objetivo de mejorar los desplazamientos, está consiguiendo ser un instrumento cada vez más usado por el viajero, para acceder a los servicios de transporte.

Pues bien, la actual regulación no los tiene considerados y las presiones en la calle, de algunos actores de la movilidad, como el taxi, lo único que consiguen, más allá de incomodidades y de extender una mala imagen injusta para la mayoría del sector, es que por parte de las administraciones se improvisen parches sin mucha reflexión y que, seguramente, serán modificados en el futuro, cuando no impugnados ante los tribunales, lo que añade serios problemas de seguridad jurídica.

Los mensajes no son equilibrados. Así desde la UE se pide más liberalización para sectores que en realidad ya están liberalizados (salvo el ferrocarril, que completará su liberalización en diciembre de 2020), y sin embargo nada se dice de modos como el taxi, cuyas licencias están contingentadas (no crecen las licencias desde los años 70).

Por otro lado, las autoridades de la competencia, como la CNMC, ante una legislación reguladora anticuada y con agujeros, ofrece soluciones de libro y cortoplacistas, que no resuelven las carencias de una regulación obsoleta y parcial, y, además, confunde a los ciudadanos, hablando de un “paradisiaco” mundo liberalizado, que arrancando con unas fases de elevada precarización en el empleo y la economía, puede llegar a convertirse en un entramado de monopolios, resultando contraproducente para los intereses de las personas.

Ante esta situación, las administraciones responsables de la movilidad deberían garantizar una actividad eficaz, adaptando el marco regulatorio a los nuevos tiempos.

La necesidad es obvia: en primer lugar, por motivos de eficiencia, se debe “RE-REGULAR” y definir un modelo de movilidad donde se priorice el transporte público sobre el privado, no solo para el coche, sino también para los nuevos modos de movilidad personal urbana, (como el patinete eléctrico), que deben estar regulados para que no se produzcan problemas de seguridad y circulación, reservando una posición adecuada a las modalidades más saludables. Pues bien, esta posición no es en estos momentos clara y concreta.

En segundo lugar, mantener la segmentación de la regulación en tres niveles administrativos (estatal, regional y local), debería de reconsiderarse en algunos aspectos relacionados con la seguridad, el Medio Ambiente y la libre prestación de servicios, de manera que posibilite, de la forma más lógica y necesaria, el que las empresas

alcancen los niveles más óptimos de eficiencia y seguridad jurídica.

Dada esta problemática, cabe preguntarse qué deberían hacer las autoridades y qué deberían favorecer los actores sociales, empresarios, usuarios y sindicatos. ¿Se debería poner al día toda la regulación que afecta a la movilidad unificando criterios? ¿Debería impulsarse una Agencia de movilidad más integrada y que dé respuesta a todos los desafíos que actualmente tienen esta actividad tan básica para la libertad, la convivencia y el desarrollo?

Si la respuesta fuera positiva, se evitarían situaciones de conflicto de intereses y enfrentamiento entre modos y las nuevas formas de movilidad, facilitando la optimización en el uso de todos los modos. Una liberalización bien organizada, manteniendo modelos de regulación validados en la UE y escuchando a los sectores, ha traído siempre buenos resultados para nuestra sociedad.

Así, cabe recordar el transporte de mercancías y viajeros por carretera, cuyas licencias por vehículo estaban contingentadas y que acometió a finales de los años 90 un proceso de liberalización cuantitativa. El resultado fue que el transporte profesional por carretera se situó como líder indiscutible respecto al resto de modos de transporte.

La polémica que mencionamos entre el taxi y las plataformas tecnológicas, aliadas con las VTC se resolverá seguramente con un alto coste hoy, si se sigue de forma desunida, descoordinada e improvisando y, lo que es peor, se saldará con un pésimo resultado para los CIUDADANOS. ■

Cómo ahorrar sin perjudicar la seguridad de la flota

Por TomTom Telematics

A medida que las empresas se esfuerzan por reducir costes y hacer negocios de forma más rentable, es posible que algunas prioricen el ahorro a expensas de la seguridad y la salud en el trabajo. Esto, como es obvio, es contraproducente a largo plazo y puede generar inconvenientes y pérdidas de dinero y de reputación que echarían por tierra todo el ahorro obtenido.

Para cualquier compañía, más aún si sus trabajadores desempeñan su labor en la carretera, la seguridad debe ser lo primero. Sin embargo, hay formas de ahorrar costes y, al mismo tiempo, mejorar la salud en el trabajo, aumentando la seguridad de los conductores.

Es más, la mejor manera es también la más sencilla: potenciando un estilo de conducción responsable se contribuye a ahorrar una cantidad nada desdeñable en combustible, se ahorra en mantenimiento y se reducen las primas de seguro.

Pero… ¿cómo conseguir que los trabajadores conduzcan de forma más segura y eficiente? Aquí la telemática ha supuesto un antes y un después. Con la tecnología moderna de gestión de flotas es posible monitorizar el estilo de conducción, registrando maniobras bruscas o excesos de velocidad. Estos datos pueden ser utilizados para identificar problemas y ponerles remedio con cursos de formación específicos. También pueden ser utilizados para comparar los resultados de unos conductores con otros y premiar a aquellos que se comporten al volante de forma más responsable.

Mantener resultados a largo plazo

Conseguir que el estilo de conducción mejore y se mantenga en el tiempo, requiere abordar distintos desafíos, como por ejemplo, las respuestas emocionales de los conductores. La formación, por tanto, no debe limitarse a una única sesión, sino que es importante que se mantenga una continuidad y que se adapte a los requisitos de cada conductor.

Además, se necesita un compromiso significativo de los empleados. Si éstos no están comprometidos, no pueden mantenerse motivados. Aquí entra en juego la gamificación. Es decir, la utilización de mecánicas de juego para motivar a los conductores y fomentar un estilo de conducción más seguro.

El uso de esta práctica está siendo cada vez más potenciado por las empresas, que utilizan nuestra tecnología y los datos aportados por nuestras soluciones para poner en marcha proyectos de gamificación con muy buen resultado.

La conclusión es que los conductores deben comprender la importancia de sus acciones en la carretera y recibir la orientación adecuada sobre el uso seguro y eficiente del vehículo.

Te animamos a que profundices en lo que la gestión de flotas puede aportar a las empresas visitando nuestra web.

También puedes leer algunos casos prácticos donde nuestros clientes dan constancia de cómo la telemática les ha ayudado a reducir costes y a mejorar la seguridad de sus conductores. ■

¿Puede ser el hidrógeno el combustible que supla a los hidrocarburos en el futuro?

Por Antonio Pomares
Miembro de la Junta Directiva de CECU

Hace más de un año, con motivo del estudio realizado en un grupo de trabajo coordinado por EUROPEAN CLIMATE FOUNDACION en España, sobre la descarbonización en Europa, ante la necesidad de disminuir la emisión del CO_2 (GEI) comencé a interesarme por los diversos combustibles para la automoción, en especial por los vehículos privados. De ese análisis surge la recomendación del vehículo eléctrico como menos contaminante. En ese análisis y como representante de los consumidores, mi posición es la necesidad de mejorar y fomentar el uso del transporte público.

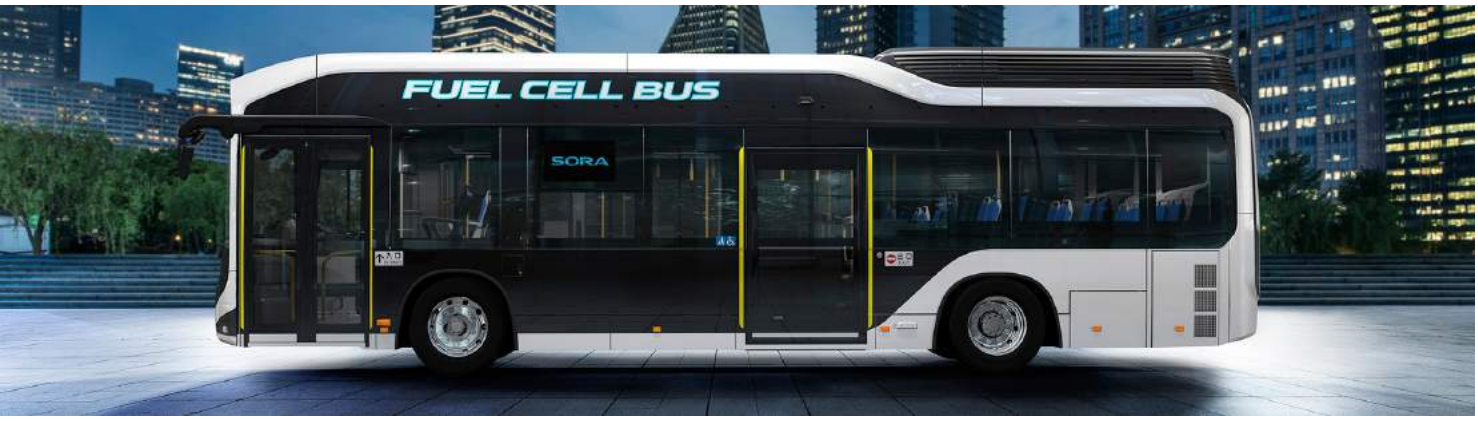
Dentro de toda la información que recibí durante esa experiencia, redescubrí el **HIDRÓGENO** que resulta que no era tan nuevo: en 1783 sobrevoló Paris un globo impulsado por hidrogeno; en el año 1842 el juez y científico de Gales inventó una batería de hidrogeno; en la Segunda Guerra Mundial las V1 y V2; en el Libro de la Isla Misteriosa, en el viaje de las veinte mil millas de viaje submarino de Julio Verne, el capitán Nemo explica que el combustible del submarino era agua; en 1971 el extremeño Arturo Estévez Varela pone en marcha un motor con pilas de hidrógeno que desaparece del mercado. Nos encontramos pues ante una tecnología no tan novedosa sino que no ha sido la prioridad hasta ahora.

Existen dos tendencias enfrentadas, aquella que mantienen que es un despilfarro la inversión en su investigación y otra que sostiene que puede ser el combustible del futuro y prueba de ello son los miles de millones de euros o dólares que se está invirtiendo para su investigación y desarrollo, yendo a la cabeza Corea, los países asiáticos, EEUU y algunos países de la Unión Europea y otros que, como España o Portugal, se quedan atrás.
Los primeros informes decían claramente que no era rentable y que en todo caso hasta 2050 no empezaría su rentabilidad. Un ejemplo es el precio de una distribuidora de Hidrógeno (Hidrogeneras) que cuesta del orden de 800.000 € y en su fabricación se invierte más energía que lo que se consigue para la utilización, además el miedo a su explosión, los métodos de manipulación, el volumen en el vehículo en detrimento de la carga, el accidente del transbordador Challender Apolo, la explosión del globo aerostático Cepellin… una mala prensa que podríamos sospechar que estaría soportada por las petroleras.

En la actualidad nos encontramos en un auge del desarrollo de esta tecnología sobre todo en Corea, en Asia, en EE.UU. y en algunos países de América del Sur. En Europa se está regulando a través la directiva 2014/94/UE de implantación de las infraestructuras para combustibles alternativos entre ellos el Hidrógeno así como diversos proyectos como el proyecto H2E1 y R, el proyecto H2ME y H2ME2 en el cual están Dinamarca, Francia, Alemania, Islandia, Países Bajos, Noruega, Suecia y Reino Unido. Existen grandes diferencias dentro de la Unión: países como Alemania o Francia tienen más de 50 hidrogeneras, mientras que en España de las 6 que hay sólo funcionan 2.

Las cifras muestran claramente el interés en desarrollar esta tecnología:

- EE.UU. lleva invertidos 1.400 millones de dólares y prevé 55.000 millones en 15 años.
- Toyota lleva invertidos 1.000 millones dólares en EEUU sobre todo para California (150 millones de dólares y 100 hidrogeneras), Japón 150 millones dólares y 100 hidrogeneras, Alemania 150 millones dólares y 100 hidrogeneras a partir de 2020, en unos 5 años.
- República Checa: inversión para la fabricación hidrógeno líquido de 38 millones de dólares.



- Hyundai invertirá 7.900 millones de dólares hasta 2030.
- DAIMIER AG: 20.000 millones de dólares hasta 2030.
- Alemania: 50.000 millones de euros en 500 hidrogeneras hasta el 2025.
- Reunión de fabricas asiáticas (Toyota, Honda, Hyundai): 1.300 millones de dólares.
- Consejo del Hidrogeno (13 multinacionales): 1.400 millones de dólares de inversión, 16.000 millones de dólares en el año 2020 y 52.000 millones dólares en el año 2040.
- Expertos europeos de la UE opinan que se necesitan de 100.000 a 200.000 millones de euros para el desarrollo del mercado del Hidrógeno en Europa.
- El mercado de pilas de combustible de hidrógeno ya mueve más de 5.500 millones de dólares y prevé que en 2025 llegue a 81 000 millones de dólares.
- En España, en el 2020, de las 6 hidrogenas de 350 bares de presión actuales se pasaría a 20 hidrogeneras de 700 bares de presión y de los 500 vehículos de este momento y un negocio de 71 millones de euros y 550 puestos de trabajo, para 2030 se prevén 22.000 millones de euros y 227.000 puestos de trabajo aprovechando los diversos proyectos de Europa incluido el P2Pi y R (corredor Francia - Andorra) y el proyecto MAN.

Este el aluvión de datos que en la actualidad genera el Hidrógeno que estamos analizando como combustible para el transporte (no olvidemos que ya existen camiones, trenes, metro, barcos, puertos con carretillas, grúas, bicicletas, autobuses, aviones, cohetes…) existen otras utilizaciones y usos. Se están investigando diversos tipo de electrólisis y diversos tipos de materiales para las pilas de combustible y, si bien en su generación se están utilizando combustibles que generan mucho CO_2, se espera que en un tiempo no muy lejano se utilicen energías limpias o verdes como las eólicas o solares y las cuales podrán generar en las propias Hidrogeneras.

El Hidrógeno y la emisión del CO_2 "0" esté más cerca de conseguirse.

Como representante de los consumidores (CECU) y uno de los representantes del Consejo Nacional de Transportes Terrestres de Viajeros y Mercancías estamos viendo que nuestras ciudades se están carbonizando. Hay muchas perdidas y enfermedades a causa de la contaminación por el transporte y por las calefacciones. Europa como ya se ha mencionado, ha llamado la atención a varios países y ciudades (Madrid, Roma, Paris, Berlín…) y se están tomando medidas en las descarbonización. Pero además de un problema de salud y medioambiental, existe un segundo vórtice del problema: el gasto enorme en la importación de los hidrocarburos y la dependencia de los países exportadores que genera inestabilidad y el control de las grandes compañías petroleras que en todo momento mueven el mercado a su antojo.

Pedimos, sobre todo a España, que a los dos Centros de desarrollo del Hidrógeno, el de Portulano y de Aragón, se les doten de los medios económicos adecuados, aunque uno sea público y el otro privado. Solicitamos igualmente que se desarrolle una labor informativa adecuada ya que existe un desconocimiento total de esta nueva tecnología generando muchas preguntas como las que me hicieron en una charla con universitarios del País Vasco (Universidad de San Sebastián, 1º de Ingeniería) como por ejemplo el precio, la seguridad, el transporte del combustible, como se genera el Hidrógeno…

Pero sobre todo la necesidad de dotar de unos transportes públicos atractivos, eficientes, con precios adecuados, fiabilidad en los horarios y mejores rutas, evitando atascos. ■

América Latina y la “Marca Continente”

Por Claudio Vallejo Águila-Real
Director LatAm Desk Europe de LLORENTE & CUENCA

Quizá sea este uno de esos momentos en la historia de una Región, en la que no es conveniente quedarse atrapado entre los titulares amenazantes que circulan por doquier y alzar la vista, intentando encontrar una mayor perspectiva y una mejor visión de conjunto de América Latina.

Bien es cierto que la tentación es fuerte. Vivimos un periodo complejo para América Latina, donde un intenso ciclo electoral, con numerosas incertidumbres, ha dado paso a unos nuevos gobiernos en los que no ha cesado dicha incertidumbre, sobre todo en cuanto a su desempeño. Nos hemos desayunado con profusos titulares que nos recuerdan que los procesos judiciales contra la corrupción siguen su marcha, que las desigualdades sociales no terminan de igualarse y que las brechas digitales y de infraestructuras no terminan de cerrarse. Estos titulares, siguen conformando la percepción de lo que sucede en un determinado lugar y marcan significativamente la impresión del lector, que adapta su realidad a lo descrito en los titulares.

Con el fin de aportar una visión de contexto que nos permita superar el ruido de las primeras páginas, veamos cómo se encuentra América Latina, en sus grandes líneas, para ver cómo podemos ajustar la percepción:

De acuerdo con los datos del Fondo Monetario Internacional y su Regional Economic Outlook recién publicado, la buena noticia es que América Latina mantiene la senda de la recuperación: Las previsiones de crecimiento de LatAm en su conjunto prevén un incremento del 1,2% para el 2018 y un poco mejores, del 2,2% para el 2019.

Sin embargo, esta recuperación está perdiendo ímpetu debido, fundamentalmente, a una serie de contracorrientes mundiales que, sin ninguna duda, afectan al crecimiento de la Región. Pensamos en la demanda externa y el movimiento del comercio mundial, que está perdiendo impulso; los precios de las materias primas que, si bien se han recuperado con respecto al nivel mínimo al que descendieron, no parece que vayan a llegar a los niveles de 2011-2012. Asimismo, las condiciones financieras se han tornado algo más restrictivas para los países de América Latina y el positivo desarrollo de la economía de los EE.UU. se ha traducido en un fortalecimiento del dólar, llevando a numerosas monedas de la Región a su correspondiente devaluación.

Otros elementos que afectan a esta "ralentización" del crecimiento latinoamericano se refieren a las tensiones comerciales que se han incrementado con la imposición de barreras arancelarias y de distinto género que plantean preocupaciones según qué país y sector. Por último, el enfriamiento de la economía China, verdadero motor de comercio y finanzas de la Región, tendrá importantes implicaciones para las economías de América Latina.

A pesar de este panorama de incertidumbre, influenciado sobre todo por el contexto mundial, la recuperación de la Región sigue su marcha y presenta elementos para la esperanza: la inversión privada se recupera, tras casi tres años de franco declive y, ahora sí, contribuye de forma decidida al crecimiento de la Región, tanto en el presente año como en el 2019. Asimismo, el consumo privado se muestra como otro de los pilares relevantes del desarrollo, pues tanto el crecimiento del empleo como de los salarios reales ha seguido siendo sólido en las principales economías latinoamericanas.

El gran problema de la moderación en el crecimiento regional es que se está produciendo una recuperación "divergente" dentro de América Latina.

Ante este planteamiento tan dispar, ¿cómo podemos hacer sugerente para un inversor la idea que se plantee América Latina como una referencia para sus actividades? ¿cómo afrontar, en términos de percepción, este disparejo crecimiento?

Hasta la fecha, cada uno de los países de la Región ha intentado, con mayor o menor éxito, poner de manifiesto sus ventajas competitivas frente al resto de los mercados, destacando el favorable tratamiento de la inversión extranjera, las facilidades en la repatriación de dividendos, los acuerdos de doble imposición, la comprensible normativa laboral y, cómo no, la bondad de su clima y la hermosura de sus playas.

Todas estas ventajas y particularidades se "empaquetaban" con un vistoso colorido, un slogan sugerente y unas promesas de éxito dentro de un video espectacular con música local que evocaba los siempre inolvidables atardeceres. Todo ello ha venido conformando lo que conocemos como Marca-País, o Country Brand, como contenedor de la reputación e imagen de un país que le permite posicionarse en los mercados internacionales.

Desgraciadamente, algunos de los países que conforman América Latina atraviesan una compleja situación que hace que sus Marca-País se vean seriamente deterioradas y puestas en entredicho. Tal es el caso de Venezuela o Nicaragua por su situación política, pero también podrían ser otros países por sus niveles de corrupción, inseguridad jurídica, crisis económica, etc. En todos estos casos, las complejas noticias que provienen de estos países y que, definitivamente, copan la mayoría de los titulares y primeras páginas de los diarios, van conformando una percepción negativa, que ni la Marca-País es capaz de superar.

Y lo que es peor, en un mundo globalizado, donde las decisiones de actividad económica e inversión se plantean en una estadía superior, prácticamente a nivel continental, las sumatoria de Marcas-Países negativas no están contribuyendo en absoluto a conformar un verdadero polo de atracción regional.

Efectivamente, África está de moda, Europa se resiente, Asia despunta… entonces, ¿qué hacemos con América Latina?

En una situación de "recuperación despareja" como tan descriptivamente ha definido el Fondo Monetario Internacional a su Informe sobre la Región, deberíamos plantear un acercamiento más global, donde se pongan de manifiesto las ventajas competitivas que América Latina, en su conjunto, puede ofrecer al resto del mundo. Y todo ello mientras los países en dificultades van saliendo de su coyuntura actual para que, más adelante, puedan contribuir con su crecimiento al desarrollo de la Región.

Estamos hablando, en definitiva, de un pensamiento global, de una **Marca-Continente de América Latina** o conjunto de intangibles que conforman la reputación e imagen de un determinado espacio geográfico donde confluyen un sistema de valores de carácter occidental, una calidad de vida que lo hace atractivo, una aptitud y desempeño en los negocios que lo señala como referencia, un patrimonio y una cultura enriquecedores y una oferta turística que le permite competir en pie de igualdad con cualquier otra región del mundo. ■

Vectalia presenta los primeros 35 autobuses del transporte público de Safí

Desde el 1 de febrero dan servicio a medio millón de habitantes bajo el lema “Bonjour Safi”

Vectalia presentó en Safí (Marruecos) los 35 nuevos vehículos que desde el 1 de febrero dan servicio al transporte público del área metropolitana en la que viven medio millón de personas. Safí, ubicada a 160 km de Marrakech y 245 km de Casablanca, tiene importantes centros industriales de fosfatos, industria química, pesquera y uno de los puertos con mayor tráfico de Marruecos.

El acto de presentación de la nueva flota se desarrolló en la plaza de la Independencia en el centro de Safí y contó con la presencia del gobernador Lahoucine Chayane, del presidente de la Aglomeración, Abdeljalil Labdaoui, junto

a otras autoridades y el presidente de Vectalia Maroc, Antonio Arias, en un acto al que acudieron centenares de vecinos y representantes de la sociedad civil.

La oferta presentada por Vectalia ganó un concurso público al que también concurrían otros operadores importantes. Los 35 nuevos vehículos (10 Man Lión´s Intercity C y 25 MAN Lion´s City Low Entry) presentan una imagen renovada del transporte público de la ciudad y serán los encargados la explotación del transporte urbano bajo el lema “Bonjour Safi”. No obstante, durante los próximos cinco años se incorporarán otros nuevos autobuses de características similares hasta alcanzar una flota de 90. El contrato es por un plazo de diez años, con posibilidad de prórroga de cinco y la inversión prevista es de unos 26 M€.

Los autobuses de la nueva flota recorrerán el primer año 5,0 millones de km con una previsión de unos 17 millones de pasajeros. Vectalia subrogará la plantilla actual (152 personas) y se estima que se crearán 70 nuevos empleos en el primer año de funcionamiento, para los cuales se ha puesto en marcha un importante programa de formación con la colaboración de formadores de Vectalia France así como de los fabricantes de vehículos.

El grupo empresarial, que opera también en varias ciudades de Francia y España, consigue en su primer año de actividad en Marruecos su segundo contrato ya que desde julio del año pasado gestiona el transporte en Nador y su área metropolitana, atendiendo a un millón de personas.

La nueva flota de Safí incorpora en la totalidad de los autobuses aire acondicionado y rampas de acceso para personas con movilidad reducida.

También como primicia, está previsto contar con un servicio de ayuda a la explotación en tiempo real para todas las líneas con instalación de paneles led y expendedoras de billetes en paradas principales y con autobuses con normas antipolución Euro 5 EEV, y por primera vez en el transporte urbano en Marruecos, y dentro de unos meses con los vehículos Izusu que se incorporarán y cumplirán normas Euro 6. ■

Arriva Galicia dona 10.000 € a la Fundación Andrea

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

La empresa de transporte Arriva Galicia ha donado 10.040 € a la Fundación Andrea para sus proyectos de apoyo a niños con enfermedades de larga duración, crónicas o terminales. Esta colaboración se enmarca en el acuerdo firmado el pasado noviembre por representantes de Arriva y la Fundación Andrea que dio como fruto la realización de la "Semana Solidaria de Arriva Galicia", que tuvo lugar entre el 10 y el 16 de diciembre de 2018. Así, Arriva Galicia ha donado el 5% de la recaudación de los billetes de autobús expedidos durante ese período a la Fundación Andrea. María Palmeiro, directora financiera de Arriva Galicia, fue la encargada de entregar el cheque simbólico a Charo Barca y Amaya Castro, presidenta y directora de la Fundación Andrea, respectivamente.

La cantidad recaudada durante la "Semana solidaria de Arriva Galicia" se destinará a los tres grandes proyectos que desarrolla la Fundación Andrea. 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.

La "Semana solidaria de Arriva Galicia" es una de las acciones del programa de Responsabilidad Social Corporativa de la compañía. Esta iniciativa comenzó su andadura el pasado año colaborando con la Confederación Galega de Persoas con Discapacidade (COGAMI). Así, en 2018 Arriva destinó 9.600 € a proyectos de COGAMI para apoyar a mujeres con discapacidad víctimas de violencia de género. ■

Salamanca de Transportes presenta 12 nuevos autobuses propulsados por GNC

Salamanca Transportes, empresa perteneciente al Grupo Ruiz, ha presentado 12 nuevos autobuses propulsados por Gas Natural para dar servicio en la ciudad de Salamanca, lo que supone un paso más, por parte de la compañía, en su apuesta clara por la accesibilidad, la movilidad y las energías renovables. Se trata de vehículos MAN modelo NL 313/F GNC (A22) Euro 6 carrozados por Castrosua en el modelo City Versus, los cuales tienen una longitud de 12 metros y una capacidad de 91 pasajeros y 2 sillas de ruedas.

La presentación tuvo lugar en el Recinto Ferial de Salamanca y a ella acudieron el alcalde de Salamanca, Carlos García Carbayo, el concejal delegado de Policía, Tráfico y Transportes, Emilio Arroita, el jefe de Policía Local, José Manuel Fernandez, el presidente de Grupo Ruiz, Gregorio Ruiz, el director general de Grupo Ruiz, Alberto Egido, y en representación de Grupo Castrosua, su director comercial, Ramón Fernández.

Con esta adquisición, la flota de Salamanca de Transportes, contará con un 70% de sus vehículos propulsados por tecnologías NO CONTAMINANTES. Cabe destacar el alto nivel de tecnología y equipamiento con el que estos autobuses vienen provistos, cuentan con piso bajo integral, doble rampa de acceso para p.m.r. (eléctrica y manual), faros de led, cargadores USB en plataforma central, cámara de marcha atrás y dispositivo automático de extinción de incendios para el habitáculo del motor.

Debido al incremento de vehículos propulsados a gas y para facilitar la complicada logística de repostaje nocturno, Salamanca de Transportes ha acometido una ampliación de su planta de llenado de Gas Natural GNC pudiendo ahora dar servicio a un mayor número de vehículos.

Todos estos avances y mejoras están contribuyendo al incremento de uso por parte de los salmantinos de dicho servicio habiendo superado los 13 millones de usuarios anuales en 2018, lo que supone un aumento del 3,7% con respecto a los datos de 2017, incremento muy superior al de la media nacional. ■

ALSA dona a la Fundación Aladina 4.272 € gracias a la solidaridad de sus empleados

Y se une a la Red de Empresas de Fundación máshumano

ALSA ha entregado a la Fundación Aladina una donación por importe de 4.272 €, recaudados gracias a la generosidad de sus empleados, que irán destinados a apoyar la labor de lucha contra el cáncer infantil que realiza la Fundación.

Durante las pasadas navidades, un grupo de empleados de ALSA tuvo la iniciativa de organizar una acción solidaria de voluntariado corporativo, que consistió en la celebración de un sorteo de regalos, para lo que se contó con la generosa colaboración de diversos proveedores. El sorteo tuvo una gran acogida entre los empleados de los diferentes centros de trabajo de ALSA y, gracias a su solidaridad, se consiguió recaudar 2.272 € en concepto de venta de papeletas. La dirección de la compañía se comprometió por su parte a apoyar también esta acción, facilitando todo el apoyo a esta iniciativa solidaria de los empleados, duplicando la cantidad recaudada por estos, con lo que se ha alcanzado el total de 4.272 €.

El presidente de la Fundación Aladina, Paco Arango, agradeció esta colaboración: "Estamos felices de contar con amigos tan solidarios y generosos. El cáncer infantil es un terrible enemigo para Aladina y el apoyo de los empleados de empresas como ALSA nos ayuda a combatirlo con más fuerza".

Para el consejero delegado de ALSA, Francisco Iglesias, esta acción de voluntariado corporativo "es un gran ejemplo de las acciones de Responsabilidad Corporativa a favor de la Comunidad que realizan los empleados de nuestra compañía, en este caso, a favor de la infancia y la juventud, apoyando la magnífica labor que desarrolla la Fundación Aladina en su lucha contra los efectos del cáncer infantil".

La Fundación Aladina es una organización sin ánimo de lucro que lleva 13 años proporcionando apoyo integral a niños y adolescentes que padecen cualquier tipo de cáncer, así como a sus familiares. Entre sus programas, destaca el acompañamiento emocional y las terapias lúdicas, el apoyo psicológico, el programa de ejercicio físico, los cuidados paliativos, los campamentos internacionales de verano o el programa de ayudas extraordinarias.

Fundación máshumano y ALSA se unen para la humanización de las empresas e impulsar políticas empresariales que apuesten por el desarrollo de las personas

Fundación máshumano y ALSA han firmado un convenio de colaboración por el que la compañía de transporte se une a la Red de Empresas máshumano, que promueve la Fundación para compartir e intercambiar conocimiento que aporte valor a la hora de conseguir el objetivo que tienen en común: la humanización de las empresas.

ALSA es una empresa que busca la inclusión de todas las personas sin distinción, apostando por el talento femenino, por la inclusión de personas con discapacidad y en riesgo de exclusión social. Su participación en la Red de Empresas máshumano ayudará a seguir diferenciándose y a fortalecer los valores de igualdad, conciliación, ética y solidaridad, a través de su participación en las actividades y proyectos que desarrolla la Fundación.

Gracias a su participación en la Red de Empresas máshumano, ALSA espera conseguir una comunicación más fluida, donde el intercambio de buenas prácticas innovadoras fomente la cooperación, el trabajo en equipo, el aprendizaje mutuo y, sobre todo, que estas experiencias sirvan para humanizar más las compañías y mejorar el desarrollo profesional y personal de todos los que forman parte de ella.

En opinión de María Sánchez-Arjona, presidenta de Fundación máshumano, "la incorporación de ALSA en la Red de Empresas máshumano supone contar con una nueva empresa en el sector de transporte que nos va a aportar mucho conocimiento y que nos ha elegido como compañeros de viaje para hacer de su empresa el mejor lugar de desarrollo para sus personas".

Para Francisco Iglesias, consejero delegado de ALSA, "nos sentimos muy orgullosos de comenzar a formar parte de la Red de Empresas de la Fundación máshumano. A través de esta alianza, reforzamos nuestro compromiso con las políticas de conciliación e igualdad que venimos desarrollando en ALSA, y que claramente son un elemento de diferenciación dentro de nuestro sector".

El hecho de unirse a la Red de empresas de Fundación máshumano supone que las empresas enmarcan todas sus acciones y esfuerzos en construir modelos de gestión más humanos e innovadores, que coloquen a las personas en el centro de la estrategia de negocio.

La Red de Empresas máshumano representa a más de medio de millón de trabajadores y fundamenta su trabajo en cuatro pilares: trabajo con las instituciones públicas, innovación empresarial colaborativa, responsabilidad social basada en la persona y comunicación. ■

Avanza en la 39ª edición de Fitur

Firmó acuerdos con los Ayuntamientos de Salamanca y Segovia para la promoción de estas ciudades

Avanza, una de las empresas líderes en movilidad, estuvo presente un año más en Fitur, la segunda feria de turismo más importante del mundo y la primera en nuestro país. En su 39ª edición, Fitur convertió Madrid en el centro del turismo internacional, reuniendo a los mejores profesionales de este sector durante cinco días.

En su stand, Avanza informó sobre sus servicios de movilidad integral y todas las novedades relacionadas con el sector del transporte, poniendo el foco en su Servicio Discrecional de Vehículos dirigido tanto a particulares como empresas y asociados.

Como novedad este año, la empresa quiso incluir en su stand un simulador profesional con movimiento adaptado para todos los públicos, con un chasis de aluminio anodizado regulable para niños y adultos, asiento sparco, volante con force feedback, monitor gaming curvo ultrapanorámico de 49″ y 1 milisegundo de respuesta, equipo de sonido 5.1 y sistema de movimiento 2DOF con 400mm/seg de velocidad.

Avanza y Salamanca

En este marco, el Alcalde de Salamanca, Carlos García Carbayo, y el director general de Avanza, Valentín Alonso, firmaron un convenio de colaboración con el objetivo de promocionar la ciudad salmantina durante el año 2019, impulsando de esta manera su legado patrimonial e histórico. Tanto Avanza como el consistorio consideran que la promoción de la ciudad de Salamanca tiene un interés público y social, aportando efectos muy positivos para la ciudad y su entorno.

El presente convenio, que reafirma el compromiso de la compañía de movilidad con las

ciudades y regiones en las que presta servicios de movilidad; tiene por objeto el desarrollo de las acciones de difusión, divulgación y promoción de Salamanca, contribuyendo a una mejor promoción exterior.

Según el acuerdo firmado, Avanza realizará una serie de acciones de difusión, divulgación y promoción en los autobuses de largo recorrido que cubren la línea Salamanca-Madrid, entre las que destacan: la rotulación integral de dos autobuses con imágenes de la ciudad salmantina; la emisión de un vídeo promocional de la propia ciudad en las pantallas interiores de los autobuses de esa línea; la instalación de logos o mensajes de conmemoración en los cabeceros de los autobuses y la producción de vinilos de promoción de Salamanca, o de cualquier evento turístico promulgado por el Ayuntamiento de la ciudad, para su fijación en el 'túnel' que comunica la Estación Sur de Autobuses de Madrid, con la red de Metro y de Cercanías de Madrid.

Avanza y Segovia

Por otro lado, Claudia de Santos, concejala de Patrimonio Histórico y Turismo, y Valentín Alonso, director general de Avanza, refrendaron también la renovación del acuerdo por la promoción común de la ciudad de Segovia.

Tanto el Ayuntamiento de Segovia como Avanza quieren aunar y coordinar esfuerzos con el fin de llevar a cabo unas acciones comunes que permitan la promoción de Segovia en los ámbitos turístico, artístico y cultural. Con este acuerdo de colaboración, Avanza podrá ofrecer a sus clientes la tarjeta turística 'Amigos de Segovia', un proyecto que ha puesto en marcha el área de turismo del Ayuntamiento de Segovia en colaboración con Prodestur, Alimentos de Segovia, Asociación Industrial de Hosteleros Segovianos (AIHS) y la Asociación de Comerciantes Segovianos (ACS). 'Amigos de Segovia' pone a disposición de sus titulares una serie de facilidades y descuentos a la hora de acceder a toda la oferta cultural, de ocio y servicios de la ciudad de Segovia.

Además, la compañía de movilidad vinilará dos autobuses, que operan en líneas regulares a nivel nacional e internacional, con información promocional de la ciudad segoviana. La información facilitada por Turismo de Segovia, sobre actividades turísticas que esta realiza para la promoción de la ciudad de Segovia, se dará a conocer a través de sus puntos de venta de billetes en el intercambiador de transportes de Moncloa.

Por su parte, y entre otras acciones, Turismo de Segovia incluirá un banner enlazando a la página web de Avanza en su página web (http://www.turismodesegovia.com) donde el usuario encontrará las promociones y descuentos de las que se podrán beneficiar. ■

Grupo Vázquez Olmedo renueva las certificaciones de calidad que permiten ofrecer un mejor servicio

Gracias a actuaciones como la renovación de flota con vehículos híbridos y la formación del personal en material de eficiencia energética

El Grupo Vázquez Olmedo ha completado la renovación de sus certificaciones de calidad en todos los ámbitos profesionales en los que apuesta, como prueba de su dinámica de mejora continua en busca de la excelencia.

El Grupo Vázquez Olmedo, formada por las **empresas Autocares Vázquez Olmedo y Autocares Rivero y presentes en otras corporaciones y UTE's,** renueva sus acreditaciones en materia de políticas de Calidad, Medio Ambiente, Seguridad y Salud en el Trabajo, así como un sello innovador e imprescindible en el sector, el de Seguridad Vial, para una prestación de servicios que satisfaga plenamente las necesidades de los pasajeros.

El crecimiento de la empresa se basa también en estas políticas, de cara a fortalecer y aumentar el empleo, y dar nuevos respaldos a **uno de los sectores más importantes de la sociedad y de nuestro turismo.** De esta forma, el grupo va a disponer de un Sistema de Gestión Integrado (SGI) con el alcance de la **ISO 9001:2015, 14011:2015, 13816 y OHSAS 18001**. Autocares Vázquez Olmedo dispone además de la certificación EMAS y SICTED.

El Grupo Vázquez Olmedo cuenta con las siguientes certificaciones, recientemente renovadas:

- **ISO 9001:2008 (Sistema Integral Gestión de Calidad)**
- ISO 14001:2004 (Gestión Medioambiental)
- **ISO 13816:2003 (Transporte Público de Pasajeros)**
- OHSAS 18001:2007 (Gestión Seguridad y Salud Laboral)
- **EMAS* (Reglamento Europeo de Ecogestión y Ecoauditoría)**

Referencia en eficiencia energética

Con la elaboración de la Política de Calidad de Grupo Vázquez Olmedo, éste tiene en cuenta los objetivos primordiales de la organización, así como los requisitos exigidos por sus clientes en cuanto a la prestación de su servicio eficazmente. La empresa malagueña es consciente del enfoque medioambiental al que, a partir de la implantación de esta política, se verá sometida cada una de las actividades necesarias para la prestación del transporte de viajeros.

De ahí que se realicen **acciones destinadas** a la detección y valoración de los aspectos medioambientales relacionados con la realización del transporte de viajeros (consumos, emisiones, residuos y vertidos); y a la formación del personal en materia de eficiencia energética, tanto en las instalaciones de la empresa, como en los vehículos; renovados muchos de ellos a sistema de combustión híbrida. La acción diaria lleva a prestar especial atención a la prevención de la contaminación y la protección del Medio

Ambiente, con un respeto escrupuloso a las normativas y reglamentos vigentes.

Su sede, conocida como **'Isla Ecológica'**, tiene **implantado un sistema fotovoltaico para generación de energía eléctrica** en baja tensión de cara al correcto funcionamiento de las instalaciones, sin tener que depender de agentes externos. De igual forma, se ha equipado con un sistema de recogida y reutilización de las aguas pluviales para el lavado de autobuses, con **capacidad de hasta 125 m³**, así como un completo sistema de depuración de las aguas negras que garantice un vertido limpio a las redes de alcantarillado y saneamiento.

Destacar también que los **combustibles para los vehículos son reciclados para darles nuevo uso industrial**; la instalación de un Punto Limpio Integral, el aumento de **formación medioambiental** a los trabajadores y la puesta en valor de programas como el 'Minimización de Residuos' o 'Papel Cero'. Todos estos son ingredientes de una **política de respeto al medio ambiente y crecimiento sostenible real, cuya inversión ha rondado los 150.000 €.**

Los primeros resultados tras la puesta en funcionamiento de esta 'Isla Ecológica' han llevado, entre otros factores, **a la reducción de 4,9 toneladas de emisiones de CO_2 a la atmósfera.** ■

La conducción eficiente y segura, protagonista de la formación en Autocares Cabranes

Autocares Cabranes ha puesto el broche a sus **sesiones de formación a conductores** y profesionales de 2018 con el foco puesto en una **conducción eficiente y segura**.

De la mano de MAN Buses España y de La Seu 3 toda la plantilla de la empresa de transporte de viajeros asturiana ha llevado a cabo una interesante sesión teórico-práctica sobre la necesidad de **aprovechar todos los sistemas que sus vehículos incorporan a bordo** con el fin de practicar una conducción responsable y comprometida con el medioambiente.

Un MAN Lion´s Coach **recién incorporado a flota**, y que incluye las **últimas comodidades y avances tecnológicos del mercado**, sirvió de prueba para poner en práctica las indicaciones y pautas que en el día a día más importan a la hora de aprovechar las eficiencias mecánicas y técnicas y así contribuir como medio de transporte al respeto medioambiental y a un viaje cómodo y seguro.

Los **motores Euro VI C,** ya desplegados en un tercio de la flota de Autocares Cabranes, **emiten un 90% menos de partículas** que sus predecesores contribuyendo de esta manera a reducir el impacto ambiental y mejorando las condiciones de viaje de nuestros clientes, tanto en el plano ambiental como acústico. Autocares Cabranes muestra así su compromiso con un transporte de calidad y responsable poniendo a disposición de sus clientes una de las flotas medioambientalmente más avanzadas del mercado.

Con esta sesión Autocares Cabranes finaliza su programa de **Calidad y Formación de 2018**, con diversas sesiones de formación, que ha permitido mejorar las habilidades y capacidades de toda su plantilla para poder ofrecer un **transporte seguro, sostenible y responsable** como operador líder del transporte de viajeros por carretera en España. ■

CONFEBUS

LA RED SOCIAL
DEL TRANSPORTE

Autocares Transvia renueva su flota y apuesta por seguridad y diseño

Autocares Transvia, siempre apostando por la última tecnología, lleva más de 50 años evolucionando en el sector. Así lo ha demostrado presentando su nueva flota en la que apuesta por el diseño y los últimos sistemas en seguridad.

Entre otras características de los autocares, destacan sistemas como **LGS (Lane Guard System)**, un asistente de advertencia del abandono de carril, así como **MAN AttentionGuard**, sistemas de cámaras que avisan de posible fatiga del conductor o sistemas de reparto de la frenada que mejoran su eficiencia.

Estas innovadoras mejoras posicionan a Autocares Transvia como una de las empresas líderes en el sector de transporte de viajeros por carretera. ■

CAMBUS amplia los servicios de transporte de Villanueva de la Reina y Cazalillas con Andújar y Jaén

Estas localidades se integran en el sistema tarifario del Consorcio Metropolitano de Transportes de Jaén

CAMBUS, grupo de transporte andaluz, ampliará los servicios de transporte y movilidad en la provincia de Jaén para las localidades de Villanueva de la Reina y Cazalilla. Los vecinos de la zona podrán acceder a billetes más económicos y a una conexión más directa y segura a través de Autovía con núcleos como Andújar o Jaén, los más demandados en la comarca.

Esto ha sido posible gracias a la **incorporación en el sistema tarifario del Consorcio Metropolitano del Área de Jaén,** de las localidades de Villanueva de la Reina y Cazalilla, mediante una experiencia piloto de implantación a entornos no metropolitanos del billete único; la tarjeta de la Red de Consorcios Metropolitanos de Transporte de Andalucía. Al acto de firma, asistieron el gerente del Consorcio Metropolitano del Área de Jaén, Antonio Cuenca, y los alcaldes de Villanueva de la Reina, Blas Alves, y Cazalila, Manuel Jesús Raya.

El acto se completó con la firma de la Adenda al Contrato-Programa que actualmente vincula al operador de la línea, CAMBUS y al Consorcio Metropolitano, para poder llevar a cabo estos servicios a los vecinos de estas localidades.

Además, por parte de CAMBUS se anunció la **mejora de la movilidad de los vecinos de Marmolejo**, ya que podrán acceder a las conexiones con Andújar y Jaén, a través de esta línea, con mayores **garantías de seguridad**, al circular por autovía, y con un precio del **billete más económico.**

Tan sólo dos meses después de iniciar los servicios en la línea regular **Jaén-Córdoba,** CAMBUS amplia y mejora las opciones de movilidad de los usuarios con esta integración en el sistema tarifario. Esta conexión de localidades se realizará además con una dotación de servicios mucho más implementada que en épocas anteriores, **con autobuses más modernos y equipados con conexión wifi**, utilizando siempre la red de autovías de la zona para mayor garantía en los traslados, y con mejores nociones de seguridad en los vehículos.

Localidades como **Marmolejo, Andújar o la propia capital Jaén**, tendrán una mejor conexión, mejorando los tiempos del trayecto y ofreciendo un menor coste de los billetes, lo que se traduce en una gran mejora para los usuarios de estas líneas de transporte por carretera, y la mejora de las demás áreas de influencia de la provincia.

Antonio Cuenca, gerente del Consorcio Provincial de Transportes de Jaén, subrayó la importancia de “la cooperación público-privada para apostar por la mejora del transporte público y la colaboración de los Ayuntamientos”.

CAMBUS quiere trabajar para ofrecer el mejor servicio para el transporte en la provincia de Jaén y en el resto de Andalucía. Su objetivo no

es otro que el de mejorar el servicio, mejorar la seguridad de los trayectos y abaratar el coste de los billetes. Además también se compromete a aumentar sus servicios, 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.

Antonio Nadales, gerente de CAMBUS, animó a los vecinos y usuarios a "que se informen de las nuevas condiciones que ofrece la tarjeta del consorcio provincial para conectar localidades de la importancia de Andújar, Marmolejo o Jaén. **La inclusión de Villanueva de la Reina y Cazalillas solucionará problemas de movilidad y comunicación entre los usuarios de la zona** y ofrecerá una mejora notable en el precio del billete y en el servicio. Circular por autovía en cada uno de los trayectos es símbolo de garantía".

CAMBUS es una sociedad empresarial de transporte que cuenta con una gran solvencia y que apuesta de forma decidida por dar un carácter más local al transporte público **y pretende exportar el modelo de empleo estable y servicio de calidad para mejorar las líneas de transporte regular donde actúa.** Está formada por cinco empresas de transporte andaluzas de gran trayectoria, **Grupo Autocares Vázquez Olmedo y Grupo Paco Pepe de Málaga, Busbam de Almería, Autocares Moreno de Granada y Autocares San Sebastián de Córdoba.** 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. ■

Autobuses Paco Pepe apostó por una Navidad sin una gota de alcohol al volante

Grupo Paco Pepe volvió a apostar por una Navidad sin sobresaltos, y por seguir apoyando a aquellas entidades que luchan porque las carreteras españolas estén exentas de accidentes y fallecidos. De cara a las contrataciones que se realicen en sus servicios para esas fechas, la empresa malagueña **donó un 20% de su recaudación a la Fundación STOP Accidentes´, con la que trabaja de la mano para fortalecer su compromiso de una seguridad vial fiable y cívica.**

Esta iniciativa del Grupo se incluyó en la **campaña "Al volante di no al alcohol"**, que se puso en marcha pensando en este tipo de transporte **frente al uso del coche privado,** en desplazamientos tan señalados como las excursiones, las salidas en grupo o las cenas de empresa. En la Costa del Sol, son muchos los desplazamientos en esas fechas, y toda precaución es poca. Son varias las propuestas que Autobuses Paco Pepe tiene para adaptarse a las necesidades de sus clientes esos días, y todas fueron enmarcadas en esta premisa de **ahuyentar el alcohol al volante** y plantear un futuro sin fallecidos en la carretera.

Málaga sumó el año pasado un total de 67 fallecidos en las carreteras urbanas e interurbanas de la provincia. Según la Dirección General de Tráfico (DGT) estos datos suponen un incremento del 17,54% respecto a las 57 víctimas mortales registradas durante el año anterior.

Además de la acción de **concienciación** que se realizó en cada acto de contratación con los clientes, la intención de la campaña fue seguir promoviendo una cultura de seguridad al volante. **La Fundación 'STOP Accidentes'** vela por la erradicación de los accidentes de tráfico con dinámicas de formación, divulgación social y eventos sociales y solidarios.

Desde Paco Pepe **se advierte de que el alcohol disminuye la capacidad para conducir**, afecta a la visión, al cálculo de las distancias y al tiempo de reacción, a la vez que **recuerda que conducir bajo estos efectos puede acarrear graves sanciones**, multas económicas y la retirada de puntos de carnet. ■

Juan Gómez Piña, nombrado director general de Operaciones de Arriva en España

Compatibilizará el nuevo cargo con el de director general de Arriva Galicia

Juan Gómez Piña acaba de ser nombrado nuevo COO (Chief Operating Officer) de Arriva en España, cargo que compatibilizará con el de director general de Arriva Galicia, que viene desempeñando desde enero de 2015. Además, forma parte del Consejo de Arriva Spain Holding.

Juan Gómez Piña llegó a Arriva Galicia con el objetivo de hacer crecer la empresa y generar empleo, apostando por Galicia. Así, desde su incorporación, la compañía ha pasado de una facturación en torno a los 12 M€ a los 21 millones y de tener una flota de 128 vehículos a los 224, sumando actualmente una plantilla de 300 trabajadores. Además, durante este período materializó la adquisición de las empresas de transporte de viajeros Autos Carballo (AUCASA) y Santiaguesa Metropolitana y la compra de varios activos del Grupo Autocares Vázquez. Gómez Piña afronta esta nueva etapa al frente de la Dirección General de Operaciones de Arriva en España: “Como un reto ilusionante que me demuestra la confianza depositada en mí por parte de Arriva”.

Trayectoria

Juan Gómez Piña (A Cañiza, 1966) tiene una amplísima experiencia en el sector de transporte de viajeros en Galicia. Con una formación técnica en gestión de transporte de viajeros por carretera y de mercancías, Gómez Piña inició su carrera en la compañía Gómez de Castro. En 1991 se incorpora al Grupo MONBUS, desempeñando diferentes cargos directivos, llegando a ser director general y adjunto a Presidencia. De 2011 a 2013 ejerce como director general de Autos Carballo (AUCASA) y más tarde se encargará de la dirección de una empresa de consultoría y análisis del sector del transporte. En enero de 2015 se incorpora a Arriva como director general de Arriva Galicia, convirtiéndose así en el primer gallego que dirige esta filial desde su integración en la multinacional inglesa, y desde diciembre de 2018 se encarga también de la Dirección General de Operaciones de Arriva en toda España. ■

Gerardo Cuerva, elegido presidente de CEPYME

El Comité Ejecutivo de la Confederación Española de la Pequeña y Mediana Empresa (CEPYME) ha elegido a Gerardo Cuerva Valdivia como nuevo presidente de la Confederación, ratificando así la propuesta realizada por los vicepresidentes de esta organización, de acuerdo con el procedimiento establecido en los Estatutos. El nombramiento ha sido además ratificado por la Junta Directiva de la organización.

Gerardo Cuerva releva en la presidencia de CEPYME a Antonio Garamendi, que el pasado noviembre fue elegido presidente de CEOE. Además, como presidente de CEPYME asume también una vicepresidencia de CEOE, tal como establecen los Estatutos de esta Confederación.

El presidente CEPYME está ligado al mundo de la empresa desde que era un niño. Es ingeniero industrial y consejero delegado del Grupo Cuerva, conjunto de empresas que desarrollan actividades del sector energético desde hace más de 70 años, abarcando distintas áreas de generación, distribución y comercialización de energía eléctrica, y realizando otras funciones importantes en la instalación y conservación de infraestructuras.

La relación de Gerardo Cuerva con las organizaciones empresariales se remonta a hace más de doce años. Inició su trayectoria en el mundo de las organizaciones empresariales en noviembre de 2006, con su elección como presidente de la Confederación Granadina de Empresarios (CGE). Desde 2014 también es presidente de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Granada. Además, es presidente de la Asociación de Pequeñas Empresas Distribuidoras de Electricidad (CIDE) y vicepresidente de la Confederación de Empresarios de Andalucía (CEA). ■

Gerrit Marx, nuevo presidente de Iveco

Mediante un comunicado de prensa, el grupo CNH Industrial ha anunciado el nombramiento de Gerrit Marx como presidente de la marca IVECO, asumiendo las responsabilidades de quien hasta ahora ocupaba este cargo, Pierre Lahutte.

Este cambio forma parte de la reestructuración anunciada por el grupo CNH Industrial a principios de 2019. Las modificaciones tienen como objetivo sentar las bases para acelerar el crecimiento y la rentabilidad a nivel mundial a través de la renovación de su estructura organizativa, fortaleciendo y centrando su Global Executive Committee, el órgano de decisión operacional de CNH Industrial, responsable de supervisar el rendimiento operativo de los segmentos y la toma de decisiones sobre ciertas opciones operativas.

"Nuestro sector está experimentando una fase de transformación en continua aceleración y una magnitud de cambio cada vez mayor impulsada por megatendencias como la digitalización, la automatización, la electrificación y la servitización. Las empresas deben adaptarse, cambiar y revitalizarse continuamente para enfrentarse a estos desafíos comerciales y generar con éxito valor a largo plazo", ha declarado Hubertus Mühlhäuser, CEO de CNH Industrial.

En consecuencia, la directiva de CNH Industrial realizó un análisis detallado de la forma en que opera la Compañía. La evaluación incluyó, entre otras cosas, la recopilación de opinión tanto de clientes como de distribuidores, la revisión de los procesos y sistemas internos, así como, un estudio en profundidad de la estructura organizativa y de su directiva. "Si bien encontramos numerosas áreas de excelencia, como lo indica nuestro sólido desempeño logrado año tras año, también identificamos oportunidades de mejora, como la transformación de la estructura organizativa en una nueva, que presentamos hoy", señaló Mühlhäuser.

A través de los cambios organizativos, CNH Industrial busca convertirse en una compañía: más centrada en el cliente, mediante un mayor enfoque en sus cinco sólidos al centrarse en sus cinco segmentos operativos sólidos cuya misión se basará en cumplir y superar las expectativas de los clientes; más empresarial, al reducir la complejidad y potenciar estos segmentos operativos, al tiempo que mantiene el nivel correcto de control corporativo; más ágil y flexible, simplificando los procesos de decisión y optimizando la estructura organizativa; más innovadora,

haciendo posible las innovaciones más rápidas y más centradas en el mercado, tanto en términos de hardware y software como en términos de modelos de negocios.

Gerrit Marx, nuevo presidente de IVECO

Gerrit Marx, recientemente nombrado presidente de Vehículos Comerciales y Especiales será el encargado a partir de 2019 de liderar esta división, que engloba IVECO vehículos comerciales, las marcas de autobuses y autocares IVECO BUS y Heuliez Bus, la marca de vehículos de construcción IVECO ASTRA, la marca de vehículos contra incendios Magirus e IVECO Defence, que se centra en vehículos de protección civil y defensa. Asimismo, se convierte en presidente de la marca IVECO.

Marx sustituye a Pierre Lahutte, quien había sido presidente de IVECO desde el año 2014. El alemán cuenta con 20 años de experiencia en diferentes sectores industriales y diferentes partes del mundo. ■

Nuevos puestos directivos en el área de autobuses en MAN Truck & Bus

Desde principios de año, Rudi Kuchta es portavoz del área de negocio de autobuses y Münür Yavuz director de producción de autobuses de MAN Truck & Bus AG

Año nuevo, retos nuevos. Desde enero de 2019, Rudi Kuchta (52 años) es el portavoz del área de negocio de autobuses de MAN Truck & Bus, un puesto que desempeñará al mismo tiempo que el de director de producto y ventas de autobuses. Por su parte, Münür Yavuz (53 años) ocupa desde principios de año un nuevo cargo como director de producción de autobuses, además de su puesto de CEO de MAN Türkiye A.Ş. Tanto Kuchta como Yavuz han seguido a Michael Kobriger (47 años), responsable desde el 1 de diciembre de 2018 del área de producción y logística en la Junta Directiva de MAN Truck & Bus AG. “Rudi Kuchta y Münür Yavuz son expertos en autobuses y desde hace años juegan un papel fundamental en el éxito de nuestra división de autobuses. Nos alegramos de que dos personas con mucha experiencia ocupen estos puestos de responsabilidad”, afirma Joachim

Drees, presidente de la Junta Directiva de MAN Truck & Bus AG.

Desde 2008, Rudi Kuchta es el director de ventas internacionales de autobuses de las marcas MAN y NEOPLAN. Anteriormente, el experto en autobuses ocupó varios puestos directivos en NEOPLAN en la división de exportaciones y, más tarde, en su cargo de gerente de la organización de autobuses NEOMAN en Francia, amplió el negocio con las marcas MAN y NEOPLAN. Con Kuchta en la dirección de ventas de autobuses, MAN Truck & Bus ha constatado una evolución exitosa de las ventas y la cuota de mercado del sector de autobuses y así lo atestigua el incremento en aproximadamente un 45% del número de vehículos vendidos en los cuatro últimos años.

En su nuevo cargo como director de producción de autobuses, Münür Yavuz, que desde 2009 es CEO de MAN Türkiye A.Ş, asume ahora la dirección de las fábricas de autobuses en Polonia y Sudáfrica, además de la planta de Ankara. A partir de ahora también supervisará las funciones centrales dentro de producción de autobuses, por lo que áreas como la logística y la calidad también están dentro de sus competencias. Después de graduarse en ingeniería mecánica, Yavuz trabajó para diferentes fabricantes de automóviles y vehículos industriales antes de convertirse en CEO y gerente de planta en MAN Türkiye A.Ş. A lo largo de la última década, Yavuz ha logrado que en la planta se fabriquen más del doble de autobuses. ■

Javier Escudero nuevo responsable de Retail de Daimler Buses

Javier Escudero ha asumido la responsabilidad del Área de Retail dentro del Departamento Comercial de Daimler Buses (EvoBus Ibérica, S.A.U.) para sus dos marcas Mercedes-Benz y Setra, en sustitución de Luis Peña quien ha pasado a hacerse cargo de la gerencia de Ventas en Mercedes-Benz Financial Services España EFC S.A.

Javier Escudero, hasta entonces jefe de Proyecto en Alstom, es ingeniero electrónico por

la Universidad Pontificia de Comillas. Completó sus estudios con un Máster en Administración de Empresa impartido por IESE Business School de la Universidad de Navarra.

Cuenta además con una larga trayectoria internacional habiendo liderado proyectos llave en mano de gran envergadura para varios clientes de Alstom tanto en España, Australia, Hungría, Singapur, Argelia y Atlanta en Estados Unidos. Cabe destacar la implantación de dos líneas de metro en Atlanta en un entorno complejo. ■

Empresas del Año 2019: Autolíneas Rubiocar, Autocares Carretero, Emtusa de Gijón y Autocares Hermanos Martín

Un año más, la revista Autobuses & Autocares hizo entrega de sus Premios “Las Empresas del Año” en un acto celebrado en las instalaciones Ifema, en Madrid, ante la presencia de cerca de

300 personas, entre ellas Mercedes Gómez, directora general de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento, que con su presencia quiso apoyar al sector, demostrando su compromiso con el tejido empresarial del transporte de viajeros por carretera, y con el patrocinio, un año más, de Volvo.

En esta edición en la que se cumplen 27 años de estos premios, los galardonados han sido los operadores Autolíneas Rubiocar, en la categoría de Transporte Regular; Autocares Carretero, en Transporte Discrecional; Emtusa de Gijón, en Transporte Urbano; y Autocares Hermanos Martín en PYME-Transporte Regular.

“Todos ellos apuestan por la máxima calidad posible, algunos de ellos, incluso llevan durante varias generaciones desviviéndose para ofrecer los mejores servicios a los viajeros. Para nosotros es un placer poder destacar el trabajo bien hecho de las empresas del sector”. Con estas palabras, Miguel Sáez, director de Autobuses & Autocares, inauguró la entrega de los XXVII premios “Las Empresas del Año”.

A continuación, tomo la palabra Félix Pérez-Fajardo, director comercial de FIAA y anfitrión de este acto, quien ha destacado la “gran labor informativa de la revista Autobuses & Autocares, la contribución a su desarrollo y el impulso que supone para el sector la entrega de estos premios”. También afirmó que ya están trabajando en la próxima edición de FIAA, que llegará en octubre de 2020, en la que “trataremos de potenciar la internacionalización, y para ello, un año más celebraremos el premio Minibus of the Year, con la colaboración de Autobuses & Autocares y su director, Miguel Sáez, como miembro español del jurado internacional”.

Seguidamente, se hizo entrega de los premios. El primero en recogerlo fue la empresa Rubiocar, premiada en la categoría de Transporte Regular, cuya gerente, Ana María Valladolid, lo recogía de mano de José Luis Martínez Guijarro, vicepresidente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

Posteriormente, Mercedes Gómez, directora de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento, hizo entrega del galardón a Autocares Carretero, que recogieron Antonio Carretero Blanco y Antonio Carretero Soriano, padre e hijo y director y subdirector de la compañía, respectivamente.

A continuación, el propio Miguel Sáez entregó el premio a la mejor Empresa del Año de Transporte Urbano, que recogió Carmen Moriyón, alcaldesa de Gijón, acompañada por Esteban Aparicio y Juan José Piniella, presidente y gerente de Emtusa de Gijón, respectivamente.

Por último, la empresa Autocares Hermanos Martín, representada por uno de sus propietarios, Melchor Martín, recogió el galardón como mejor Empresa del Año categoría PYME, dedicada este año al transporte regular, de la mano de Jaime Verdú, director comercial de Volvo Buses España.

Para clausurar el acto, tomó la palabra Mercedes Gómez, que tras felicitar a los premiados y destacar la importancia del sector de transportes de viajeros por carretera para la economía y la sociedad de nuestro país, hizo referencia a las concesiones de transporte regular, de las que se ha mostrado una “firme defensora”, afirmando que actualmente su Departamento se encuentra en un momento de “reflexión” porque quieren garantizar la “máxima transparencia, obtener las mejores ofertas y que así se pueda prestar el mejor servicio”. También señaló que esperan poder sacar a licitación lo antes posible las 47 concesiones que están pendientes de renovación, pero aún queda trabajo por hacer, y para ello solicitó el apoyo de todo el sector.

Entregados los Vehículos Industriales del Año 2019: Volvo, Mercedes-Benz, Beulas y Car-Bus.net ganan en las categorías de Viajeros

A finales de enero tuvo lugar en Madrid, organizada por las revistas Viajeros y Transporte 3 (Grupo Editec), la entrega de los premios a los mejores vehículos industriales del año que otorgan un destacado grupo empresarios y profesionales de los sectores del transporte de mercancías y pasajeros de todas las Comunidades Autónomas.

Los 9 galardonados este año han sido:

1. "Autocar del Año 2019 en España": Volvo Gama 9000
2. "Autobús del Año 2019 en España" : Mercedes-Benz eCITARO
3. "Midibús del Año 2019 en España": Beulas Cygnus
4. "Microbús del Año 2019 en España": Car-Bus.net Spica
5. "Vehículo Industrial Ecológico del Año 2019 en España": Scania Serie G GNL 410
6. "Camión del Año 2019 en España": Mercedes-Benz Actros
7. "Vehículo Industrial Ligero del Año 2019 en España": Mercedes-Benz Sprinter

8. “Semirremolque del Año 2019 en España”: Schmitz Cargobull Lona S.CS con Power Curtain
9. “Cisterna del Año 2019 en España”: Parcisa Cisterna ATP Recogida y Transporte

Cerca de 500 personas asistieron al evento. El Jurado, compuesto por 455 profesionales del Transporte por carretera, evaluó 55 candidaturas de 44 empresas que optaban a las diferentes categorías de los premios, 18 de ellos del sector de viajeros (Autocar 4, Autobús 7, Midibús 4, Microbús 3).

La entrega de premios fue realizada por los representantes de las asociaciones AETRAM, ASFARES, ASTIC, ATUC, CETM y CONFEBUS, así como el organismo IDAE.

Durante la apertura del acto, el director de Viajeros y Transporte 3, **Luis Gómez-Llorente** quiso destacar el gran trabajo realizado por el sector de la industria del transporte por carretera: “No hay mayor satisfacción que hacer un merecido reconocimiento público a los continuos esfuerzos realizados por los fabricantes y carroceros ofreciéndonos vehículos cada vez más rentables, innovadores y seguros”.

El acto contó además con la presencia del subdirector general de Gestión, Análisis e Innovación de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento, **Benito Bermejo**, que se refirió en su discurso al gran avance del sector y habló también sobre el trabajo que se está realizando para el ROTT.

Bermejo afirmaba que se está haciendo todo lo posible para alcanzar soluciones que favorezcan al sector de las mercancías y lo fortalezca. Reiteró el carácter de diálogo del Ministerio de Fomento y su filosofía de “puertas abiertas” a todos.

Las categorías de Viajeros

La nueva gama Volvo 9000, Autocar del Año 2019

La nueva gama de autocares Volvo 9000, compuesta por los modelos Volvo 9700 y Volvo 9900, ha sido galardonada gracias a sus características únicas de comodidad, seguridad, facilidad de conducción y productividad, que lo convierten en un vehículo de alta calidad ideal para recorridos de larga distancia. Este premio es la respuesta a la gran apuesta de la marca por la renovación más importante realizada en las últimas décadas en su gama de autocares.

“Estamos muy orgullosos de este logro. Siempre es un honor recibir un premio de esta magnitud por nuestra nueva gama de autocares y para nosotros se traduce en un reconocimiento a todo el esfuerzo de un equipo involucrado para conseguir todo los avances introducidos en la gama 9000”, afirma Jaime Verdú, director comercial de Volvo Buses.

Los nuevos autocares de Volvo se basan en un concepto integral para operaciones turísticas e incorporan multitud de avances que abarcan desde la estructura del vehículo y las propiedades de conducción, hasta su exclusivo diseño de primera clase.

Asimismo, la gama Volvo 9000 se diferencia de otros de vehículos en las nuevas tecnologías introducidas, que la hacen una de las gamas más seguras del mercado mediante la creación de zonas de seguridad y la asistencia avanzada al conductor. Volvo Buses además ha desarrollado una aerodinámica que permite el ahorro de combustible y la reducción de la huella de carbono. Igualmente, los autocares cuentan con el servicio Volvo Bus Care, que permite diseñar la solución perfecta para cada empresa, según sus requisitos, logrando así reducir costes y maximizar la disponibilidad.

El Volvo 9900, es el autocar por excelencia, ya que cuenta con un lujoso y elegante diseño que irradia personalidad para que los pasajeros disfruten plenamente del trayecto. Mientras que el modelo Volvo 9700 es el autocar más versátil de la marca, cuenta con dos niveles básicos de equipamiento y especificaciones y está orientado a un servicio discrecional.

La gama Volvo 9000 ya se ha comenzado a comercializar y los primeros autocares comenzarán a circular por las carreteras españolas en los próximos meses. Estos autocares llegan para consolidar los principales valores de la marca sueca -seguridad, calidad y responsabilidad medioambiental- y convertirse en el mejor socio comercial de los operados de transporte.

El presidente de CONFEBUS, Rafael Barbadillo, entregó este galardón a Jaime Verdú, director comercial de Volvo Buses.

Mercedes-Benz eCitaro, Autobús del Año 2019

Por segundo año consecutivo la marca Mercedes-Benz fue galardonada con uno de sus productos. Este año el eCitaro se llevó el premio al Autobús del Año 2019 para España.

El nuevo eCitaro completa la gama de productos del superventas mundial Citaro de Mercedes-Benz. Ya está disponible en el mercado y ha sido adquirido por varias empresas a nivel Europeo, entre otras por las ciudades de Heidelberg y Mannheim en Alemania. El modelo eCitaro con propulsión eléctrica integral está disponible en ejecuciones rígidas con dos o tres puertas.

La gestión térmica del eCitaro merece especial atención. En comparación con el Citaro con motor de combustión interna, la demanda de energía para calefacción, ventilación y climatización disminuye en un 40% aproximadamente, y al mismo tiempo aumenta la autonomía. El aire acondicionado de alta eficiencia utiliza CO_2 como agente frigorígeno. Una bomba de calor se encarga de calentar el compartimento de pasajeros. Todos los componentes que disipan calor se encuentran conectados en red. Para el acondicionamiento térmico del interior se tiene en cuenta incluso el número de pasajeros que se encuentran a bordo.

Otros elementos destacables integrados en el eCitaro son el programa electrónico de estabilidad ESP, un control de la presión de los neumáticos y la dirección electrohidráulica Intelligent Eco Steering.

Las baterías del eCitaro responden a un concepto modular. Entre seis y diez bloques de baterías

con una capacidad máxima de 243 kWh almacenan la electricidad, que alimenta en función de la demanda el eje pórtico eléctrico con dos motores en los cubos de rueda. Como alternativa a la alimentación eléctrica de serie, basada en una conexión por enchufe en las cocheras, en un próximo paso ofrecerá opcionalmente la posibilidad de cargar las baterías mediante pantógrafo. Podrá elegirse entre el uso de troles en el techo del vehículo o de barras de carga sobre el techo del vehículo y troles en las estaciones de carga.

Su diseño exterior combina la forma del Citaro convencional con elementos del Future Bus. Su diseño interior cuenta con la facilidad de haber conservado la configuración del compartimento de pasajeros del Citaro convencional por lo que el cambio de un vehículo a otro es muy sencillo y no demanda formación adicional para los conductores. La única diferencia es que el cuentarrevoluciones habitual se sustituye por un medidor de potencia que muestra el flujo energético en el eCitaro.

El interior cuenta con climatización totalmente automática, el nuevo sistema Evo Thermatic Plus. Los pasajeros pueden acomodarse en asientos «City Star Eco» de fabricación propia. El puesto de conducción del eCitaro se climatiza por separado y, además, el conductor cuenta con un asiento climatizado.

El presidente de ATUC, Miguel Ruíz, hizo entrega del premio a Juan Antonio Maldonado, director general de EvoBus Ibérica S.A.U.

Beulas Cygnus, Midibús del Año 2019

Recogió el premio Dolors Beulas, directora administrativa de Beulas, de manos de la secretaria general de CONFEBUS, Victoria de Mora-Figueroa.

Car-Bus.net Spica, Microbús del Año 2019

El presidente de AETRAM, Jesús Gonzalo, entregó este premio. Recogió el trofeo Jordi Monferrer, business manager de Car-Bus.net. ■

Los empresarios compostelanos conceden a Carrocera Castrosua el VI Premio Excelencia Empresarial

Alberto Núñez Feijoo entregó el premio a José Castro Suárez, presidente de honor del Grupo Castrosua

José Castro Suárez, presidente de honor del Grupo Castrosua, recibió de manos del presidente de la Xunta, Alberto Núñez Feijoo, el VI Premio a la Excelencia Empresarial que otorga el Club Financiero de Santiago y que en esta edición ha querido reconocer la trayectoria de Carrocera Castrosua, una empresa líder en el mercado nacional de fabricación de carrocerías de autobuses y autocares. El galardón cumple 6 años de vida y, con él, el CFS pretende distinguir a los dirigentes gallegos que con su actividad empresarial contribuyen al desarrollo

económico y social de Galicia. La creación de empleo, la contribución al PIB gallego, la internacionalización o la inversión en I+D son aspectos que la entidad valora especialmente en la concesión de este premio que destaca la Excelencia.

La entrega tuvo lugar en un acto celebrado en la sede del Club Financiero de Santiago, en el edificio Quercus, en presencia de numerosas personalidades encabezadas por el presidente de la Xunta, el conselleiro de Economía, Francisco Conde, y el alcalde de Santiago, Martiño Noriega.

El Club Financiero de Santiago promueve este galardón que en ediciones anteriores ha reconocido la labor de grandes empresas gallegas como Jealsa, Pérez Rumbao, Egasa, Urovesa o Congalsa.

José Castro destacó su satisfacción por los valores de trabajo, honestidad y confianza

El presidente de honor del grupo Castrosua, José Castro Suárez, agradeció el reconocimiento otorgado por el CFS “que no hubiera sido posible sin el apoyo y trabajo de mi familia y de los empleados de nuestra empresa”. El homenajeado destacó su satisfacción por recibir este premio en Santiago, la ciudad que eligió para su familia y en la que refundó Castrosua en 1979 hasta convertirla en un referente en su sector. El homenajeado incidió especialmente en los valores de trabajo, honestidad y confianza en las personas, que han marcado su vida y su actividad personal y empresarial. “Siento una enorme satisfacción porque este legado tiene continuidad en mis hijos y mis nietos, y toda la gente que nos acompaña en nuestra empresa”, apuntó José Castro tras recoger el galardón.

Grupo Castrosua: más de 500 empleados y 90.000 m^2 de instalaciones operativas

Castrosua acaba de cumplir setenta años y lo hace como uno de los líderes en el mercado nacional de fabricación de carrocerías de autobuses y autocares, y siendo pionera en el desarrollo de soluciones en el transporte de viajeros por carretera. La compañía fue fundada por José Castro Suárez en O Carballiño en 1948 en un pequeño local de 200 m^2. Desde ese momento la innovación y la responsabilidad social han marcado la trayectoria de una empresa en constante crecimiento y expansión.

La filosofía de trabajo y la apuesta por la internacionalización que transmitió su fundador, se mantiene con la tercera generación de la familia al frente de la compañía que se ha posicionado a la vanguardia de su sector. Cuatro firmas conforman actualmente el grupo empresarial: Castrosua, Carsa, Cidsa e Insucar. Ha pasado de los 50 trabajadores iniciales a más de 500 empleados y con 90.000 m^2 de instalaciones operativas. Mira al futuro, con la sostenibilidad como acción prioritaria, ofreciendo al mercado soluciones eco-sostenibles y afianzando así su espíritu de contribuir eficientemente al sector del transporte de viajeros por carretera. ■

ALSA, premio Estrella LUIKE a la mejor iniciativa de Recursos Humanos

Por el programa “Master Driver” que busca la mejora continua de sus conductores profesionales

La compañía de transporte de viajeros ALSA ha sido reconocida con el premio a la mejor iniciativa de Recursos Humanos para humanizar el entorno de trabajo en la quinta edición de los Premios Estrella LUIKE del Motor, cuya gala de entrega se celebró en Madrid.

Este premio reconoce la labor de humanización en los entornos laborales en el sector de servicios de movilidad y automoción, y ha sido concedido a ALSA por su programa “Master Driver”, que tiene como objetivo promover un proceso de mejora profesional continua en todos los conductores de la compañía.

Francisco Iglesias, consejero delegado de ALSA, y Juan Antonio Esteban, director de Recursos Humanos, reciben el premio de María Sánchez-Arjona, presidenta de Fundación máshumano

A la hora de conceder este galardón, el jurado -formado por representantes del Grupo LUIKE, la Fundación más humano y la revista Capital Humano- valoró especialmente el amplio alcance y complejidad del programa “Master Driver2, destinado a un colectivo de casi 6.000 conductores de ALSA, y su aplicación al desarrollo profesional de unas personas con un papel tan decisivo en la mejora de la seguridad y la atención al viajero, como son los conductores de autobús.

Programa “MASTER DRIVER”

El programa “Master Driver” consiste en un proceso de evaluación, formación, comunicación, reconocimiento y recompensa basado en un sistema de clasificación de los conductores en niveles, de acuerdo a múltiples indicadores. Su meta es diferenciar a conductores que alcanzan la excelencia en su desempeño profesional de forma consistente. La valoración se hace mediante datos objetivos y la identificación de competencias. Al mismo tiempo, favorece un proceso de mejora continuo que eleva los estándares de todo el personal de conducción.

Los premios Estrella LUIKE del Motor son organizados por el Grupo LUIKE Iberoamericana de Revistas, editora de las publicaciones Autofácil, EVO Magazine, Fórmula Todo Terreno o Fórmula Moto. A lo largo de sus cinco ediciones se han consolidado como uno de los premios más prestigiosos en los sectores de la automoción y movilidad en nuestro país. En sus 24 categorías, estos galardones reconocen, además de los modelos y marcas con más éxito cada año, las mejores iniciativas del sector en los ámbitos de la Comunicación, la Innovación, la RSC y el Mecenazgo, las soluciones de Movilidad y los Recursos Humanos. ■

Activais del Grupo Bureau Veritas, ganador del premio AEGFA a la Gestión Eficiente de la Flota con tecnología de TomTom Telematics

Activais del Grupo Bureau Veritas, empresa que ofrece servicios externalizados para las compañías distribuidoras y comercializadas de energía, ha sido premiado por la Asociación Española de Gestores de Flotas de Automóviles (AEGFA) en la categoría Gestión Eficiente de la Flota.

Activais, que cuenta con 369 vehículos, se propuso el pasado año reducir la siniestralidad en los desplazamientos de sus conductores, mejorar los costes de dichos desplazamientos y reducir las emisiones de CO_2. Para cumplir con tales objetivos, la compañía apostó por TomTom Telematics y su solución de gestión de flotas, WEBFLEET.

A día de hoy, Activais ha reducido más de un 60% la siniestralidad, un 85% los tiempos de excesos de velocidad y un 39% los tiempos en ralentí. Asimismo, ha mejorado los consumos tanto en furgonetas como en turismos, sobrepasando sus expectativas.

Esta gestión eficiente de la flota ha merecido el galardón de AEGFA, que fue entregado durante la gala anual que ofrece la asociación de gestores de flotas.

“Es un honor recibir esta mención que reconoce el trabajo diario de las personas que forman parte de Activais y de Bureau Veritas. Cada día, el Grupo apuesta por mejorar de forma proactiva la seguridad y salud en el trabajo, implantando tecnología útil y eficaz como la que nos aporta TomTom Telematics”, explicó David Rubiales, director de Operaciones de Activais del Grupo Bureau Veritas.

“Estamos orgullosos de que un cliente como Activais haya recibido este merecido premio que valora la forma en la que están administrando uno de sus activos más importantes: sus vehículos. Pero estamos aún más orgullosos de que nuestra tecnología les esté ayudando en su operativa diaria y a lograr los objetivos que se habían marcado”, comenta Heike de la Horra, director comercial de TomTom Telematics para Iberia. ■

El nuevo Scania Interlink GNL

El primer autobús de combustible alternativo apto para medias y largas distancias

La prensa especializada ha podido conocer y probar las novedades del Scania Interlink Medium Decker de gas natural licuado (GNL), el primer autobús del mundo de combustible alternativo apto para medias y largas distancias que fue presentado el pasado mes septiembre en la IAA de Hannover. “Un paso más en la apuesta de Scania por la sostenibilidad”, destacó **Alberto Linares**, director comercial autobuses de Scania Ibérica, en la rueda de prensa que se organizó en la sede de la marca sueca en Madrid.

Con este vehículo, Scania, cuyo objetivo es ser una empresa líder en sostenibilidad, amplía así su portfolio de autobuses con energías alternativas, ofreciendo diversas opciones a los operadores para viajes sostenibles.

Este vehículo integral de Scania, con carrocería exclusiva Interlink y estructura de acero inoxidable fabricada en Finlandia, cumple con el Reglamento 66.02 y está homologado en Clase III. Cuenta con tanques de combustible en el

compartimento del equipaje (menor altura del vehículo) y un volumen de bodega de 4.5 m^3 (con capacidad de depósitos más alta). Está disponible en versiones 2 ejes (11,0 – 13, 2 m) y 3 ejes (12,6 – 14,9 m), una altura de 3,46 m y anchura de 2,55 m, y distintas configuraciones de plazas.

Como elementos a destacar, la cadena cinemática de este vehículo, con Motor SCANIA OC9 106 Euro 6 y Caja de cambios GRS895R, que es la misma que se usa para los autobuses de GNC, por lo que ya está testada (la EMT de Madrid cuenta con más de 270 unidades). Además, la red de talleres también está familiarizada y cuenta con una probada experiencia.

(reducción de emisiones de gases de escape Nox, CO_2, etc.)

El transporte con GNL, con mayor autonomía que el GNC, tiene la capacidad de reducir las emisiones de CO_2 en un 20%, al mismo tiempo que reducen los óxidos de nitrógeno y las emisiones de partículas. Además, los niveles de ruido son significativamente más bajos. Además, algunos países están empezando a ofrecer biogás licuado, reduciendo las emisiones de carbono en un 90%.

En cuanto al los depósitos, existe una amplia variedad de capacidades y configuraciones. Con hasta 2 tanques de GNL en el compartimento

Autonomía de hasta 1.000 kilómetros y respetuoso con el medio ambiente

Pablo González, ingeniero de producto de autobuses de Scania Ibérica, explicó las principales características del Gas Natural Licuado (GNL), que se almacena a temperaturas criogénicas inferiores a -162 ºC, con un contenido de metano (CH4) de aproximadamente el 92,4%, un menor volumen que el GNC (1 L GNL = 600 L GNC), con autonomías mayores que el GNC (hasta 1.300 km) y respetuoso con el medio ambiente

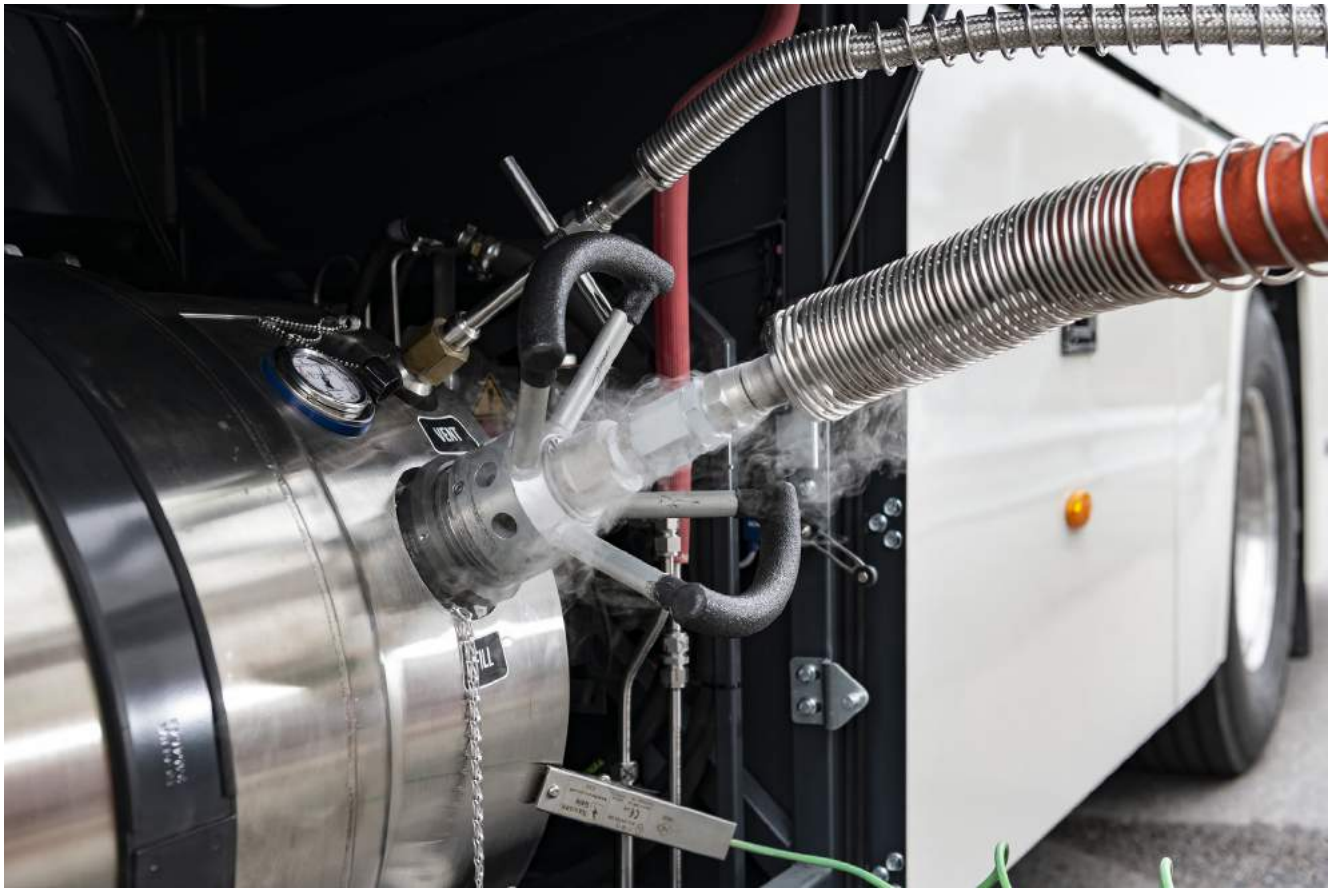
bodega (con menor altura que los vehículos GNC) y una única boca de carga (en el caso de 2 depósitos), cuenta con paredes de acero inoxidable con cámara de vacío d gran aislamiento térmico y con 2 válvulas que ventean al aumentar la presión o cuando la temperatura aumenta rápidamente. El fabricante de estos depósitos es CHART FEROX.

Este nuevo autobús también destaca por su equipamiento y ayudas al conductor: arrodillamiento lateral completo; ascenso y descenso

del bastidor a voluntad del conductor; control de crucero (CC), control de crucero adaptativo (ACC) y control de crucero con predicción activa (Active Prediction); aviso de abandono de carril (LDW); frenada avanzada de emergencia (AEB); y programa electrónico de estabilidad (ESP), entre otros sistemas.

redes de gasoductos, en las mismas gasineras y se emplea en los mismos vehículos, y es una energía de transición hacia el hidrógeno.

Por otro lado, el GNV contribuye también a la diversificación energética y puede impulsar las exportaciones y el desarrollo económico del país.



Gas Natural Vehicular: ecológico y rentable

Por su parte, **Eugenia Sillero**, secretaria general de Gasnam, destacó como el gas natural es un combustible ecológico, económico y tecnológicamente maduro para cualquier tipo de transporte, sin perder prestaciones y competitividad y con etiqueta eco. “Una tecnología madura en toda la gama de vehículos siendo la única alternativa a los derivados petrolíferos en el transporte pesado por carretera y mar”, afirmó.

Explicó que el gas natural también puede ser renovable y puso como ejemplo como con el potencial de biometano en España sería suficiente para alimentar todo los vehículos de Madrid. Asimismo, el gas renovable es compatible con el gas natural, se distribuye por las mismas

Se refirió además a como la calidad del aire es un problema tan importante como el cambio climático, con efectos adversos más inmediatos, y como el gas natural reduce a casi a cero todas las emisiones contaminantes que afectan a la salud: NO_2 -100%, NOx -80%, PM -96%, SO_2 -100% y el ruido -50%. Incluso en caso de usar gas renovable se pueden llegar a neutralizar las emisiones de CO_2.

El gas natural también permite un ahorro económico del 30% respecto a los vehículos diésel y del 50% respecto a los de gasolina.

En cuanto al parque total de vehículos que utilizan gas natural como combustible, reveló que ha crecido un 68% en el último año hasta alcanzar las 14.216 unidades. En concreto las

matriculaciones de autobuses se ha incrementado un 20%.

Sobre las infraestructuras de recarga, destacó que actualmente España cuenta con 144 estaciones de gas natural y se prevé la apertura de 46 más. Asimismo, en la Directiva 2014/94/UE para los combustibles alternativos, se pide a los estados miembros que en 2020, en las rutas principales, haya estaciones de GNC en núcleos urbanos, cada 150 km y de GNL cada 400 km.

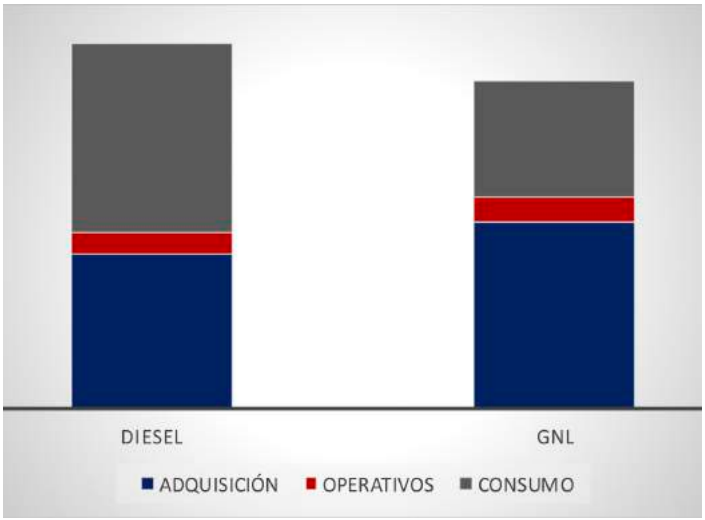
Terminó su intervención refiriéndose a la necesidad de financiación pública para desarrollar adecuadamente el mercado y como el sector continúa necesitando que se incentive la renovación de los vehículos más contaminantes, así como el apoyo a las infraestructuras de carga.

17% de ahorro de costes en el ciclo de vida del vehículo

Por último, **Alberto Linares** destacó las principales ventajas del gas natural licuado frente al diesel, entre otras: rentabilidad, consumo, precio del combustible, emisiones locales (partículas, NOx, CO_2, sonido...), huella de carbono, cumplimiento con restricciones autonómicas y ciudades, europeas, el acceso a planes de ayuda, la mejora de la imagen de marca, etc.

Y reveló como el uso del gas natural como combustible supone más de un 17% de ahorro de costes en el ciclo de vida del vehículo.

	DIESEL	GNL	€
ADQUISICIÓN	-	+ 20%	+ 50.000€
OPERATIVOS	-	+ 7%	+ 7.250€
CONSUMO	-	- 40%	- 116.000€



Grandes mejoras tecnológicas y de consumos en la última generación de autocares Irizar

6% de reducción del coste de combustible

Irizar presenta su última generación de autocares, resultado de las fuertes mejoras realizadas en los autocares integrales y la incorporación de los nuevos motores Paccar-DAF y la nueva gama de transmisiones de ZF. Una generación de autocares más sostenibles, con menores consumos y emisiones, conectados, predictivos, fiables, silenciosos y con una reducción del Coste Operativo Total superior al 5%.

Los nuevos motores y las nuevas transmisiones ZF-Traxon van más allá de la eficiencia en el consumo y están dotadas con funciones avanzadas que permiten una conducción más económica y fácil. De todas ellas destaca la PreVision GPS, una interconexión entre la transmisión y el sistema GPS que posibilita una estrategia de conducción predictiva que adapta la secuencia de cambio de marchas a la topografía de la ruta.

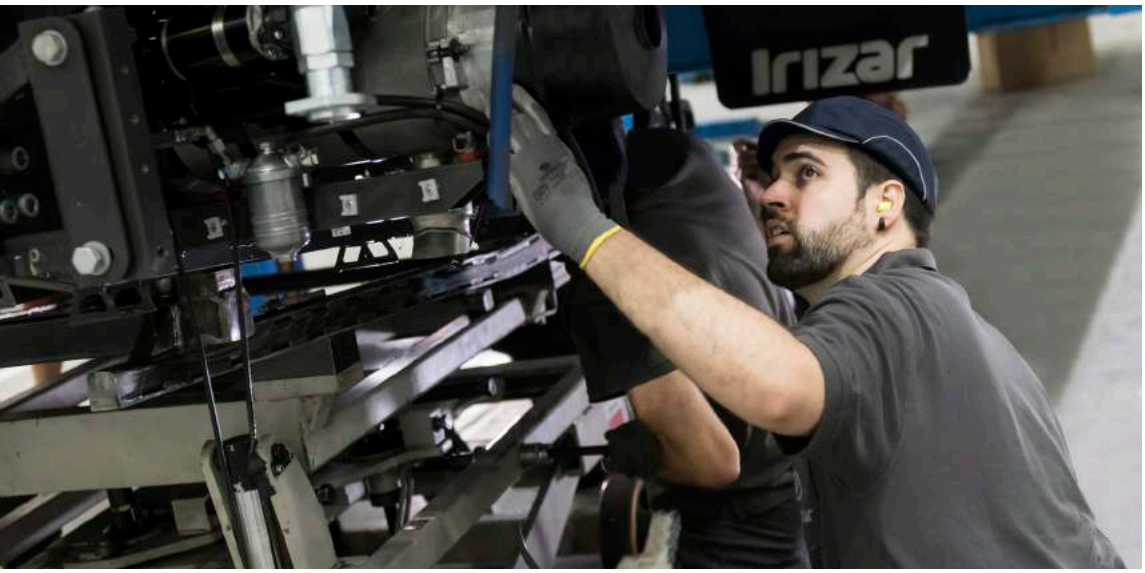
Teniendo en cuenta estas novedades, Irizar se centra en el concepto “potencia bajo demanda” profundizando en los sistemas que consumen potencia sólo cuando se les demanda el servicio. La optimización del comportamiento del sistema de refrigeración del motor, la nueva bomba de dirección o el sistema de aire comprimido

son las soluciones iniciales sobre las que se está trabajando, buscando un ahorro de consumo de combustible real.

Otra de las innovaciones incorporadas a los autocares es el nuevo **cuadro de relojes virtual de Irizar**. Se trata de un cuadro que ofrece funciones innovadoras tanto a nivel tecnológico como de calidad. La pantalla de alta resolución de 12,32" presenta un diseño en color, dinámico e intuitivo y muestra la información de manera completa y versátil, adecuándose a las necesidades del momento.

El **cuadro de relojes virtual de Irizar** presenta toda la información necesaria en un atractivo diseño de color, con elementos que se muestran en la ventana central dependiendo de la información solicitada por el conductor en ese instante. Controlado mediante el volante multifunción plus, los interruptores del volante se utilizan para navegar a través de los diferentes menús del sistema.

Mejoras de la última generación de autocares Irizar
Coste Operacional Total
Gracias a la tecnología inteligente Irizar la reducción del Coste Operacional Total ha sido de más de un 5%.
Reducción 6% combustible
Mayor eficiencia y óptimo rendimiento del motor y todos sus componentes consiguiendo una reducción del consumo de combustible del 6%.
La nueva generación de ejes motrices "direct drive" que disminuye la rumorosidad y el consumo.
Más sostenible
Integración de la tecnología más avanzada en reducción de emisiones adelantándonos a las nuevas normativas europeas.
Reparación y mantenimiento
Mejora del acceso a los compartimentos del motor para reducir los costes de reparación y mantenimiento.
Largos intervalos de servicio
Gracias a su tecnología de potencia a demanda se ha reducido aún más el consumo, aumentado la vida de los componentes y alargado al máximo los intervalos de mantenimiento.
Capacidad de pasajeros
Mejora de la distribución de pesos y aumento de la capacidad de pasajeros y la manejabilidad. Se ha reducido en más de 300 kilos el peso global.
Máximo confort para el conductor
Su tecnología de visión artificial integra la información del radar, la cámara y el GPS de forma inteligente para una conducción predictiva. Para adaptar la conducción a la topografía y el estado de la carretera y para adoptar la estrategia de cambio de marchas más inteligente.
Comodidad
Aumento de la comodidad reduciendo el ruido y las vibraciones.



Todo ello unido a un servicio referente

El servicio Irizar cuenta con soluciones personalizadas diseñadas y creadas para ofrecerle contratos de mantenimiento de todos sus autocares integrales convencionales, híbridos o eléctricos.

Además cuenta con un servicio integral de reparación, puesta a punto y mantenimiento de máxima garantía las 24 horas durante 365 días al año, sigue siendo un valor referente.

La red de servicio sigue en proceso de expansión y actualmente tienen un taller homologado Irizar de total garantía en todos los lugares donde operan los autocares.

También disponen de un help desk en cada país europeo y otro central con atención 24 horas, 365 días.

Una amplia gama de autocares

Irizar cuenta con la última generación de autocares de alta tecnología para al segmento Premiun, basada en los modelos i8 e i6S, autocares interurbanos con tecnología híbrida o biodiesel y autobuses eléctricos urbanos clase I cero emisiones.

Un catálogo de productos orientado a aportar un diferencial en seguridad, fiabilidad, sostenibilidad, tecnología y rentabilidad a nuestros clientes.

Sus autocares híbridos ofrecen una disminución de consumos media constatada del 20% respecto a un autocar diésel convencional.

Ofrecen exclusivamente motores Euro 6 C que pueden operar con gasoil de última generación (10 ppm de contenido en azufre) o HVO combustibles hidrogenados de origen vegetal).

Toda la gama de autobuses y autocares cuenta con los sistemas y tecnologías de seguridad activa y pasiva más avanzados del mercado.

Concebidos bajo los parámetros más exigentes, los autocares Irizar son robustos, ligeros, silenciosos y fiables.

Todo ello permite a Irizar cubrir todos los segmentos de transporte público de pasajeros, tanto en el transporte discrecional como en el público, urbano, interurbano y de largo recorrido y posicionarse como uno de los líderes del mercado de la movilidad. ■

Continental obtiene la homologación de su tacógrafo inteligente

“Listo para su instalación”

Continental ha sido la primera empresa de automoción en recibir la homologación de su tacógrafo inteligente VDO DTCO 4.0 y del sensor de velocidad KITAS 4.0.

Desde este momento, los fabricantes de vehículos industriales pueden instalar este nuevo dispositivo, lo que significa que concesionarios, flotas y talleres, recibirán próximamente vehículos equipados con esta nueva tecnología: “Estamos muy orgullosos de haber obtenido esta homologación antes de finalizar el 2018, ya que permite que nuestros clientes dispongan del tiempo necesario para empezar a trabajar con dicha tecnología”, comenta el Dr. Scholten, director del área de Tacógrafo, Telemática y Servicio de Continental. Incluso aquellos vehículos que lleguen a los carroceros antes de la matriculación pueden ir ya equipados con esta nueva tecnología.

Recordemos que según la legislación (EU) 165/2014 todos los vehículos de más de 3,5 toneladas matriculados después del 15 de junio de este año deberán ir equipados con un tacógrafo inteligente y un sensor KITAS de la misma tecnología.

Gracias a su modulo integrado GNSS de posicionamiento y su interface DSRC, el DTCO 4.0 no necesita de ningún dispositivo, adaptaciones ni tecnología adicional para su conexión con el CAN Bus del vehículo, únicamente es necesaria una antena específica de tecnología DSRC para su perfecto funcionamiento.

Multitud de opciones para una gestión eficiente de la flota

Las empresas de transporte que tengan sus vehículos equipados con el DTCO 4.0, o quieran actualizarlos a esta nueva versión, podrán beneficiarse de múltiples maneras. No solo por la conexión vía satélite y la transmisión de datos sin cables, que facilitará el trabajo de las inspecciones realizadas en la carretera, sino también porque este tacógrafo se convierte en una fuente de emisión de datos segura en los procesos telemáticos.

En un futuro próximo, serán posibles otras aplicaciones gracias a la transmisión de datos ITS desde el tacógrafo a otros sistemas, como por ejemplo, la existencia de apps que guíen al conductor a la estación de servicio más cercana o que simplemente ayuden a los conductores a planificar sus rutas. “Estamos convencidos de que muchos de los servicios programados para hacer que la vida de los conductores y de las flotas sea más sencilla utilizarán los datos seguros y autentificados del nuevo DTCO 4.0”, añade el Dr. Lutz Scholten.

De forma paralela a esta nueva tecnología, existen ya actualizaciones para las herramientas de descarga y archivo de los datos del conductor y de la memoria del tacógrafo así como las diferentes apps de VDO; tal es el caso de la plataforma TIS Web que hará posible el funcionamiento perfecto de todo el sistema.

Para la red de servicios oficiales de VDO, se han creado una serie de elementos de diagnosis, software y servicios que hacen que éstos estén perfectamente equipados y formados para la llegada de esta tecnología inteligente. ■

La plataforma online TruckOn incorpora a los talleres de neumáticos de vehículos comerciales de Continental

Continental Automotive Spain ha alcanzado un acuerdo con la red de talleres de neumáticos de vehículos comerciales de Continental Tires España, a través del cual se les ofrecerá el servicio de la plataforma TruckOn. Todos aquellos interesados, podrán darse de alta y ofertar de forma inmediata sus servicios de neumáticos y mecánica rápida.

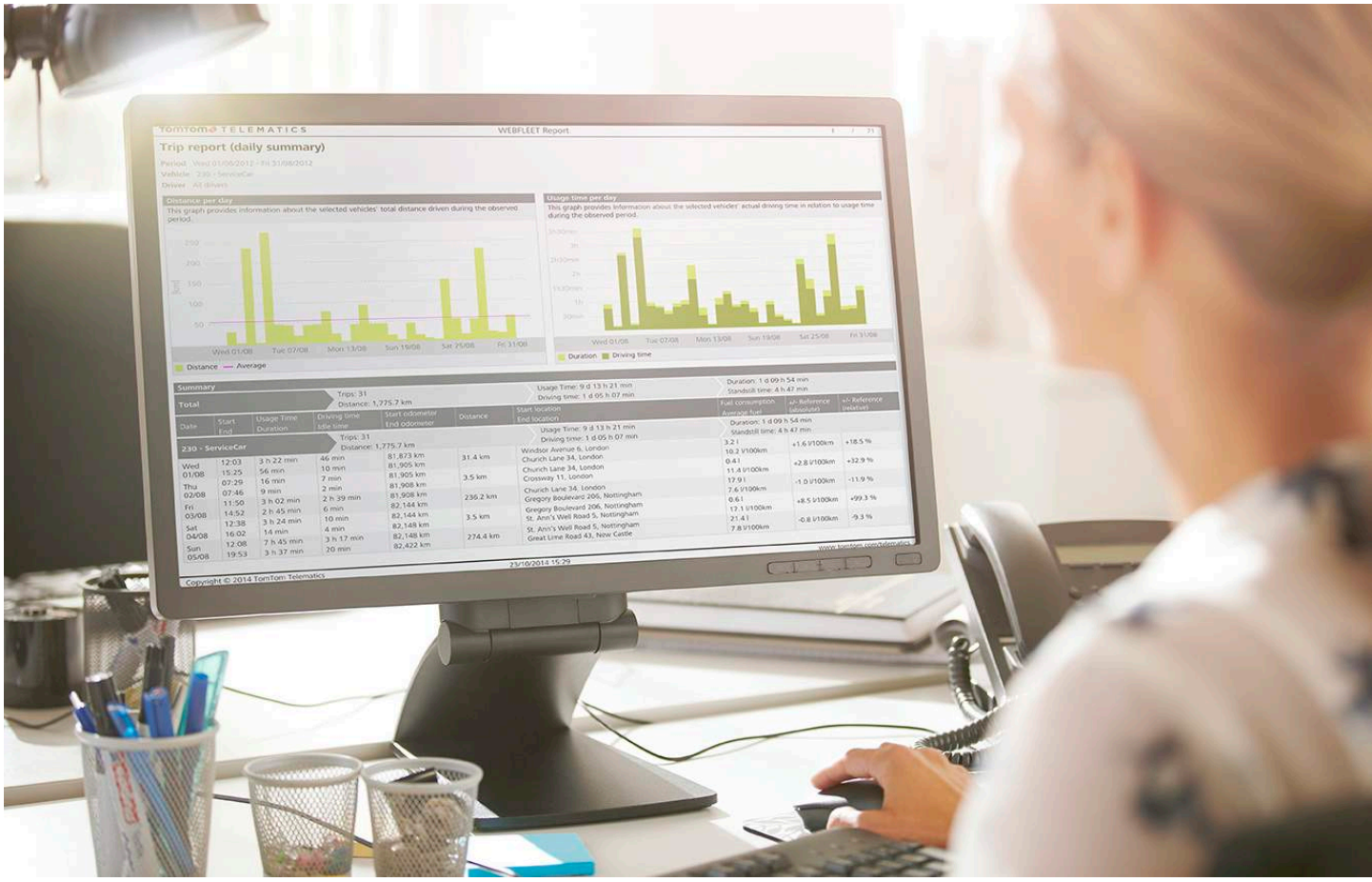
Con este acuerdo, la empresa consigue estrechar lazos entre divisiones gracias a la creación de sinergias que permiten que talleres de otra división de Continental se incorporen a uno de los proyectos más importantes de la compañía, como es TruckOn.

La colaboración entre distintas divisiones es uno de los objetivos de Continental como grupo global, reforzando así la visión de proveedores globales de automoción, independientemente del sector, con el objetivo de ayudar y guiar a sus talleres a aprovechar al máximo las oportunidades que ofrece la digitalización, la conectividad y las nuevas tendencias tecnológicas.

TruckOn es un servicio de booking para los talleres. A través de esta plataforma, los operadores de flotas podrán reservar sus servicios de mantenimiento con el taller que quieran y en el lugar que deseen. Las empresas podrán aprovechar al máximo la actividad de sus vehículos haciendo un uso eficiente de los periodos de descanso de los conductores. Debido a la alta presión de los costes en el sector del transporte, TruckOn crea un valor real para la industria, representando la reserva y la gestión de flotas 4.0. En la actualidad cuenta ya con el 85% de talleres de la red DTCO+ y a partir de ahora, el servicio de neumáticos y mecánica rápida.■

TomTomTelematics y Unicom Software firman un acuerdo

Para impulsar las soluciones de gestión de flotas



TomTomTelematics, unidad de negocio de TomTom dedicada a la gestión de flotas, y Unicom Software, empresa especializada en la implantación de soluciones de software verticales y específicas para diferentes sectores industriales, han firmado un acuerdo para comercializar la tecnología de gestión de flotas de vehículos de TomTom Telematics.

Mediante este acuerdo Unicom podrá potenciar su mercado con la integración de sus soluciones ERP y el portfolio de producto de TomTom Telematics. Unicom es el desarrollador del software Meribia, que cuenta con varias soluciones enfocadas al transporte – tanto de pasajeros como de mercancías-, a la gestión de almacén, compras, facturación y ventas, así como a las finanzas.

Además de integrar la tecnología de TomTom Telematics con su software, Unicom podrá comercializar WEBFLEET, la solución de gestión de flotas de TomTom Telematics, así como los dispositivos de seguimiento de vehículos y terminales para conductores, facilitando una solución completa a sus clientes.

“Queremos ampliar nuestros canales de distribución y comercialización de WEBFLEET en España y creemos que Unicom es un partner de confianza que nos ayudará a hacer llegar nuestra solución de gestión de flotas a distintos mercados verticales”, afirma Heike de la Horra, director comercial de TomTom Telematics para España y Portugal.

“En Unicom nuestro objetivo es facilitar un buen servicio basándonos en las mejores soluciones tecnológicas. El acuerdo con TomTom Telematics nos permitirá mantener esta calidad dado el alto compromiso de TomTom Telematics en la seguridad y estabilidad de los datos que integramos en nuestra plataforma de gestión”, comenta Severino Pascual, responsable de desarrollo de negocio y ventas en Unicom. ■

Presentados los primeros New City GNC para Tussam Sevilla

Dentro de un acuerdo marco de 100 unidades

A principios de febrero, se presentaron en Sevilla los nuevos vehículos adjudicados en el último concurso a Grupo Castrosua dentro de un acuerdo marco de 100 unidades. Nueve son sobre bastidor MAN y veintiuno sobre bastidor Scania, todos ellos con carrocería New City GNC de Grupo Castrosua.

Todos los vehículos son de 12 metros y 3 puertas con espacio para dos sillas de ruedas. De entre sus características técnicas podemos destacar que equipan aire acondicionado Hispacold, rampa automática y manual de Hidral y como mayor novedad incorporan nuevas luces de LED tanto de cruce como de carretera de LED.

En la presentación estuvieron presentes, entre otros, el alcalde de Sevilla, Juan Espadas Cejas, el gerente de Tussam, Rubén García, el director técnico de Tussam, Manuel Rosendo, el responsable comercial de urbanos en MAN Iberia, Tomás Merino, Juan Suárez de Scania Cica Sevilla y, por parte de Castrosua, Francisco Romero, responsable comercial de Castrosua.

Con esta entrega, Tussam vuelve a confiar en Grupo Castrosua como principal proveedor de sus carrocerías. Además, durante los años 2019 y 2020 Grupo Castrosua entregará otras 60 unidades más en virtud de dicho acuerdo marco.

Y entrega un Stellae a Amanda Bus

Asimismo, la empresa canaria Amanda Bus ha recibido un Stellae de 13 metros de longitud, 3,6 de altura sobre bastidor SCANIA KEB 4x2. En la entrega han estado presentes Gerardo Cubas Mateos propietario (centro), el responsable comercial de Scania en Canarias Dionisio (izquierda) y el responsable comercial de castrosua en Canarias, José Luis Baez (derecha).

El Stellae está equipado con aire acondicionado Thermoking y antivaho frío/calor, calefacción por convección, cámara marcha atrás y en puerta, rótulo para escolares y puerta con cierre de emergencia, accionamiento eléctrico y mando a distancia. Además, el vehículo cuenta con 59 butacas. Los pasajeros también disponen de cortinas, portapaquetes con luz individual, difusores y USB para viajeros.

El autobús dispone de ventana eléctrica, USB y micro para el conductor, micro también para el guía, y equipo de video con monitores delantero y trasero. Con respecto a su exterior, los espejos son eléctricos y calefactables, los maleteros con mando a distancia, la iluminación exterior LED y dispone de boca de carga rápida.

Amanda Bus es una operadora de transporte que lleva más de tres décadas, dedicándose al transporte de viajeros por carretera en Canarias, con sede en las Palmas de Gran Canaria, cuentan también con delegación en Lanzarote. ■

Autobuses urbanos totalmente eléctricos de Mercedes-Benz para Mannheim y Heidelberg

Y los primeros Sprinter City 75 de la nueva generación ya circulan por Alemania

- **eCitaro para el centro histórico de Heidelberg y el nuevo distrito urbano de Mannheim, Franklin**
- **Kilometraje diario planificado de más de 200 kilómetros**
- **El concepto operativo de Daimler Buses para la electrificación de las empresas de transporte**

La empresa Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV) ha puesto en funcionamiento tres autobuses urbanos totalmente eléctricos eCitaro de Mercedes-Benz. Till Oberwörder, director general de Daimler Buses, y Martin in der Beek, director técnico de RNV, han presentado el nuevo eCitaro para el tráfico de autobuses de Mannheim en presencia de Peter Kurz, alcalde de Mannheim y Christian Specht, alcalde primero de Mannheim, y también en compañía de Eckart Würzner, alcalde de la ciudad de Heidelberg.

"El eCitaro redefine el transporte en autobús de propulsión convencional y, para nosotros, representa un transporte público de cercanías con miras al futuro. Para ello, es importante adoptar un enfoque global. Por eso, hemos optado por un paquete completo compuesto por vehículo, gestión de carga y asesoramiento que nos permitirá apoyar a las empresas de transporte en la electrificación de su tráfico de autobuses", dice Till Oberwörder.

Martin in der Beek considera la electrificación del transporte en autobús un claro objetivo de la empresa: "Para nosotros, la movilidad eléctrica es sinónimo de una tecnología de propulsión moderna, respetuosa con el medioambiente y sostenible. Nuestros trenes urbanos funcionan eléctricamente en el tráfico de cercanías desde hace más de 100 años. Es hora de hacer lo mismo con el autobús. El eCitaro cambiará por completo nuestro transporte en autobús y mejorará notablemente el aire en la zona de RNV".

Peter Kurz, alcalde de la ciudad de Mannheim, y Eckart Würzner, alcalde de la ciudad de Heidelberg, elogian la previsora implicación de RNV, orientada a un "tráfico urbano verde". Peter Kurz: "El transporte público de cercanías de Mannheim apuesta por un planteamiento global basado en el autobús y el tren. El hecho de electrificar ahora también los autobuses es un hito importante para una ciudad limpia y hará mucho más atractivo el tráfico de cercanías".

Eckart Würzner: "Estamos muy contentos de tener con nosotros los eCitaro. Así, a partir de finales de enero,

Heidelberg pondrá en funcionamiento la primera línea de autobuses eléctricos de la región: la línea de nuestro centro histórico. Se trata de un paso importante hacia un tráfico de cercanías libre de emisiones y una ciudad respetuosa con el clima. Esperamos que la producción de estos autobuses continúe por buen camino".

La tecnología de carga del eCitaro se adapta a las circunstancia de RNV. El requisito es que los vehículos deben alcanzar un kilometraje de 200 km y más, lo que se puede conseguir mediante un proceso de carga rápido mediante cargas intermedias en los intervalos del servicio. En estas paradas, se pone en funcionamiento otro eCitaro en las ubicaciones de Heidelberg y Mannheim, de lo contrario no sería posible satisfacer las exigencias. La carga se realiza mediante enchufes Combo-2 situados en el lado derecho según el sentido de la marcha, encima del pasarruedas delantero. La nueva norma ISO 15118 ofrece funciones ampliadas a este respecto, que permiten la autentificación automática de vehículos sin una tarjeta de carga separada, por ejemplo. Con ayuda de la transmisión de datos ampliada, Mercedes-Benz ha desarrollado una función para controlar automáticamente el preacondicionamiento del autobús a través del enchufe de carga. De esta manera se suprimen cables o conductores adicionales de aire comprimido, baja tensión o comunicación. El cargador recientemente desarrollado tiene una potencia de hasta 150 kW y se le ha suministrado a RNV junto con el eCitaro. Así se garantiza la alimentación eléctrica más sencilla, rápida y rentable.

Además, Mercedes-Benz acompaña a la empresa RNV incluso tras la adquisición de los autobuses y los puntos de carga: junto con los especialistas en gestión energética «The Mobility House», de Múnich, Mercedes-Benz ha desarrollado e implementado un sistema de gestión de la carga a su medida. Este optimiza los procesos de carga teniendo en cuenta tanto los cables de conexión de los cargadores como los requisitos de las baterías del vehículo.

Estreno en las calles de Alemania: los primeros Sprinter City 75 de la nueva generación

Los Sprinter City 75 de la nueva generación realizarán su servicio en Göppingen y su área metropolitana. Rolf Grüb, del departamento de Ventas de autobuses y autocares Mercedes-Benz, y Max Witzel, responsable de Ventas de minibuses de Mercedes-Benz, entregaron oficialmente los nuevos minibuses Mercedes-Benz a Manfred y Carsten Frank, propietarios de la empresa de autobuses Frank & Stöckle. Manfred Frank: "Desde el 1 de enero operamos el transporte público urbano de Göppingen con el nuevo Sprinter City 75. Debido a la estrechez del centro de la ciudad, no podemos utilizar autobuses de línea grandes. Sin embargo, queremos ofrecer a nuestros pasajeros un autobús urbano con todo el confort. El City 75 ofrece todo esto con un diseño muy atractivo".

El Mercedes-Benz Sprinter City 75 desempeña un papel especial en la nueva generación de minibuses debido a su tecnología única. Ofrece espacio para 38 pasajeros con 8,5 m de largo. La superestructura de bastidor autónoma permite tener una distancia entre ejes de 5095 mm y es la base de la espaciosa zona de piso bajo entre los ejes. Esta zona puede utilizarse con asientos abatibles, zonas para cochecitos de niño o para sillas de ruedas, asientos con sistema de cambio rápido o espacio para pasajeros de pie. Frank & Stöckle ha diseñado el espacio con cinco asientos abatibles, una zona para sillas de ruedas y espacio para pasajeros de pie. Como complemento, se han integrado barras asidero de techo y otras perpendiculares. Además, el habitáculo cuenta con indicación de destino y conexiones USB, tanto en la zona de piso bajo como en las plazas de asiento.

El puesto de trabajo del conductor cuenta con un moderno volante multifunción, un intercomunicador con micrófono de brazo flexible, el sistema multimedia MBUX con pantalla táctil de alta resolución y una persiana parasol eléctrica. Además, el puesto de trabajo del conductor y el compartimento de pasajeros cuentan con potentes aires acondicionados separados. En cuanto a seguridad, el City 75 cuenta con un gran número de sistemas de asistencia a la conducción incluidos en el equipamiento de serie. Entre otros, el asistente de frenado activo, el asistente para viento lateral y el de luz de marcha. Para facilitarle el trabajo a la tripulación por la noche y en el crepúsculo, se utilizan también faros de alto rendimiento. De serie se incorpora el acreditado cambio automático 7G-TRONIC Plus con Drive Select y levas de cambio en el volante. La función HOLD es una novedad que mantiene el vehículo parado y en posición automáticamente en cuestas o pendientes, facilitando la puesta en marcha.

El City 75 cuenta con una superestructura propia a partir del montante B. La construcción y la carga portante de la estructura son únicas, así como el diseño del nuevo eje trasero. A pesar de los 8,5 m de largo y una masa máxima autorizada de 6,8 toneladas, el Sprinter City 75 está concebido como un vehículo de dos ejes puro. El eje propulsor con neumáticos dobles tiene una carga portante de 5 toneladas, su suspensión neumática de serie mantiene constante la altura del vehículo con un gran confort de marcha. ■

MAN colabora en la iniciativa benéfica ‘Cars for Smiles’ con la presencia del piloto de carreras de camiones Antonio Albacete

Sonrisas para los más pequeños

Crear ilusión y sonrisas entre los más pequeños. MAN Truck & Bus Iberia ha querido sumarse a este loable objetivo, llevado a cabo por la ONG ‘Cars for Smiles‘, colaborando en el cuarto evento benéfico organizado por este grupo de personas, que a través del motor, pretenden ayudar en la medida de lo posible a niños y adolescentes que están atravesando enfermedades y momentos difíciles, de la mano de sus familias y contando con las entidades dedicadas a su cuidado, como hospitales u otras fundaciones de todo el mundo.

El último evento celebrado en este sentido tuvo lugar en el madrileño Circuito del Jarama. Allí, 40 coches de alta gama hicieron las delicias de estos pequeños, que durante un rato pudieron ‘aparcar’ sus preocupaciones cotidianas para convertirse en copilotos de competición.

En todas las ediciones, la organización invita a una de las empresas colaboradoras a que proponga un personaje famoso, que se dirija a los participantes. MAN Truck & Bus Iberia contó con la colaboración especial de Antonio Albacete, el piloto de carreras de camiones tres veces ganador del Campeonato de Europa al volante de un MAN.

Antonio transmitió el afán de superación que ha caracterizado su carrera profesional, las ganas por querer ser cada día un poco mejor y el compañerismo que debe reinar, tanto en pista como fuera de ella.

Además, MAN desplazó al circuito una cabeza tractora TGX para dar a conocer un poco más este tipo de vehículos, que siempre hacen las delicias de los más pequeños.

Finalmente, cabe destacar que ‘Cars for Smiles’ recaudó la cantidad de 5.000 euros, destinados a una iniciativa elegida por la ONG. En esta ocasión, formarán parte del proyecto Patquimiando, del Hospital 12 de Octubre de Madrid, que da clases adaptadas a niños con cáncer para prevenir la atrofia muscular, en colaboración con la Federación Madrileña de Patinaje. ■

Scania, empresa Top Employer por cuarto año consecutivo

“Por las condiciones excelentes que ofrecen a sus empleados”

Scania ha conseguido nuevamente ser certificada como una de las mejores empresas para trabajar en España demostrando que proporciona unas **condiciones excelentes para sus empleados** en España. La compañía sueca contribuye a que el **talento crezca** y se desarrolle en todos los niveles de la organización, y se esfuerza continuamente por **potenciar su desarrollo profesional**.

Scania ha superado con éxito los exigentes estándares que establece Top Employers Institute en su *HR Best Practices Survey* global. Esta encuesta evalúa 600 prácticas de desarrollo de personas en diez áreas: estrategia de talento; planificación de la plantilla; adquisición de talento; on-boarding; aprendizaje y desarrollo; gestión del desempeño; desarrollo del liderazgo; gestión de carrera y sucesión; compensación y beneficios, y cultura.

“Nos enorgullece ser una empresa Top Employer y el reconocimiento a una filosofía de trabajo que se enfoca en las personas. El respeto por el individuo es uno de nuestros pilares y lo aplicamos a todos los niveles en la organización. Este galardón es una motivación y un reto para seguir trabajando en esta línea”, manifiesta Sebastián Figueroa, director general de Scania Ibérica.

Sobre Top Employers

Top Employers Institute, una organización independiente que analiza la propuesta de valor y la oferta laboral de las empresas más significativas en todo el mundo desde el año 1991, acaba de entregar las certificaciones de este año fruto de los resultados del análisis anual que realiza entre un gran número de empresas evaluando las condiciones que éstas crean para los empleados en España.

Para obtener más información sobre Top Employers Institute y sobre la certificación visite la web: www.top-employers.com ■

IVECO BUS entrega 61 Crossway a la compañía de transporte ARST de Cerdeña y sella su compromiso con el gobierno de Costa de Marfil

IVECO BUS ha ganado la licitación para la entrega de 61 Crossway a la empresa ARST de Nuoro, Cerdeña. Estos vehículos se suman a una flota de casi mil unidades, por lo que se inició un proceso de renovación hace unos años para aumentar la calidad del servicio disponible para los usuarios del transporte público de Cerdeña.

La entrega oficial del 61 Crossway to ARST tuvo lugar en las instalaciones de Pratosardo en Nuoro, donde asistieron el gerente de la compañía, Chicco Porcu, administrador único, Andrea Soddu, el alcalde de Nuoro, el Carlo Careddu , el asesor regional de Transporte de Cerdeña, Davide Pollano, el director de Negocios del Sur de Europa de IVECO BUS, y Marcello Zanella, el administrador delegado de IVECO ACENTRO, el distribuidor local que supervisó la preparación y entrega de los vehículos.

El procedimiento de licitación involucraba a 61 Crossway en dos versiones diferentes: 28 unidades de diez metros de largo y 33 unidades de doce metros de largo.

Esta adquisición es parte de un proceso más amplio de renovación de vehículos iniciado por ARST, la mayor compañía de transporte de pasajeros de corta distancia en Cerdeña y una de las más grandes del país, que es principalmente responsable del transporte suburbano pero también brinda servicios urbanos para las ciudades de Alghero, Carbonia, Iglesias, Macomer y Oristano. Esta orden es el resultado de una empresa conjunta entre ARST y otras 15 empresas de transporte en la región.

Estos Crossway poseen una serie de características innovadoras que mejoran el confort y la seguridad a bordo: una plataforma hidráulica para facilitar el acceso a personas con movilidad reducida, un sistema automático de lucha contra incendios, un sistema de videovigilancia, mostradores de pasajeros, cámaras de vigilancia, indicadores de ruta y Asientos reclinables hechos de tela antivandálica.

Una serie de sistemas de asistencia al conductor y una estación de conducción diseñados para cumplir con los estándares ergonómicos más estrictos también se han desarrollado para mejorar la comodidad del conductor.

Equipados con un motor Euro 6 320 hp Tector 7 y una caja de cambios ZF Ecolife, garantizan un excelente rendimiento, eficiencia de combustible e intervalos de mantenimiento más largos gracias al sistema de postratamiento de escape HI-SCR con un filtro de partículas diésel (DPF).

Esta adjudicación subraya el estatus de liderazgo que la gama de autobuses interurbanos ha adquirido gradualmente en Europa gracias a su confiabilidad y bajo costo operativo.

Y sellan con el gobierno de Costa de Marfil su compromiso con el transporte sostenible en la entrega de los primeros Crealis GNC

El primer ministro de Costa de Marfil, Amadou Gon Coulibaly, y el ministro de Transporte, Amadou Koné, entregaron oficialmente las llaves de los primeros 26 autobuses Crealis

(BRT) de alta calidad, propulsados por gas natural, al director ejecutivo de SOTRA, Meité Bouaké, en presencia de Pierre Lahutte, el entonces presidente mundial de la marca IVECO, y Sylvain Blaise, IVECO vicepresidente a cargo del negocio de autobuses y autocares. Estos primeros vehículos de gas natural en África fueron recibidos con gran entusiasmo por la población de Abidjan.

Comprometido desde 2016 en un programa para renovar su flota de transporte público, el gobierno de Costa de Marfil firmó un contrato el pasado enero para el suministro de 450 vehículos IVECO BUS, incluidos 50 autobuses Crealis de tránsito rápido, articulados y de alta capacidad, propulsados por gas natural, para una entrega escalonada para finales de año.

Durante la ceremonia, que tuvo lugar en las instalaciones de SOTRA en Abidjan, el Primer Ministro también enfatizó el compromiso del gobierno con la movilidad sostenible y la voluntad política de continuar invirtiendo en la red de transporte público del país. Estos autobuses Crealis de GNC ofrecen beneficios particularmente significativos en términos de emisiones de contaminación y ruido: emisiones de partículas finas cercanas a cero, reducción del 60% en NOx y reducción del 15% en las emisiones de CO_2, y niveles de ruido reducidos a la mitad dando como resultado un funcionamiento excepcionalmente silencioso. El gobierno de Costa de Marfil está permitiendo que Abidjan Transport trabaje para mejorar la calidad del aire y combatir el calentamiento global, como muchas ciudades europeas.

Además, la opción proactiva del gobierno a favor del gas natural confirma que es una solución pertinente para Costa de Marfil y una oportunidad real dadas las vastas reservas de energía del país. Estos vehículos de gas natural comprimido (GNC), que cumplen con las últimas normas medioambientales Euro VI, también son 100% compatibles con el biogás obtenido por la metanización de alimentos o desechos agrícolas. La biometanización apoya la industria del reciclaje y la recuperación de energía a partir de residuos agrícolas. Otra gran oportunidad para Costa de Marfil.

Amadou Gon Coulibaly, Primer Ministro de Costa de Marfil, dice: “La adquisición de estos vehículos supone la primera vez en África y un paso clave para mejorar los servicios de transporte y la calidad de vida de los usuarios de transporte en Abidjan. Para continuar con este impulso, “El gobierno de Costa de Marfil ha decidido implementar un Plan de Desarrollo y Financiamiento para una red nacional de transporte público, con su socio de confianza IVECO BUS como el que establece las normas en los vehículos de gas natural”.

“Estamos orgullosos de contribuir al desarrollo de los servicios de transporte público de Abidjan e iniciar la transición ecológica y energética de este país pionero. Al elegir los vehículos de gas natural, el gobierno de Costa de Marfil honra a todo un sector industrial, en particular a IVECO BUS, que es un histórico sujeto importante, y también incluye operadores líderes en el campo de la energía y los motores”, agrega Sylvain Blaise, vicepresidente de IVECO a cargo de la división de autobuses y autocares.

La versión Crealis de 18 metros de Crealis, diseñada para rutas principales muy transitadas, ofrece una gran capacidad para pasajeros junto con una disposición interior extremadamente moderna y luminosa: las amplias ventanas y la iluminación LED garantizan niveles óptimos de luz y una sensación de confort inigualable. En cuanto al diseño, destaca por sus líneas llamativas y su acabado y acabado de alto nivel, para una mayor comodidad y servicio para el pasajero.

Producido con una gama de alternativas de motor, Crealis también ha obtenido numerosos premios prestigiosos, como el “Busworld Comfort Label 2017”, el “Premio a la Innovación 2018” y el “Bus sostenible del año 2019”. ■

Setra traslada a las candidatas a Miss Francia

Hace más de 20 años las candidatas a Miss Francia se trasladan de un concurso al otro con la empresa de autocares Savac, siendo estos vehículos una elección confortable y segura.

Las 30 postulantes en esta edición han podido disfrutar de todos los traslados en un lujoso S 516 HDH.

La configuración de este Setra incluye techo panorámico y un área de lounge.

La serie TopClass cuenta con los sistemas de seguridad más modernos, que incluyen desde sistemas de asistencia, así como una gran opción de configuraciones especiales para acompañar a las candidatas hasta la final en Lille. La ganadora de Miss France 2019 fue Vaimalama Chaves, de 24 años y oriunda de Tahiti. ■

Luxemburgo lanza un nuevo pedido de autobuses eléctricos a Irizar

Esta vez ha sido la empresa Voyages Simon quien ha confiado en Irizar e-mobility con la compra de 6 autobuses 100% eléctricos, cero emisiones del modelo Irizar ie bus de 12 metros de longitud así como sus infraestructuras de carga. Esta adquisición incluye también los contratos de reparación y mantenimiento.

Fruto de su estrategia de servicio, Irizar cuenta actualmente con un servicio de post venta exclusivo y de calidad en Luxemburgo, para ofrecer al operador los paquetes de R&M y está gestionado por expertos técnicos y personas contratadas a nivel local, lo que a su vez ha contribuido a la generación de riqueza y empleo local.

El modelo Irizar ie bus, en este caso de 12 metros de longitud, es un producto con tecnología del Grupo Irizar, tanto en la electrónica y las comunicaciones como en los principales sistemas del vehículo: power train, módulos de baterías y sistemas de carga.

El modelo Irizar ie bus, en este caso de 12 metros de longitud, es un producto con tecnología del Grupo Irizar, tanto en la electrónica y las comunicaciones como en los principales sistemas del vehículo: tren de potencia, módulos de baterías y sistemas de carga.

Este vehículo dispone de dos puertas con 40 butacas (4 espacios para PMR), una butaca conductor, dos asientos plegables, una zona para silla de ruedas, y tiene una capacidad de hasta 72 pasajeros. Estos vehículos tienen una autonomía de 220 km y se cargarán por la noche mediante seis cargadores interoperables con toma de carga Combo – CCS2, desarrollados y fabricados también por el Grupo Irizar.

Los vehículos se incorporaran en diferentes líneas en Luxemburgo y se entregarán en junio del 2019.

Luxemburgo, con 27 autobuses Irizar 100% eléctricos

Irizar se está convirtiendo en un referente en Luxemburgo con esta nueva adquisición, y es que la ciudad contará este año con 27 autobuses Irizar 100% eléctricos, cero emisiones.

El Grupo Voyages Emilie Weber ya ha adquirido 21 autobuses eléctricos Irizar, de los cuales siete ya están circulando a pleno rendimiento por Luxemburgo, y ahora se suman seis nuevas unidades adquiridas por la empresa Voyages Simon. ■

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