



o Plan de recuperación y
resiliencia para el autobús

Calles inteligentes

LA SEGURIDAD

de Volvo Buses



El transporte público puede funcionar mucho más cerca de las personas con el nuevo Volvo 7900 Eléctrico. Limpio, silencioso y capaz de funcionar en cualquier lugar. Se puede utilizar en zonas de cero emisiones, zonas de poco ruido, zonas de seguridad y también para acceder al interior de hospitales o edificios residenciales.

Esta es la razón por la que el nuevo Volvo 7900 Eléctrico es pionero en seguridad urbana. Permite incorporar nuestro avanzado sistema de detección de peatones y ciclistas que alerta tanto al conductor como al resto de usuarios de la vía cuando exista un riesgo inminente de accidente. Además, gracias a la gestión de zonas, el autobús puede ajustar automáticamente su velocidad para respetar los límites de velocidad en zonas sensibles.

Así es el concepto de calles inteligentes de Volvo.



El nuevo

VOLVO 7900 ELÉCTRICO

Para ciudades con calles inteligentes

Volvo Buses. Driving quality of life



Director
Rafael Barbadillo

Subdirectora
Victoria de Mora-Figueroa

Redacción y colaboradores

Fidel Angulo
Pedro Barea
Natalia Esteban
Joaquín Juan-Dalac
José Manuel García
Óscar Martínez
Jaime Rodríguez
Albert Viladrich
Fundación Corell-Think Tank Movilidad

Secretaría
M^a 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)	CAR (Asturias)
ADIVA (Valencia)	CONFEBUS-MADRID
AETIVA (Zaragoza)	ESTABUS (Estac. Autobuses)
AETURA (Alicante)	FANDABUS (Andalucía)
ALERBUS (León)	FEBT (Balears)
ANET (Navarra)	FECAV (Cataluña)
APETAM (Málaga)	FEDA (Albacete)
ARTEX (Extremadura)	FEDINTRA (Andalucía)
ASEMTRAEX (Extremadura)	FEGATRAVI (Galicia)
ASETRA (Segovia)	FET HUESCA
ASOBUS (Alicante)	FPTI (Alicante)
ASOVAL (Alicante)	FROET (Murcia)
ASVIBUR (Burgos)	TRANSGACAR (Galicia)
BUSINTRA (Nac. Urbanos)	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	
Recuperación y resiliencia	04
Confebus	
CONFEBUS propone al Gobierno un Plan de Recuperación y Resiliencia para salvar al Transporte de Viajeros por Carretera	06
Unidad y estrategia para garantizar la recuperación del sector del autobús	11
El presidente CONFEBUS se reúne con el ministro Ábalos ante la grave crisis que atraviesa el transporte en autobús	14
El autobús, un espacio seguro	15
El 80% de las empresas del sector reconoce estar en riesgo de supervivencia	18
Como miembro de CEOE, CONFEBUS consigue que las empresas de transporte en autobús puedan beneficiarse de la ampliación de los ERTes	20
La grave situación del Turismo pone en riesgo la supervivencia de las empresas de transporte en autobús	21
Los autobuses escolares preparados y seguros en la "vuelta al cole"	24
El autobús, un servicio sostenible de primera necesidad, al que no se le puede subir el IVA	26
Entorno nacional	
Ábalos presenta la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030	34
Se anuncia el anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte	37
El CNTC solicita a Hacienda que el impuesto sobre el gasóleo no afecte al transporte profesional	39
Ya se pueden solicitar las ayudas del Plan Renove 2020	41
Unión Europea	
El Consejo adopta un enfoque coordinado de criterios de movilidad en respuesta al COVID-19	50
La Comisión de Turismo urge a la UE actuar: hay 22 millones de puestos de trabajo en juego en el sector turístico	53
El CESE destaca la difícil situación que atraviesan las empresas de autocares, en su mayoría PYMES	55
No se vislumbra un final para la crisis del transporte de viajeros provocada por la pandemia	56
Organizaciones CONFEBUS	60
Autonomías	72
Empresa	90
Foro de expertos	107
Nombramientos y Reconocimientos	120
RSC	127
Industria	135
Socios Colaboradores	170



Recuperación y resiliencia

Los nuevos rebrotes del COVID-19, que se están produciendo por toda España, han recrudecido las medidas que implican restricción de la movilidad ciudadana y la consecuente caída drástica de la demanda ha agudizado los severos problemas de sostenibilidad para la actividad empresarial del transporte en autobús que venimos sufriendo desde el pasado mes de marzo.

Hasta ahora, las pérdidas se estiman en más de 3.350 millones de euros de facturación, con la potencial destrucción de hasta 30.000 empleos y la desaparición de un tercio de las empresas. A ello se unen unas previsiones de recuperación de la demanda poco prometedoras en el corto y medio plazo, pudiendo incluso aplazarse hasta 2022 o 2023.

Sin embargo, las empresas de transporte en autobús prestan servicios esenciales y su continuidad resulta especialmente necesaria para vertebrar y cohesionar todo el territorio español y garantizar el acceso a los servicios básicos del Estado del bienestar.

Y, ahora más que nunca, tenemos un papel fundamental para liderar la reactivación económica sostenible de España, garante de movilidad y motor de arranque del resto de sectores que componen el tejido económico de nuestro país, especialmente de nuestra principal industria, el Turismo.

Con la finalidad de contribuir efectivamente y de manera proactiva a la construcción del camino hacia la recuperación económica del sector y hacia la reactivación segura y sostenible a largo plazo de la movilidad ciudadana, la Confederación Española de Transporte en Autobús ha elaborado el Plan de Recuperación y Resiliencia del Transporte Público de Viajeros por Carretera. Dicho plan está basado en cuatro ejes: la transformación ecológica, la digitalización, el empleo y el servicio público.

El principal objetivo de este plan es proporcionar una herramienta completa y desarrollada a medida para que el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, pueda abordar oportunamente la situación a la que se enfrenta nuestro sector, garantizar su supervivencia y que podamos estar en plenas condiciones para afrontar los desafíos del futuro de la movilidad.

Entre las medidas planteadas, destacan: favorecer el acceso de las mujeres al sector, trabajar en la mejora de la imagen de nuestra industria, en planes específicos para el turismo y otros con enfoque territorial, en la modernización de infraestructuras y vehículos, así como en la puesta en marcha de un Plan Nacional de Infraestructuras verdes de transporte de viajeros por carretera.

Este plan supone un paso más en nuestra contribución a una recuperación verde, digital y resiliente de la economía y en concreto del sector como una de las garantías de la accesibilidad universal al servicio público de transporte, uno de los derechos fundamentales de los ciudadanos de la Unión Europea.

El sector del transporte de viajeros en autobús tiene futuro, de eso estamos convencidos, pero tenemos que seguir apoyándonos en la unidad, las ayudas y la estrategia.



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 CO2 y por tanto protección del medio ambiente.
- › **Sencillo:** Fácil de instalar, compatible con sistemas telemáticos y se puede montar en cualquier marca de neumáticos.



CONFEBUS propone al Gobierno un Plan de Recuperación y Resiliencia para salvar al Transporte de Viajeros por Carretera

Basado en cuatro ejes: la transformación ecológica, la digitalización, el empleo y el servicio público

Plan de Recuperación y Resiliencia del Transporte de Viajeros por Carretera

Septiembre 2020



El grave impacto que la crisis del COVID-19 está suponiendo para el sector del transporte de viajeros por carretera en nuestro país se resume en dos cifras, la pérdida de 3.550 millones de euros, tan solo en el primer semestre del año, y la posible desaparición de unos 30.000 puestos de trabajo, lo que supondría el cierre de muchas de las empresas que en estos momentos están operando en toda España. El transporte en autobús es la columna vertebral de la movilidad sostenible, un servicio esencial estratégico para la sociedad y la economía españolas, ya que garantiza el derecho a la movilidad universal y al acceso a los servicios

de estado del bienestar (sanidad, educación, trabajo...). Tampoco podemos olvidar que supone el 50 % de los desplazamientos colectivos de personas en España, siendo **un ejemplo de una movilidad responsable, sostenible y eficiente** que, gracias a su capilaridad y tupida red, permite la movilidad a prácticamente todos los rincones de nuestro país, uniendo más de 8.000 núcleos de población diariamente, y que resulta fundamental para la cadena y oferta turística (excursiones, congresos, ferias, circuitos...). Además, da empleo a 95.000 personas y factura en torno a 6.000 millones de euros anuales.

Ante esta situación, CONFEBUS, en una reunión con la secretaria general de Transportes, ha presentado al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana un [Plan de Recuperación y Resiliencia del Transporte de Viajeros por Carretera](#) con el que se propone al Gobierno una serie de herramientas para que el transporte en autobús, un servicio esencial estratégico para la sociedad y la economía españolas, sea receptor de los fondos europeos de recuperación tras la crisis del COVID-19.

Contiene una serie de herramientas para que el sector sea receptor de los fondos europeos de recuperación tras la crisis del COVID-19

En los últimos meses, tanto la estrategia de recuperación económica post-COVID-19 de la UE -directamente relacionada con el Pacto Verde (Green Deal)-, como las recomendaciones oficiales del Consejo de la Unión Europea, no han hecho más que confirmar la importancia de la recuperación del sector del transporte, que habrá de tener lugar bajo el enfoque de la sostenibilidad y digitalización.

Así, con este plan se propone **contribuir a una recuperación verde, digital y resiliente** de la economía y en concreto del transporte de viajeros por carretera, como una de las garantías de la accesibilidad universal al servicio público de transporte, uno de los derechos fundamentales de los ciudadanos de la Unión Europea.

Este Plan está [basado en cuatro ejes](#), la transformación ecológica, la digitalización, el empleo y el servicio público, y cada uno de ellos contiene una serie de actuaciones y medidas.

Con respecto a la **transformación ecológica**, el documento propone una serie de medidas como la implementación de un plan de ayudas para la renovación de las flotas más sostenibles, otro de promoción de transporte al lugar de trabajo a través del transporte público, también plantean la instalación de infraestructuras de energía renovable (instalación de paneles en azoteas de cocheras y estaciones, instalación de generación de hidrógeno en estaciones, ...), así como la inclusión del transporte en el Plan de Acción de España Circular y la puesta en marcha de un Plan nacional de infraestructuras verdes de transporte de viajeros

por carretera, con la implementación de prioridad semafórica para los autobuses, carriles Bus-VAO y carriles de apeamiento. Todas estas medidas tienen como objetivos, la descarbonización del sector y la modernización de infraestructuras y vehículos y supondrían una inversión de más de 3.500 millones de euros.

La **digitalización** es otra de las claves de este Plan y en este sentido se proponen cuatro actuaciones para mejorar la calidad del servicio y aumentar su atractivo para los viajeros. En primer lugar, un programa de innovación a la movilidad con un enfoque transversal que afecte a todas las áreas de movilidad urbana e interurbana. También se pide la implementación de un programa de digitalización de los servicios públicos de transporte de viajeros que afecte a autobuses e infraestructuras. Por otro lado, se propone la puesta en marcha de un programa enfocado en incentivar las soluciones 5G para el transporte de viajeros por carretera y, por último, una actuación orientada a mejorar las capacidades y recursos que las empresas tienen para desarrollar el proceso de innovación, con el fin de mejorar su competitividad global. La inversión estimada en este capítulo de digitalización supera los 400 millones de euros.

En el capítulo referido al **empleo** se proponen tres acciones centradas en la creación de empleo de calidad, inclusión activa y mejora de la empleabilidad. En concreto se habla de un plan de formación profesional dual, así como de favorecer el acceso de las mujeres a estos programas formativos, un programa de formación continua y un plan de internacionalización que tiene como finalidad incentivar la internacionalización de las empresas de transporte de viajeros por carretera con sede en España para afrontar las dificultades creadas por el parón económico derivado de la crisis sanitaria. El acceso de las mujeres al empleo en el sector es una preocupación transversal en todas las medidas de este capítulo, que requiere de una inversión de más de 137 millones de euros de inversión.

El otro eje sobre el que se asienta el Plan de Recuperación y Resiliencia del Sector se orienta a reforzar los **servicios públicos** de transporte de viajeros por carretera, especialmente afectados por la crisis del COVID-19. Este eje busca no solo compensar directamente a las empresas más afectadas por el reciente parón económico (como han hecho otros países como Alemania

o Reino Unido), sino también actuar sobre las infraestructuras del transporte de viajeros por carretera, trabajar en la mejora de la imagen del sector, así como en el avance en planes específicos para el turismo y otros con enfoque territorial. En este sentido se propone una serie de medidas como la creación de un programa de compensación a los operadores de transporte de viajeros por carretera, la puesta en marcha de un programa de consolidación sectorial a través de líneas de crédito e incentivos fiscales y la implementación de un Plan de Transporte Turístico y otro de apoyo al transporte de viajeros por carretera en regiones ultraperiféricas o islas. Además, dentro de este eje se encuentra también la propuesta de un Plan de modernización de las infraestructuras de transporte y de un Plan de Imagen del transporte de viajeros por carretera. Por otro lado, presta atención al transporte rural con medidas de financiación, de mejora de las conexiones y de la calidad del

servicio. Por último, se pide un refuerzo de las conexiones de las redes transeuropeas a través de la mejora de las estaciones de autobuses y de los servicios en los corredores transeuropeos. La inversión estimada, para la puesta en marcha de esta serie de medidas englobadas en el capítulo de servicio público, supera los 2.000 millones de euros.

Con este plan se propone contribuir a una recuperación verde, digital y resiliente de la economía y en concreto del sector como una de las garantías de la **accesibilidad universal al servicio público de transporte**, uno de los derechos fundamentales de los ciudadanos de la Unión Europea.

La **valoración económica** del Plan es de 6.700 millones de euros, de los que 4.850 millones vendrían de fondos europeos y 1.850 millones del sector. ■





Para determinados viajes,
el tamaño del vehículo debe ser más reducido,
pero no así el confort.



COMPACTO
Y MUY
FUNCIONAL

NUEVO **NAVIGO T** por

Otokar

Compacto y muy funcional, el **Navigo T** es un vehículo con una polivalencia excepcional, que se adapta tanto a excursiones como a viajes organizados, o al transporte local. Su nuevo aspecto sobrio y moderno, y su magnífico nivel de confort ofrecen a pasajeros y conductores las condiciones óptimas para disfrutar

plenamente del trayecto, en condiciones de total seguridad. Además, la fiabilidad y el bajo coste de explotación del **Navigo T** siguen siendo puntos fuertes emblemáticos de los vehículos Otokar. Si desea comprobarlo por sí mismo, ¡póngase en contacto con nosotros para hacer una prueba!

 7,80 m - 8,4 m

MEDIDAS PARA LA SUPERVIVENCIA DEL AUTOBÚS

¿QUE PIDEN LOS EMPRESARIOS DE TRANSPORTE EN AUTOBÚS
AL GOBIERNO?

**Ampliación de los ERTes
por causas de fuerza
mayor, como mínimo,
hasta junio de 2021**



¿QUE PIDEN LOS EMPRESARIOS DE TRANSPORTE EN AUTOBÚS
AL GOBIERNO?

**Ampliación del periodo
de carencia de los
prestamos ICO por
12 meses más**



¿QUE PIDEN LOS EMPRESARIOS DE TRANSPORTE EN AUTOBÚS
AL GOBIERNO?

**Aplazamiento de las cuotas
de leasings y préstamos
derivados de la renovación
de flotas durante,
al menos, 18 meses**



¿QUE PIDEN LOS EMPRESARIOS DE TRANSPORTE EN AUTOBÚS
AL GOBIERNO?

**Plan de recuperación y
resiliencia del
transporte de viajeros
por carretera**



¿QUE PIDEN LOS EMPRESARIOS DE TRANSPORTE EN AUTOBÚS
AL GOBIERNO?

**Eliminación de la
morosidad de las AAPP
con el sector**



¿QUE PIDEN LOS EMPRESARIOS DE TRANSPORTE EN AUTOBÚS
AL GOBIERNO?

**Pago de los contratos
de transporte escolar
y su prórroga**



¿QUE PIDEN LOS EMPRESARIOS DE TRANSPORTE EN AUTOBÚS
AL GOBIERNO?

**Elevar la antigüedad de
los vehículos que
realizan transporte
escolar**



¿QUE PIDEN LOS EMPRESARIOS DE TRANSPORTE EN AUTOBÚS
AL GOBIERNO?

**Habilitar una partida
económica para garantizar
el sostenimiento de los
servicios de
transporte público**



¿QUE PIDEN LOS EMPRESARIOS DE TRANSPORTE EN AUTOBÚS
AL GOBIERNO?

**Aplazamiento de las
cotizaciones a la Seguridad
Social de hasta 6 meses sin
intereses, haciendo frente a las
mismas en un plazo máximo de
los 24 meses siguientes**



¿QUE PIDEN LOS EMPRESARIOS DE TRANSPORTE EN AUTOBÚS
AL GOBIERNO?

**Exención fiscal del
IBI, IAE, IVTM...**



Unidad y estrategia para garantizar la recuperación del sector del autobús

CONFEBUS celebra su Asamblea General Anual



CONFEBUS ha celebrado su **Asamblea General Anual** abordando los principales problemas a los que se enfrenta el sector, por la situación derivada de la crisis del coronavirus, así como las medidas propuestas al gobierno para la recuperación de éste.

Rafael Barbadillo, presidente de CONFEBUS, ha querido reconocer la importante y gran labor llevada por todos los profesionales del sector, por su esfuerzo y valentía durante el estado de alarma para garantizar la movilidad en un momento espe-

cialmente delicado, donde se sabía muy poco del virus y no dudaron en continuar con su labor.

El 2019 fue un buen año para el sector y 2020 se presentaba también con buenas perspectivas, lo que motivó que continuasen o se iniciasen proyectos de inversión, pero en febrero comenzaron a sentirse los primeros efectos de lo que se avecinaba. En marzo de este año, se declaró el estado de alarma y provocó la paralización de gran parte del Sector. La demanda se desplomó, con caídas del 100 % en las actividades relacionadas con el

turismo y educación, y del 90 % en los servicios públicos regulares de todo tipo.

CONFEBUS prevé que esta crisis sea más dura-dera de lo que inicialmente se esperaba, por tan-to, todas las medidas adoptadas hasta ahora, que inicialmente fueron positivas, ahora resultan insufi-cientes para mantener la supervivencia de las em-presas de transporte, una de las actividades más afectadas por la pandemia, y especialmente nece-saria para garantizar la movilidad.

El transporte de viajeros gravemente afectado por la restricción de la mo-vilidad, principal medida adoptada por el Gobierno para evitar la propagación del COVID

Principales medidas del sector: ERTES y liqui-dez

Los **ERTE** por causas de fuerza mayor se han pro-rrogado en dos ocasiones, la primera de forma generalizada, cuando finalizó el estado de alarma, y la segunda después del verano solo para deter-minados sectores, entre los que figura el nuestro.

En cuanto a la liquidez, son varias las líneas que se han adoptado:

- **ICO**, cuyo periodo de carencia y de amortiza-ción deben de ser ampliados, porque el sector no está facturando y por tanto no genera la capacidad de devolución. Solicitamos, al me-nos, ampliar 1 año de carencia y 5 años para la devolución.
- **Leasings, rentings y contratos de crédito**, se concedió una moratoria de 6 meses, pero solicitamos un mínimo de 12 meses.
- **Compensación contratos** de transporte es-colar de centros públicos y de transporte de uso general.

Además, hay otra batería de medidas solicitadas y que aún no han sido puestas en marcha, como las exenciones fiscales sobre IVTM, IBI o IAE, elevar de forma transitoria la antigüedad máxima de los vehículos de transporte escolar hasta los 18 años, o la campaña de promoción para generar confian-za hacia el transporte en autobús como un espacio seguro.

Con el fin de conseguir el apoyo que el sector ne-cesita para su recuperación, se han mantenido diversas reuniones con todas las instituciones, desde la jefatura del estado con S.M. El Rey, la Co-misión Europea (gabinete de la comisaria europea de Transporte), el ministro de Transportes, CEOE, CEPYME, organizaciones sindicales, CNTC o IRU, para trasladar la grave situación del transporte de viajeros por carretera, dando visibilidad al sector, así como aportando soluciones y propuestas para el autobús.

Desafíos del sector a corto plazo

El sector del autobús se encuentra en un momento de gran incertidumbre por la **restricción de la mo-vilidad**, que ha sido, es y será la principal medida adoptada por los gobiernos para evitar la propaga-ción del COVID. Por tanto, toda la industria de la movilidad está siendo una de las actividades más afectadas por la crisis sanitaria, junto con la activi-dad turística.

Por otro lado, se está planteando la **limitación de aforos en el transporte**, como ya ha ocurrido en Aragón y Murcia. Una medida que carece de sen-tido, ya que el nivel de contagios en el transporte público es inferior al 1 %, como atestiguan todos los estudios existentes hasta la fecha. El autobús es un espacio seguro y así se ha transmitido al Go-bierno.

El Gobierno también está barajando un posible **in-cremento del IVA reducido** que se aplica a secto-res como el autobús. En este sentido, CONFEBUS ha recordado a la Administración que el autobús es un actor clave para conseguir una movilidad más sostenible, contribuye a la disminución del CO₂ y de las partículas NOx y, por tanto, a la re-ducción de la contaminación, así como a la me-jora de la congestión que provoca el tráfico en las ciudades y carreteras. Asimismo, el autobús es un modo clave para atender la demanda de movilidad de colectivos con menor acceso, como los más jóvenes, pero también los mayores, las personas con movilidad reducida, así como los habitantes de las zonas más despobladas de la “España va-ciada”. Por todo ello, es lícito que se incluya al transporte público de viajeros por carretera entre los servicios de primera necesidad, acogándose a un IVA superreducido que, además, repercutiría en beneficio de los usuarios al permitir una reducción del precio del billete de en torno al 5 %.

Por último, según las últimas informaciones aparecidas sobre los futuros Presupuestos Generales del Estado, se contempla un posible **incremento de la fiscalidad el gasóleo**, para equipararlo al de la gasolina. Desde el sector se ha solicitado al gobierno que la equiparación del precio del gasóleo a la gasolina siga siendo neutral para el transporte de viajeros por carretera, vía gasóleo profesional, al desempeñar el autobús un papel de la mayor importancia, teniendo en cuenta que cada autobús puede sustituir entre quince y treinta automóviles, contribuye de manera importante a la descongestión del tráfico, reduce las emisiones y es tres veces más eficiente en términos de viaje-kilómetro.

CONFEBUS ha trabajado en dos documentos fundamentales que contribuirán al futuro del sector: “El plan de recuperación y resiliencia del transporte de viajeros por carretera” y “El autobús como elemento clave de la Movilidad Sostenible”

Respuesta de CONFEBUS

Además de las distintas actividades llevadas a cabo, la Confederación ha trabajado también en dos documentos fundamentales que contribuirán al futuro del sector: “**El Plan de recuperación y resiliencia del transporte de viajeros por carretera**” y “**El Autobús como Elemento Clave de la Movilidad Sostenible**”.

El primero de ellos, el “**Plan de recuperación y resiliencia del transporte de viajeros por carretera**”, realizado con el apoyo de Novadays, y que se presentó al MITMA el pasado mes de septiembre, recoge serie de medidas basadas para la recuperación del sector con los fondos europeos. Con este plan, con el que el sector del autobús se ha adelantado al resto de sectores, se pretende que el Gobierno tenga en cuenta las medidas que el sector necesita, medidas basadas en las líneas que permite la UE y el Gobierno de España para adaptar el sector a los cambios necesarios como la transición ecológica la digitalización, el empleo y refuerzo del Servicio público.

Dicho plan está valorado en más de 6.000 millones de euros de los cuales, 4.000 millones son fondos de la Unión Europea y 2.000 millones de inversión privada. Las principales partidas son la transformación ecológica del sector (electrificación, gas,

hidrógeno, pero también la sustitución de vehículos gasoil por los de última generación de gasoil) y la segunda es la relativa a reforzar el servicio público (compensaciones RUE, VR, campañas de promoción del turismo en autobús, apoyo a zonas turísticas...). Otras de las claves de este Plan son la digitalización, con actuaciones para mejorar la calidad del servicio y aumentar su atractivo para los viajeros, junto con la mejora del empleo, con acciones centradas en la creación de empleo de calidad, la mejora de la empleabilidad, así como de favorecer el acceso de las mujeres al sector.

Por otro lado, con el apoyo de KPMG, se está ultimando un segundo trabajo, “**El autobús como elemento clave de la movilidad sostenible**”, que se lanzará próximamente, esperando contar en su presentación con la presencia del ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, José Luis Ábalos. Este documento, que presenta una visión estratégica del sector y el papel que tendrá el autobús en la movilidad del futuro, recoge también el análisis de la situación de la movilidad, las tendencias y las medidas a tomar por parte de los diferentes actores implicados, para situar al sector como columna vertebral de la movilidad sostenible. La capilaridad que ofrece el transporte en autobús es un factor clave para el objetivo de política pública de cohesionar y hacer converger los diferentes territorios.

Sector estratégico para la economía y la sociedad

Una vez más, el máximo responsable de CONFEBUS, aprovechó este foro para incidir en la importancia del sector para la economía y sociedad españolas: “El Sector tiene futuro. De eso no tengo ninguna duda. El papel del autobús ha sido esencial en la movilidad y el bienestar social, y creo que lo será aún más cuando todo esto termine y se reactive la movilidad y el turismo. Por su flexibilidad, capilaridad y respeto por el medio ambiente, el autobús jugará un papel capital en la recuperación, estoy convencido”.

Asimismo, quiso poner el valor la importancia de la unidad, estrategia y recuperación para poder afrontar esta crisis sanitaria sobrevenida que ha derivado en una grave crisis económica y que nada ha tenido que ver con la gestión empresarial, que se está ensañando con todas las actividades relacionadas con la movilidad y el turismo, como es nuestra actividad. ■

El presidente CONFEBUS se reúne con el ministro Ábalos ante la grave crisis que atraviesa el transporte en autobús

Las pérdidas de facturación se estiman ya en 3.550 M€, estando en riesgo más de 30.000 empleos y un tercio de las empresas



Hace unos días, Rafael Barbadillo, presidente de CONFEBUS, mantuvo una reunión con José Luis Ábalos, ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, que estuvo acompañado por la secretaria general de Transportes y Movilidad, María José Rallo, con el fin de solicitar las ayudas que el transporte en autobús necesita, medidas que resultan vitales para poder garantizar la supervivencia y competitividad de las empresas del sector.

Desde CONFEBUS, se agradeció el apoyo y trabajo realizado hasta el momento, pero también se puso de manifiesto la urgente necesidad de poner en marcha nuevas ayudas que garanticen la

supervivencia del tejido empresarial de la movilidad, configurado principalmente por medianas y pequeñas empresas de componente familiar. Las pérdidas de facturación en los primeros 9 meses del año se estiman ya en 3.550 millones de euros, estando en riesgo más de 30.000 empleos y un tercio de las empresas.

Las ayudas puestas en marcha hasta el momento son insuficientes

Entre las peticiones del Sector, centradas en facilitar la liquidez para que las empresas puedan

mantener la viabilidad de los servicios y del empleo, destacan la ampliación de la carencia de los ICO un año adicional, la prolongación de los ERTE todo lo que sea necesario hasta la recuperación de la actividad, nuevas líneas de ayudas para 2021 para la compensación del déficit de los servicios regulares con carácter finalista, ayudas a los servicios turísticos, la moratoria en el endeudamiento de las empresas por la inversión en flota de vehículos y el lanzamiento de una campaña para la recuperación de la confianza de los viajeros en este modo de transporte seguro, que cumple con las medidas de seguridad e higiene necesarias, entre otras.

Las medidas impuestas para evitar la propagación de la COVID-19 se basan principalmente en la restricción de la movilidad, con un claro impacto negativo en todas las actividades desarrolladas por el sector del autobús. “No podemos olvidar la importancia del papel del autobús en nuestra socie-

dad, garantizamos la movilidad universal en todo el territorio, somos el medio de transporte que más personas movemos, más del 50 % de la movilidad colectiva es en autobús, y contribuimos al desarrollo de la principal industria española, el Turismo. La situación del sector requiere de más apoyo, todavía no han llegado los fondos de ayuda y llevamos más de 7 meses de financiación propia para mantener un servicio público esencial, las próximas ayudas deberían ser más ágiles y de carácter finalista”, explica Rafael Barbadillo, presidente de CONFEBUS. ■

No podemos olvidar la importancia del papel del autobús en nuestra sociedad, garantizamos la movilidad universal en todo el territorio, y contribuimos al desarrollo de la principal industria española, el Turismo

El autobús, un espacio seguro

El aire en el autobús se recicla en cada minuto

El autobús, un espacio seguro

El aire en el autobús se recicla
cada minuto



Las empresas de transporte en autobús siguen estrictos protocolos de seguridad y de limpieza establecidos por las autoridades sanitarias



Fuente: Deutsche Bahn, bdo 2020, CONFEBUS

ATUC y CONFEBUS recuerdan al Ministerio de Sanidad que no hay evidencia alguna de contagio en el transporte en autobús y reclaman que no restrinja la ocupación de autobuses.

ATUC y CONFEBUS, ante la posible implantación de las medidas contempladas por el Ministerio de Sanidad sobre la reducción en el índice de ocupación del transporte en autobús de hasta un 30 %,

recuerdan que no existe ninguna evidencia de contagio asociada a su uso en España e inciden en la seguridad de viajar en este modo frente a los que se han demostrado que son los principales focos de contagio, como reuniones familiares y actividades de ocio, donde el uso de las mascarillas u otras medidas de seguridad son más relajadas.

ATUC y CONFEBUS resaltan que esta medida podría ser muy perjudicial ya que repercutiría directamente en la movilidad del conjunto de las ciudades, fomentando el empleo del transporte privado y generando un mayor volumen de atascos, lo que incidiría en el tiempo invertido y las horas productivas de las personas, la gestión del espacio público y en los niveles de contaminación. En este sentido, las organizaciones recalcan que la contaminación es otro de los grandes problemas sanitarios a nivel mundial y que solo en España provoca en torno a 10.000 muertes al año.

La reducción en el índice de ocupación en los autobuses traería consecuencias negativas en la movilidad y aumentaría la contaminación

Asimismo, ATUC y CONFEBUS lamentan que estas medidas vuelvan a estigmatizar al transporte público como un factor de contagio y repercutan seriamente en la confianza de los usuarios, como ya ocurrió durante el Estado de Alarma. Además, recuerdan que **el transporte en autobús es el único que garantiza una accesibilidad plena y universal.**

Ambas organizaciones recalcan que con las medidas aplicadas como el uso obligatorio de la mascarilla y los estrictos protocolos de limpieza y seguridad que llevan a cabo sus empresas, así como los sistemas de ventilación instalados en todas las flotas, el transporte en autobús es un entorno totalmente seguro. Además, en algunas ciudades en las que se ha hecho la comparativa, la tasa de contagio entre el colectivo de conductores de autobús es significativamente más baja que la del conjunto de la población.

En este sentido, ATUC y CONFEBUS reclaman al Ministerio de Sanidad que tenga en cuenta estas consideraciones y contemple la posibilidad de la eliminación de esta restricción.

Renovación del aire en el transporte en autobús, elemento clave para evitar a transmisión del COVID-19

- Uno de los factores que influyen en las decisiones sobre el nivel de ocupación de los autobuses para evitar contagios del COVID-19, es el de la capacidad de los sistemas de climatización y aireación de que van provistos tales vehículos. La ventilación con patrones efectivos de flujos de aire es una estrategia principal para el control de enfermedades infecciosas a través de la dilución del aire ambiental alrededor de una fuente y la retirada de agentes infecciosos.
- El **Consejo Superior de Investigaciones Científicas, CSIC**, según su informe sobre filtros de aire en diferentes sectores y la posibilidad de eliminación del virus SARS-Cov-2, considera seguro el transporte público para el transporte de pasajeros en cuanto a transmisión aérea por SARS-CoV2, si se respeta la obligatoriedad de uso de mascarilla.
- Según un informe reciente del **CNTC, Comité Nacional del Transporte por Carretera**, los sistemas de climatización de autobuses y autocares, están diseñados para trabajar con presiones disponibles de aire en el entorno de 200 Pa y caudales de aire interior en el entorno de los 6.000 m³/h, conseguidos a partir mezcla de aire de recirculación y aire exterior, y con filtros de aire acordes a estas presiones y caudales.
- Los sistemas de ventilación de los autobuses permiten que el aire interior se renueve completamente entre 90 y 37 segundos. (*)
- El sector del transporte en autobús ha sido pionero en la adaptación del protocolo de seguridad sanitaria, siguiendo en todo momento las medidas dispuestas por el Ministerio de Sanidad. Se ha publicado una Guía para la reducción del contagio

(*) La ratio de aire exterior recomendada en las normativas es de 4,17 l/s por cada persona, lo cual indica una renovación de 825 m³/h para un vehículo con 55 pasajeros en el interior. Sin embargo, los valores medidos en distintos vehículos mejoran este caudal de aire y suelen rondar los 1.000 m³/h de renovación, lo que significa que el aire interior se renueva cada 3 minutos. Estos valores pueden incluso aumentarse en el caso de que las trampillas que permiten la entrada de aire fresco estén permanentemente abiertas. Aunque dependen del tipo de sistema de aire acondicionado utilizado, la trampilla de renovación completamente abierta, permitiría introducir caudales de renovación en una horquilla que oscilaría entre los 2.000 m³/h y los 4.800 m³/h, que garantizaría que el aire interior se renovase completamente entre 90 y 37 segundos.

por el coronavirus SARS-CoV-2 con claras especificaciones de servicio, limpieza y desinfección, mantenimiento y gestión del riesgo, en la que también se establecen las pautas para poder desarrollar un Plan de Contingencia con las medidas concretas a adoptar para reducir los riesgos de contagio, así como un Plan de limpieza y desinfección.

La ocupación al 100 % no supone un riesgo adicional, con la salvaguarda importante que supone el uso obligatorio de mascarillas

Estudios internacionales

En última instancia, recuerdan que varios estudios científicos y expertos en salud pública de distintos países certifican que **el transporte público es un entorno seguro frente al coronavirus**. Los estudios internacionales destacan además que, con las medidas de seguridad impuestas, como el empleo obligatorio de la mascarilla por parte de los pasajeros, los continuos procesos de desinfección y limpieza de los vehículos, además de los sistemas de ventilación que renuevan el aire e impiden la transmisión del virus, el riesgo de infección es prácticamente imposible, sobre todo comparado con otras actividades.

El último estudio realizado por la Comisión Europea sobre el transporte público señala que los viajes en autobuses, metros o tranvías son del todo seguros. El estudio apunta que, en comparación con las reuniones familiares o el ocio, que están a la cabeza con casi un 40 % de los contagios; el lu-

gar de trabajo, con un 27 %; o el entorno sanitario, con un 12 %, el transporte público no representa ni el 1 % de todos los contagios registrados tras estudiar la cadena de los brotes.

En la misma línea, el informe [COVID-19 and urban mobility: impacts and perspectives](#), elaborado por el Parlamento Europeo, que ofrece una visión general de la situación y las tendencias en el transporte urbano y metropolitano desde el inicio de la pandemia en distintas ciudades del mundo, señala que los estudios epidemiológicos realizados en Austria, Francia y Japón, así como los datos recogidos en Nueva York y Singapur, sugieren que, si se aplican las medidas preventivas establecidas como sucede en España, el riesgo de contagio en el transporte público es mínimo ya que estos vehículos son con diferencia más seguros que otros espacios cerrados donde la aplicación de estas medidas suelen relajarse.

Según un análisis realizado por la Autoridad de Seguridad de los Ferrocarriles del Reino Unido, los pasajeros tienen un riesgo inferior al 0,01 % de contagiarse al viajar en tren, es decir, uno en cada 11.000 viajes. Los resultados han sido verificados por el equipo del asesor científico jefe del Departamento de Transporte en colaboración con el Laboratorio de Ciencia y Tecnología de Defensa.

Asimismo, la Agencia Nacional de Salud Pública de Francia afirma que solo el 1 % de los grupos contagiados por Covid-19 están vinculados al transporte. Los porcentajes más altos corresponden a los lugares de trabajo (24 %), lugares de atención médica (16 %), reuniones familiares (14 %), eventos públicos (9 %) y alojamientos sociales (8 %). ■



El 80 % de las empresas del sector reconoce estar en riesgo de supervivencia

CONFEBUS presenta los resultados del IV Barómetro COVID-19



Desde el comienzo de la crisis sanitaria en España, la Confederación Española de Transporte en Autobús (**CONFEBUS**), ha realizado varias encuestas bajo el título “**Barómetro impacto COVID-19**”, con el objetivo conocer, directamente de las organizaciones y empresas que componen la Confederación, las inquietudes y medidas que se debían poner en marcha para paliar el impacto del Coronavirus en el tejido empresarial del sector del transporte autobús. CONFEBUS agradece la colaboración de todos sus asociados pues su participación ha sido extremadamente valiosa para la elaboración de este [IV Barómetro impacto COVID-19](#), cuyos resultados se presentan a continuación.

En esta cuarta edición, el 100 % de las empresas califica la **situación económica actual** como mala o muy mala y reconoce que le está afectando negativamente o muy negativamente. Además, todas las empresas reconocen haber perdido volumen

de ingresos por motivo del COVID-19 y, entre ellas, más del 15 % han tenido una caída del 100 %. Casi la mitad de las empresas (47,7 %) reconoce un descenso entre un 50 y un 75 % frente a casi una cuarta parte (23,1 %) que ha tenido una caída entre el 75 y el 100 %.

En lo que respecta al **empleo del sector**, los datos indican que el número de trabajadores en activo ha bajado en un 98,5 % de las empresas del sector, con más de un 15 % de empresas donde ha desaparecido totalmente y cerca de una cuarta parte (23,1 %) que lo han visto reducido entre un 75 y un 100 %.

Un 48 % de las empresas ha perdido hasta un 75 % de sus ingresos

En este sentido, las empresas han llevado a cabo una serie de **medidas para afrontar esta situación** como: los ERTE (64,6 %), la reducción de la

actividad de la empresa (52,3 %), la reducción/distribución de la jornada (50,8 %), los despidos (40 %) y la solicitud de moratorias en los préstamos, leasing y renting de los vehículos (38,5 %). Más del 66 % de las empresas cree que su plantilla se reducirá en los próximos doce meses, frente a un 32,3 % que confía en mantenerla y un 3,1 % que se muestra optimista en aumentarla. Los resultados en cuanto a porcentajes de disminución de empleo varían, con casi un 7 % de empresas que cree que disminuirá en un 100 % frente a un 35 % de empresas que cree que lo hará en una cifra por debajo del 25 %.

Para las empresas del Sector, **las principales preocupaciones en cuanto a las obligaciones de pago** que tienen que afrontar en los próximos meses son: los sueldos y salarios (72,3 %), los impuestos y/o cotizaciones a la Seguridad Social (63,1 %), los préstamos financieros (61,5 %) y los arrendamientos inmobiliarios y/o vehículos (40 %).

Por último, en cuanto a las **medidas adoptadas por el Gobierno** para ayudar a las empresas en relación con la crisis del Coronavirus, son valoradas negativamente por casi el 83 % de las empresas. Entre estas, las medidas que mejor se valoran son los ERTE (60 %), la línea de avales estatales para concesión préstamos por las entidades financieras (38,5 %), la moratoria para los préstamos/leasings/rentings de vehículos (33,8 %) y el fondo COVID-19 para financiar el déficit del transporte público de titularidad autonómica (18,5 %).

De acuerdo con los datos obtenidos, las **principales medidas que debe tomar el Gobierno** para garantizar su supervivencia de las empresas de transporte en autobús son: las ayudas directas a las empresas (90,8 %), la reducción temporal de las cotizaciones a la Seguridad Social (72,3 %), y el pago inmediato de las deudas que las administraciones tienen con las empresas y autónomos (64,6 %), entre otras.

En relación con esta cuarta encuesta, Rafael Barbado, presidente de CONFEBUS, destaca: “Todos sabemos que el sector va a tener que afrontar una importante crisis en los próximos meses, ya que no se prevé la recuperación de la demanda de viajeros del autobús hasta 2022. Por ello, es urgente trabajar junto con el Gobierno de España para que nuestro sector reciba las ayudas necesarias para afrontar su recuperación y asegurar así la continuidad de nuestro tejido empresarial y del empleo”.

“La situación del sector requiere de más apoyo, todavía no han llegado los fondos de ayuda y llevamos más de 7 meses de financiación propia para mantener un servicio público esencial, las próximas ayudas deberían ser más ágiles y de carácter finalista”, añade.

Muestra del IV Barómetro impacto COVID-19

El **80 % de las empresas** que han respondido a esta encuesta **son de tamaño pequeño** (<50 trabajadores o microempresas), frente a un 9,2 % que son de tamaño medio y un 7,7 % que son grandes, así como un 1,5 % de los encuestados son asociaciones.

El **transporte discrecional/turístico** es el sector de actividad al que más se dedican los encuestados (**90,8 %**), seguido por el transporte regular de uso especial (61,5 %), el transporte regular de uso general (26,2 %), el transporte urbano (18,5 %), el transporte internacional y otras actividades (cada uno con una cuota respectiva del 1,5 %). ■

DESCARGA AQUÍ EL [IV Barómetro impacto COVID-19](#)

Casi el 97 % de las empresas tiene malas o muy malas expectativas para sus negocios en los próximos 12 meses



IV BARÓMETRO IMPACTO COVID-19 EN EMPRESAS DE TRANSPORTE

Como miembro de CEOE, CONFEBUS consigue que las empresas de transporte en autobús puedan beneficiarse de la ampliación de los ERTes

Además, la Confederación considera que deberían prolongarse, al menos, hasta junio de 2021



CONFEBUS, como miembro de CEOE, y con el apoyo del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, ha conseguido que el sector del **transporte en autobús haya sido incluido entre las empresas cuya actividad se está viendo más afectada por la crisis del COVID-19.**

La Confederación valora como necesario el acuerdo alcanzado entre el Gobierno y los agentes sociales para la ampliación de los ERTes hasta finales de enero de 2021, sin embargo, considera

que la grave crisis económica y, particularmente, su impacto en las empresas de transporte en autobús, exige que se alarguen al menos hasta junio de 2021. **“Es imprescindible la extensión de los ERTes por causa de fuerza mayor durante la recuperación progresiva de la demanda del transporte público y de la actividad turística,** de lo contrario, podría suponer la destrucción de más de 30.000 empleos y la desaparición de más de 1.000 empresas del sector”, destaca el presidente de la Confederación, Rafael Barbadillo.

Para CONFEBUS los plazos del nuevo acuerdo son insuficientes “por la escasa reactivación de la actividad y las negativas previsiones económicas para lo que resta de año y los primeros meses de 2021, especialmente para **subsectores como el turístico y discrecional, sobre cuyas empresas planea una seria incertidumbre de supervivencia**”, añade.

“La ampliación de los ERTE hasta el 31 de enero era necesaria y, sin duda, va a contribuir a paliar económica y socialmente la grave situación que atraviesan miles de empresas, pero los esfuerzos realizados hasta el momento para mantener el empleo se verán comprometidos en sus resultados si no vamos un paso más allá”, argumenta Rafael Barbadillo.

El Gobierno debería ser más comprensivo con la grave situación que atraviesan las empresas. De enero a septiembre, **las pérdidas del sector del transporte en autobús se estiman en 3.550 M€**

de facturación. Unas cifras que continuarán creciendo durante el último trimestre del año, ya que la previsión es que una parte de la actividad seguirá paralizada y la demanda no se recuperará hasta enero de 2022”, alerta el presidente de CONFEBUS.

“El sector está afrontando una importante crisis, que esperamos que dure lo menos posible, pero existe un consenso generalizado de que es **uno de los sectores a los que más le costará salir del periodo de hibernación** al que se ha sometido”, matiza. ■

La previsión es que la demanda no se recupere hasta enero de 2022 y las pérdidas de facturación asciende ya a 3.550 M€, siendo las actividades discrecionales y turísticas las más afectadas

La grave situación del Turismo pone en riesgo la supervivencia de las empresas de transporte en autobús

Urgen medidas de apoyo para evitar la pérdida de empleo en una actividad que genera cerca de 22.000 puestos de trabajo

Coincidiendo con el Día Mundial del Turismo, CONFEBUS alertó de que la industria del transporte discrecional y turístico está en peligro, ya que desde el inicio de la pandemia su actividad se ha reducido prácticamente a cero y está en grave riesgo la supervivencia de las empresas que prestan este servicio, en su mayoría pequeñas y medianas, así como los cerca de 22.000 empleos directos que genera. Además, consideran que su recuperación es clave para la reactivación del sector turístico y la salida de la crisis, ya que asegura la movilidad de casi 221 millones de viajeros al año.

Ya en el primer [Informe de Impacto COVID-19 de IRU](#), que se publicó el pasado mes de junio, se

demonstró cuán grave ha sido la pandemia para las empresas de transporte de viajeros por carretera, poniendo de manifiesto que los servicios de turísticos en autobús son los que más están sufriendo, estimando que las pérdidas de ingresos en ese segmento en Europa alcancen el 82 % este año.

Desde CONFEBUS, y dentro del [Plan para la Recuperación y Resiliencia del Transporte de Viajeros por Carretera](#) que ha elaborado, plantean al gobierno una batería de medidas para mitigar el impacto de la crisis centradas en facilitar la liquidez para las empresas para mantener la viabilidad de los servicios y el empleo, la creación de un fondo de financiación, la prolongación de los ERTES



todo lo que sea necesario, la puesta en marcha de una campaña publicitaria que fomente el turismo, la moratoria en el endeudamiento de las empresas por la inversión en flota de vehículos, la reducción del IVA al 4 % (IVA superreducido como bien de primera necesidad) y el lanzamiento de una campaña para la recuperación de la confianza de los viajeros en este transporte seguro, que cumple con las medidas de seguridad e higiene necesarias.

La **recuperación** del transporte de viajeros por carretera es muy relevante precisamente, entre otras razones, por su vinculación con el sector turístico, primera industria nacional. Un sector que precisa de medidas urgentes para preservar su competitividad y el mantenimiento de nuestro país como destino turístico mundial más competitivo y como motor de crecimiento y desarrollo de las ciudades y regiones. “Aunque la mayoría de los turistas entran en nuestro país por avión, los desplazamientos a nivel interno los realizan por carretera, siendo, por tanto, un elemento clave para su satisfacción, es en este punto donde cobra protagonismo un actor que puede pasar desapercibido, pero que,

sin duda, colabora a que el sector turístico español ocupe el liderazgo mundial: el autocar”, explica Rafael Barbadillo, presidente de CONFEBUS.

Por todo ello, CONFEBUS quiere transmitir a la sociedad el **valor real** del transporte discrecional y turístico en autobús para España por su carácter estratégico para la economía y la sociedad. Además, se trata de un sector que ha tenido una importante evolución en los últimos años, con una flota que ha mejorado cualitativamente tanto en materia de servicios, como en seguridad, sostenibilidad y tecnología. Tanto es así, que actualmente, España cuenta con la flota más moderna de Europa.

Por otra parte, la **promoción** del transporte turístico y discrecional en autobús podría contribuir de manera muy efectiva tanto a los objetivos de política pública de reducción de emisiones como a una mayor competitividad de la oferta turística, dado que mitiga los problemas de última milla y supera las rigideces presentes en otros modos, llegando a todos los rincones turísticos de nuestro país. ■

Contigo, hasta donde quieras llegar.

Asesorarte en tus proyectos, adaptarnos a cada una de tus necesidades, seguir innovando contigo a través de un equipo de personas que nos ayuden a crecer día a día y a contribuir a un mundo más sostenible. Porque si algo tenemos claro, es que nuestro viaje tiene un principio, pero el final es siempre hasta donde tú quieras llegar.

Los autobuses escolares preparados y seguros en la “vuelta al cole”

La paralización total de la actividad, en marzo, ha provocado enormes pérdidas a las empresas



A mediados de marzo, la crisis del COVID-19 provocó la suspensión de la actividad presencial en los centros formativos, teniendo una especial repercusión en las empresas de autobuses, ya que supuso el **cese total de los servicios de transporte escolar** y, en consecuencia, **de los ingresos en las empresas**, ocasionando graves dificultades al sector y enormes pérdidas para la mayoría de los operadores.

Con el inicio del curso escolar 2020-2021, se ha puesto en marcha una nueva temporada en la que, en un año normal, los autobuses transportarían a más de 247 millones de alumnos en los cerca de 17.500 autocares dedicados al transporte escolar (*Datos INE: 2019*). Una actividad que concentra el 13 % del total de la facturación del sector del autobús.

En este sentido, las empresas de autobuses, que están llevando a cabo los protocolos de limpieza y desinfección recomendados por las autoridades sanitarias para contener el virus y garantizar la seguridad en sus servicios, así como implementando las medidas que van requiriendo las distintas Comunidades Autónomas, quisieron lanzar un **mensaje de seguridad y confianza** de cara al inicio de las clases, haciendo hincapié en como con el uso responsable del transporte colectivo se ha demostrado que se garantiza **un entorno seguro para los viajeros**.

Con el uso responsable del transporte colectivo se ha demostrado que se garantiza un entorno seguro para los viajeros

Sobre los servicios de transporte escolar, Rafael Barbadillo, presidente de CONFEBUS, también advierte que “en ocasiones, **el transporte escolar es la única alternativa de movilidad que tienen los estudiantes para acudir a los centros de enseñanza**”. Y aboga por la promoción del transporte escolar “como medida para mejorar el tráfico y, en consecuencia, reducir los niveles de contaminación de la atmósfera, **contribuyendo a la sostenibilidad medioambiental**”. “La aglomeración y el colapso de determinadas arterias y vías en horas punta tiene que ver en parte con el uso masivo del vehículo particular para la entrada y la recogida de los escolares”, revela.

Siendo además el autobús **el modo más seguro** de transporte por carretera (DGT: 3 víctimas en 2019), “el transporte escolar no solo garantiza la movilidad de los estudiantes y la descongestión, sino que su uso garantiza la seguridad de las personas”, explica el presidente de la Confederación.

Medidas urgentes para el transporte escolar

Para paliar los graves efectos que la pandemia ha provocado en las empresas que prestan servicios de transporte escolar, CONFEBUS ha solicitado al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana que se lleven a cabo una serie de medidas urgentes y necesarias, como que **el límite de antigüedad máxima de los vehículos de transporte escolar se amplíe 1 o 2 años**, de manera transi-

toria y hasta la normalización de la economía una vez superada la crisis, y siempre que se cumpla con los requisitos técnicos y en vista de las grandes dificultades que tendrán los operadores para hacer frente a cualquier renovación de flota a corto o medio plazo. Al respecto, conviene destacar que, además de que España cuenta con la flota más moderna de Europa, en otros países de nuestro entorno, como en Francia o en Alemania, no hay limitación de edad alguna, y que adoptar esta medida aliviaría mucho al sector del transporte de viajeros, sin coste para las administraciones.

Asimismo, la Confederación ha pedido al Ministerio de Educación y Formación Profesional otras medidas adicionales como **el pago de los contratos suscritos con la Administración para el transporte a centros públicos** para este curso lectivo, así como la **prórroga para los próximos dos años del contrato**, lo que permitiría aliviar la difícil situación financiera a la que están abocadas los operadores que prestan este tipo de servicios, que son principalmente pequeñas y medianas empresas. ■

Urge el pago de los contratos para el transporte a centros públicos, así como la prórroga por 2 años



El autobús, un servicio sostenible de primera necesidad, al que no se le puede subir el IVA

Actor estratégico para conseguir una movilidad universal y sostenible



Según las últimas informaciones aparecidas sobre el posible incremento del IVA a determinados sectores, entre los que podría incluirse el transporte, la Confederación Española de Transporte en Autobús (CONFEBUS) quiere recordar el carácter estratégico para la sociedad y la economía españolas del autobús, ya que gracias a su capilaridad garantiza la movilidad de millones de personas cada día, siendo en ocasiones el único modo de transporte colectivo. El autobús conecta diariamente 8.000 poblaciones y prácticamente no hay ningún núcleo

de población con más de 50 habitantes que no sea atendido al menos por una línea interurbana de autobuses.

Asimismo, el autobús, al ser un transporte colectivo, es un actor clave para conseguir una movilidad más sostenible contribuyendo a la disminución del CO₂ y de las partículas NO_x 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 15-30 turismos. Un aliado de la estrategia a largo plazo para 2050 por una Europa “climáticamente neutra” y una “economía baja en carbono”.

Por todo ello, CONFEBUS solicita al Gobierno que el transporte público de viajeros por carretera quede excluido de este incremento del IVA, al ser un sector económico que es de primera magnitud y que, además, se encuentra en una crítica situación económica, como consecuencia de la fuerte disminución de la demanda que ha provocado la pandemia del Coronavirus. Las pérdidas de facturación del sector de transporte en autobús se estiman ya en 3.550 M€, estando en riesgo más de 30.000 empleos y un tercio de las empresas.

Colabora en la disminución de las emisiones de CO₂ y NOx y en la mejora de la congestión, cada autobús sustituye de media entre 15-30 turismos

Cohesión social y territorial

CONFEBUS recuerda también que el autobús es un modo clave para atender la demanda de movilidad de colectivos con menor acceso, como los más jóvenes, pero también los mayores, las personas con movilidad reducida, así como los habitantes de las zonas más despobladas de la “España vaciada”. Las previsiones demográficas de envejecimiento sitúan al autobús como un medio decisivo para garantizar la movilidad sostenible del futuro.

Cerca del 40 % del total de los desplazamientos interurbanos en autobús son realizados por segmentos de población entre los 14 y 22 años y entre los 65 y 80 años. Dada la estructura de uso por edad del autobús, las futuras políticas de transporte y de movilidad deberán responder de manera efectiva al nuevo escenario demográfico donde más del 50 % de la población (jóvenes y tercera edad) será dependiente del transporte público, y en particular del autobús.

Gracias a su capilaridad garantiza la movilidad universal y es clave para atender la demanda de movilidad de colectivos con menor acceso

Un sector que apuesta por la sostenibilidad

La utilización de este modo de transporte evita la emisión de 6,7 millones de CO₂ 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 CO₂ sería lo que necesitan casi siete europeos de media para calentarse, alimentarse y desplazarse en más de un mes y lo que se genera para producir 31.490 kilos de patatas o 8.000 kilos de pan¹.

De esta forma, si la promoción del autobús consiguiera una captación del 20 % de los usuarios del vehículo privado, las emisiones de CO₂ se lograrían reducir en 917.000 Tm. Asimismo, las emisiones de CO₂ por Viaje-Km del autobús son seis veces menores que las del automóvil y el uso del autobús es tres veces más eficiente que el automóvil en términos de viaje-km y supone un ahorro de 1.287 litros de combustible.

Hacia otro modelo de transporte

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 CO₂ 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 propulsados por gas natural. “Desde CONFEBUS estamos comprometidos con el medio ambiente y queremos ser líderes en el sector en materia medioambiental, impulsando un transporte cada vez más respetuoso con el entorno en el que vivimos”, ha resaltado Rafael Barbadillo, presidente de CONFEBUS.

Desde la Confederación también recuerdan que el sector del transporte de viajeros por carretera es estratégico para la economía y la sociedad española. “El autobús aporta a las arcas públicas más de 1.550 M€ y casi 6.000 millones al PIB, transporta anualmente a más de 3.115 millones de viajeros (INE 2019) e invierte en mejorar su flota más de 500 M€ cada año. Sus servicios alcanzan 8.000 poblaciones en España y emplea a más de 95.000 personas, siendo uno de los servicios básicos para las personas”, ha añadido Barbadillo. ■

¹Fuente: carbonquilt.org, organización británica que ayuda a visualizar las emisiones de dióxido de carbono y de otros gases.

Nueva reunión de la Junta Directiva para abordar la grave situación del sector

Unidad, estrategia y planes de reconstrucción serán fundamentales para ayudar a la recuperación del transporte de viajeros por carretera



Hace unos días la Junta Directiva de CONFEBUS se reunió de nuevo para analizar la grave situación que atraviesa el transporte de viajeros por carretera, que sigue siendo uno de los sectores más afectados por la crisis del Coronavirus.

Así, el presidente de CONFEBUS quiso comenzar su intervención refiriéndose a la necesaria **Unidad Empresarial**, ya que esta grave situación está afectando a todo el sector por igual. En este sentido, recordó que CONFEBUS representa a todo

tipo de empresas grandes, medianas y pequeñas, con independencia de los servicios de transporte que desarrollan. “Quiero que sepáis que estamos trabajando para que todo el Sector se vea apoyado. Estamos ayudando a todos, especialmente a aquellos que más lo necesiten. Para conseguirlo son fundamentales: **unidad, reconstrucción y estrategia**”, destacó Rafael Barbadillo.

A continuación, se analizó la **situación del sector tras el estado de alarma**, haciendo hincapié en

como la demanda, como consecuencia de los rebotes, no ha reaccionando como estaba previsto, en un verano que se ha distinguido por el escaso turismo. De este modo, el sector precisa de medidas especiales de apoyo para poder superar la situación actual, medidas prolongadas en el tiempo, ya que no se prevé que recuperar la demanda hasta al menos 2022.

El transporte escolar por si solo no es rentable y precisa ser complementado con otro tipo de servicios que no se están contratando. Los servicios regulares a penas cuentan con una demanda de entre el 40 o el 50 %. Y los servicios discrecionales y turísticos se han visto reducidos prácticamente a cero desde marzo, por la ausencia de turismo, congresos, la celebración de eventos deportivos sin público, lmserso, etc.

Para ayudar a paliar esta crítica situación, el Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC), se ha reunido con la **Dirección General de Transporte Terrestre del Mitma (DGTT)**, solicitando una serie de **medidas urgentes y adicionales de apoyo al sector**, que resultan vitales para poder garantizar la supervivencia y competitividad de las empresas de transporte en autobús. Entre estas, resulta imprescindible la ampliación de los **ERTEs** al menos hasta la campaña turística de 2021, junto con la mejora de las condiciones impuestas a las empresas que se acojan a ellos, ya que el porcentaje de exoneración de las cotizaciones de los trabajadores que permanecen en el ERTE está penalizando a las empresas.

Es necesario también la ampliación del período de carencia de los **créditos del ICO** a dos años, así como del período de amortización, que en vez de 5 años debe ampliarse a 7. En este sentido, CONFEBUS va a presentar una enmienda al Real Decreto-ley 25/2020 de medidas especiales para la reactivación económica.

En cuanto a los **leasings**, se ha solicitado la ampliación de la moratoria de 6 a 18 meses, así como la reducción de los aranceles notariales de las operaciones de aplazamiento de las operaciones de leasings de los vehículos.

Igualmente, se ha pedido la exención del próximo pago del **IAE**, por la escasa actividad económica del sector, lo que requiere de una actuación muy rápida, ya que el plazo final para el pago será el próximo 30 de noviembre.

Sobre la problemática de las **ITVs**, se ha destaca-

do la necesidad de reducir los efectos de la duplicidad de las revisiones, tal y como, por ejemplo, han puesto en práctica las estaciones de la provincia de Gerona, donde si la segunda revisión ha de realizarse dentro del mes siguiente no la exigen.

Además, en la reunión se ha recordado el compromiso adquirido por el ministro de Transportes en la reunión mantenida en junio con el CNTC, para impulsar una **Campaña de promoción del transporte en autobús**, una campaña que cada día se hace más necesaria y que estaba prevista para este mes de septiembre.

Respecto al **transporte escolar**, con el curso 2020-2021 recién empezado, se ha hecho hincapié en que las empresas aún no han cobrado el ejercicio anterior, así como en la necesidad de ampliar la antigüedad máxima de los vehículos hasta 18 años.

Por otro lado, se ha trasladado a la DGTT la urgencia de que el Fondo de financiación para el **transporte urbano** se incluya en un nuevo Real Decreto-ley.

Se ha solicitado también la ampliación temporal de las medidas de compensación a favor de las **líneas regulares**, que quedaron vinculadas solo al estado de alarma, y que se incluyeron en el Real Decreto-ley 26/2020.

Asimismo, la Confederación y sus organizaciones territoriales están trabajando para procurar que el fondo de 800 M€ para el transporte regular de uso general **competencia de las CC.AA.** se liquide a la mayor brevedad posible.

Por último, se ha pedido a la Dirección General de Transporte Terrestre flexibilizar las normas de la **formación**, para permitir que se puedan aplicar las medidas especiales que hay que adoptar como consecuencia de la pandemia.

Seguidamente, Rafael Barbadillo informó la **Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030**, que acaba de ser presentada por el ministro Ábalos, un acto al que fue invitado como presidente de CONFEBUS. Una Estrategia que, integrada por nueve ejes que se desglosan en más de 40 líneas de acción y más de 150 medidas, avanza en la movilidad como un derecho para la ciudadanía, afronta la emergencia climática y el impulso de la movilidad saludable e incorporan de forma intensa la digitalización y las nuevas tecnologías al ecosistema de la movilidad.



Por otro lado, se analizó el **Plan de Reconstrucción y Resiliencia del Sector** que ha elaborado CONFEBUS durante el verano y que se presentaría posteriormente al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y que está basado en cuatro ejes, transformación ecológica, digitalización, empleo y servicio público.

Con este plan, la Confederación propone al Gobierno una serie de herramientas para que el sector, un servicio esencial estratégico para la sociedad y la economía españolas, sea receptor de los fondos europeos de recuperación tras la crisis del COVID-19.

Entre las medidas que se plantean destacan: favorecer el acceso de las mujeres al sector, trabajar en la mejora de la imagen del sector, en planes específicos para el transporte turístico y otros con enfoque territorial, en la modernización de infraestructuras y vehículos, así como en la puesta en marcha de un Plan Nacional de Infraestructuras verdes de transporte de viajeros por carretera. Otra de las claves es el programa de digitalización de los servicios de transporte de viajeros y el desarrollo de sus capacidades de innovación

Con este plan, CONFEBUS se propone contribuir

a una recuperación verde, digital y resiliente de la economía y en concreto del sector de transporte de viajeros por carretera, como una de las garantías de la accesibilidad universal al servicio público de transporte, uno de los derechos fundamentales de los ciudadanos de la Unión Europea.

Además, se recordó que la Confederación está ultimando el **“Plan estratégico sobre el autobús como elemento fundamental de la nueva movilidad”**, que se ha elaborado con KPMG y que se está actualizando con un capítulo dedicado al COVID-19. Los principales objetivos que se persiguen con este estudio son: entender cuáles son las principales áreas de mejora del transporte de viajeros por carretera en España; realizar una comparativa del modelo español con las mejores prácticas internacionales e incorporar los puntos de vista de otros stakeholders; presentar las conclusiones obtenidas junto con las recomendaciones, con independencia, rigor y solvencia por parte de los autores del informe; lograr la máxima difusión del informe; así como potenciar la imagen y visibilidad del sector.

Finalmente, se presentó a los miembros de la Junta Directiva una versión actualizada del **“Informe CONFEBUS: crisis COVID-19”**, una memoria que

se ha hecho llegar a las organizaciones y empresas asociadas donde la Confederación recoge todo el trabajo que ha realizado derivado del impacto del COVID-19 en el sector desde principios de marzo, en la cual se enfatizan las acciones más destacadas y las diferentes actuaciones realizadas, así como se precisan todos los informes, circulares, reuniones, envíos de emails o cartas que han sido necesarias para llevarlas a cabo.

En paralelo, también se ha actualizado y distribuido a los asociados el **“Informe de Cobertura de Prensa COVID-19”**, donde se recogen los impactos que la información distribuida por CONFEBUS ha tenido en la prensa como consecuencia de la crisis del Coronavirus, contabilizándose más de 1.200 impactos, hasta mediados de septiembre, en medios generalistas, económicos, especializados y agencias de noticias.

Finalmente, Rafael Barbadillo repasó también las **acciones de comunicación** emprendidas por la Confederación como consecuencia de la crisis del COVID-19. Entre otras acciones, se han organizado dos webinars, tres Barómetros CONFEBUS, se ha realizado un análisis DAFO pos-COVID y se han elaborado multitud de notas de prensa (más de 30 desde marzo), además de la publicación semanal del newsletter y de la Revista CONFEBUS. Todo ello, junto con la ampliación del plan de relacionamiento con los medios, lo que ha supuesto una gran repercusión en los medios, tanto en la prensa generalista y económica (escrita, radio y TV), como en la especializada, con la que además se han realizado dos encuentros por videoconferencia. Igualmente, se ha reforzado la actividad en las Redes Sociales, teniendo como resultado un importante incremento del número de seguidores y de la presencia en estos canales, que además se han revelado como una de las fuentes principales de información en la actualidad. ■

El autobús contribuye al desarrollo de la movilidad sostenible y es uno de los modos de transporte más seguros

En la Semana Europea de la Movilidad, CONFEBUS promueve el uso del autobús para reducir la contaminación y congestión en las ciudades

Con motivo de la celebración de la Semana Europea de la Movilidad (SEM), CONFEBUS recordó la **importante contribución del autobús como modo de transporte al desarrollo de una movilidad sostenible**, resultando ser más eficiente que el vehículo particular en términos de viajeros-km. Un mayor uso del autobús repercute en una mejora de las ciudades, el medioambiente y la salud pública de las personas en general.

La Semana Europea de la Movilidad es una campaña de concienciación dirigida a sensibilizar sobre las consecuencias negativas que tiene el uso irracional del coche en la ciudad y los beneficios del uso de modos de transporte más sostenibles como el transporte público y culmina con la ce-

lebración del **Día Sin Coches**. El origen de esta iniciativa europea, que pretende encontrar nuevas soluciones a los problemas asociados al aumento del tráfico en las ciudades, promueve, entre otros aspectos, el autobús como una de las mejores alternativas para el fomento del uso del transporte colectivo. El lema de este año ha sido **“Movilidad sin emisiones para todos”**, reflejo del ambicioso objetivo de conseguir una Europa “climáticamente neutra” para 2050.

Un aumento en el uso del autobús podría reducir drásticamente los problemas de contaminación y congestión en las ciudades, ya que cada uno de estos vehículos de transporte colectivo sustituye a una media de 20 turismos, evitando



así la emisión de 6,7 millones de toneladas de CO₂ que se hubieran generado si los mismos usuarios se hubiesen desplazado en su propio vehículo. Un autobús emite 28,4 gramos de CO₂ por viajero y kilómetro recorrido, frente a los 157,5 gramos que emite cada coche particular. De este modo, el autobús se posiciona como **agente clave en la lucha contra la congestión, la contaminación y el cambio climático**.

Además, en línea con el lema de este año “Movilidad sin emisiones para todos” y **comprometidos a actuar para reducir el impacto medioambiental**, el sector lleva años apostando por la incorporación del uso de energías renovables en sus flotas de autobuses y la mayoría de las empresas cuentan ya con vehículos híbridos, eléctricos o impulsados por gas natural.

En cuanto a la accesibilidad, **el autobús juega un papel esencial en la demanda de movilidad** de colectivos como los más jóvenes o los mayores, así como las personas con movilidad reducida. Las previsiones demográficas de envejecimiento sitúan al autobús como un modo decisivo para garantizar la movilidad sostenible del futuro.

Igualmente, el autobús cuenta con la tasa de siniestralidad más reducida de los modos de transporte por carretera (DGT: 3 víctimas en 2019), con niveles similares a los de la aviación o el ferrocarril, y es **20 veces más seguro que el vehículo privado**. Con estos datos, se pone de manifiesto que el uso del autobús ayuda decisivamente a reducir

tanto la pérdida de vidas humanas como las minusvalías provocadas por accidentes de tráfico.

Rafael Barbadillo, presidente de CONFEBUS, señala: “Con motivo de la celebración de la Semana Europea de la Movilidad, desde CONFEBUS, queremos poner el foco en la necesidad de evolucionar hacia un modelo de organización de servicios de transporte público para contribuir a la sostenibilidad medioambiental y económica. El sector está realizando un importante esfuerzo en materia de ahorro energético, limitación de las emisiones de CO₂ 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”.

La Confederación Española de Transporte en Autobús, CONFEBUS, apuesta por tres líneas de trabajo para liderar la movilidad del futuro tanto dentro como fuera de las ciudades: **sostenibilidad medioambiental, digitalización y cohesión social y territorial**.

Finalmente, desde CONFEBUS recuerdan también que, en el contexto actual de la pandemia del COVID-19, **viajar en autobús** con mascarilla y las medidas de seguridad establecidas **es seguro**, mucho más que otras actividades cotidianas. Los operadores están llevando a cabo los protocolos de limpieza y desinfección recomendados por las autoridades sanitarias para contener el virus y garantizar la seguridad en sus servicios, así como implementando las medidas que van requiriendo las distintas Comunidades Autónomas. Además, los sistemas de ventilación de los autobuses permiten la renovación total del aire cada 3 minutos. ■

De generar datos a impulsar el rendimiento de su negocio

TomTom Telematics ahora es Webfleet Solutions



Desde nuestro lanzamiento hace 20 años, hemos crecido hasta convertirnos en un líder global en telemática, ayudando a más de 50.000 empresas a gestionar sus vehículos y maximizar la productividad. Tras haber sido adquiridos recientemente por Bridgestone, ahora cambiamos nuestro nombre: de TomTom Telematics a Webfleet Solutions. Nuestro objetivo sigue siendo el mismo: innovar en la gestión de flotas y construir el futuro de las soluciones de movilidad.

Let's drive business. Further.

Ábalos presenta la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030

Integrada por nueve ejes que se desglosan en más de 40 líneas de acción y más de 150 medidas, la Estrategia se presenta en la forma de un Documento para el Debate



El ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, José Luis Ábalos, invita a que la ciudadanía y la industria se unan a la oportunidad que ofrece la nueva movilidad para España, en el acto de presentación de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, que se celebró en la sede del Departamento y en el que estuvo acompañado por el secretario de Estado de Transpor-

tes, Movilidad y Agenda Urbana, Pedro Saura, y de la secretaria general de Transportes y Movilidad, María José Rallo.

En la presentación, en la que recordó que dicha Estrategia es una de las líneas políticas que van a constituir la hoja de ruta del Ministerio en esta legislatura, participaron también el secretario

general del International Transport Fórum (ITF), Young Tae Kim, así como la Comisaria Europea de Transporte, Adina Vălean, a través de sendos vídeos.

Ábalos celebró la representación transversal y nutrida del mundo de la movilidad y de los transportes en España que se dieron cita en este evento, como reflejo del nuevo enfoque que para el Ministerio supone este proyecto. Así, en el acto estuvieron presentes una amplia representación de administraciones, representantes de todos los modos de transporte y también de la nueva movilidad, del sector tecnológico, asociaciones ecologistas, asociaciones de usuarios, el mundo sindical y entidades internacionales, entre ellos el presidente de CONFEBUS y del Departamento de Viajeros del Comité Nacional de Transporte por Carretera (CNTC), Rafael Barbadillo.

Asimismo, destacó los principios que marcan la Estrategia, avanzando en la movilidad como un derecho para la ciudadanía, afrontando la emergencia climática y el impulso de la movilidad saludable e incorporando de forma intensa la digitalización y las nuevas tecnologías al ecosistema de la movilidad.

La Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada

Ábalos recordó a los participantes que es el momento de abordar y dar solución a los desafíos de nuestra movilidad pese a los diferentes orígenes, lugares de procedencia, responsabilidades y trayectorias. También que nos encontramos en un momento de transformación disruptiva de la movilidad, y de toda la economía, marcada por tres vectores de cambio: la necesidad de descarbonizar la economía, la oportunidad que nos brinda la digitalización y la creciente aglomeración de población en las ciudades, que plantea retos tanto en la movilidad urbana, como en los entornos más despoblados.

Según el responsable del Departamento, todo ello conduce a la necesidad de alcanzar una nueva movilidad cuyas principales características serán:

- El abandono progresivo de los combustibles fósiles tradicionales para dar paso a las tecnologías más limpias, como en el caso de los vehículos eléctricos, que serán conectados y autónomos.

- En el ámbito urbano, la recuperación por peatones y modos de transporte saludables del espacio hasta ahora conquistado por el automóvil.
- La necesidad de dar respuesta a las necesidades reales de movilidad de los ciudadanos en los entornos más despoblados mediante soluciones de transporte adaptadas a la baja demanda.
- La recopilación y análisis masivos de datos, que contribuirán a mejorar la planificación del transporte.
- La automatización del transporte de mercancías y la logística, que se convertirán así en más eficientes incorporando paulatinamente mejoras tecnológicas.
- El aumento de la importancia de la conservación y mantenimiento de las infraestructuras.
- La mejora de la intermodalidad nacional e internacional, tanto de viajeros como de mercancías.
- El aumento de la transparencia y la participación de los ciudadanos en las políticas de movilidad.
- Lograr un sistema de transportes inclusivo, con accesibilidad universal y asequible para todos los ciudadanos.

En este sentido, el ministro subrayó su intención de que su Departamento lidere este proceso de cambio que vive el sector del transporte, siempre de la mano del resto de administraciones y agentes implicados, y teniendo en cuenta que hoy en día no se puede separar la política del transporte de otras políticas sectoriales como son la política energética, industrial, urbanística, social, medioambiental o la de innovación.

La Estrategia, integrada por nueve ejes que se desglosan en más de 40 líneas de acción y más de 150 medidas, se presenta en la forma de un Documento para el Debate.

Plan Europeo de Recuperación

Por otro lado, el responsable ministerial quiso destacar la especial relevancia y la oportunidad que supone el Plan Europeo de Recuperación Económica para avanzar en la reformas y medidas de la Estrategia de Movilidad.

Asimismo, afirmó que dicho plan tiene unos

propósitos específicos: transformar la UE a través de sus principales políticas, en particular el Pacto Verde Europeo, la revolución digital y la resiliencia y nuestro Plan Nacional, tal como ha expresado, tiene que responder efectivamente a ellos.

El Diálogo Abierto de Movilidad

El ministro también aprovechó su intervención para resaltar el inicio de un Diálogo Abierto con el sector y con la sociedad. Un proceso innovador orientado a transmitir, pero también a recibir, escuchar y colaborar que se desarrollará a lo largo de los próximos meses y estará abierto a todos los actores del ámbito de la movilidad y a la sociedad en su conjunto.

Ábalos mostró su deseo de que sea un auténtico debate nacional acerca de la movilidad que quisiéramos para el futuro de nuestros ciudadanos y empresas. Este ambicioso proceso de participación pública pretende promover la participación de todos los agentes implicados en el ámbito de la movilidad que contribuya a enriquecer el Documento para el Debate que se ha presentado con el

fin de dar respuesta a los nuevos retos de la movilidad del futuro.

En este proceso, hasta final de año, el Ministerio busca entablar un verdadero debate, basado en la escucha, la comunicación y la colaboración, con los actores del transporte y la movilidad, con partidos políticos, sindicatos, empresarios, académicos y representantes de ONG y con la sociedad en su conjunto. Para ello se organizarán eventos como reuniones, mesas redondas, webinars, talleres..., para dialogar sobre todos los retos se presentan en el ecosistema de la movilidad.

Este Diálogo se articulará en torno a semanas temáticas, que abordarán asuntos como la movilidad sin emisiones, la logística, la automatización, la movilidad saludable, la movilidad rural, el mantenimiento de las infraestructuras o los retos sociales que se abren en este nuevo escenario.

El Ministerio ha puesto también a disposición de la ciudadanía una página web específica donde realizar aportaciones, que estará disponible en el siguiente enlace: www.esmovilidad.mitma.es ■



Se anuncia el anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte

Incluirá la creación de un Sistema Nacional de Movilidad



El ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, José Luis Ábalos, ha anunciado que el anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte incluirá la creación de un Sistema Nacional de Movilidad. El anuncio se produjo durante la celebración de la reunión extraordinaria de la Conferencia Nacional de Transportes, presidida por el ministro, que estuvo acompañado por la secretaria general de Transportes y Movilidad, María José Rallo, y que contó con la participación de los consejeros de transportes de todas las comunidades y ciudades autónomas.

El objeto de la reunión fue la exposición de la Es-

trategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada del Mitma, como presentación previa antes de su presentación pública para el conocimiento de la sociedad en general.

Sistema Nacional de Movilidad

En la reunión, Ábalos destacó la necesidad de una coordinación reforzada y sostenida entre las diferentes administraciones, con objeto de aumentar la eficacia de las políticas encaminadas a facilitar la recuperación, también en el sector del transporte, esencial para el crecimiento económico de nuestro país y la conectividad de la ciudadanía.

Esto conlleva una priorización de las inversiones que realmente sean productivas, para lo que hizo un llamamiento a su implicación al objeto de eliminar los puntos débiles de las planificaciones mutuas y, así, sacar el máximo provecho social al crédito europeo puesto a disposición de España.

En esta línea, el ministro anunció que está previsto que la futura Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte incluya la creación de un Sistema Nacional de Movilidad.

Este Sistema Nacional de Movilidad tendrá aspectos comunes con otros organismos de coordinación establecidos, como el Sistema Nacional de Salud o el Sistema Nacional de Protección Civil y su objetivo principal será consolidarse como órgano de coordinación y cooperación en materia de transporte y movilidad entre las administraciones con competencia en la materia. Uno de sus pilares será el establecimiento de un Sistema de Información Global sobre Transporte y Movilidad, digitalizado y en tiempo real entre las administraciones en España, cuya necesidad también se ha puesto de manifiesto en la gestión de la pandemia.

“Documento para el Debate” de la Estrategia de Movilidad

Ábalos informó a los consejeros de transportes sobre el contenido del “Documento para el Debate” de la Estrategia de Movilidad, concebido para realizar una reflexión conjunta sobre la movilidad

que necesitan particularmente las Comunidades Autónomas y, de forma agregada, nuestro país, remarcando que la Estrategia está alineada con la Agenda 2030 e interrelacionada con la Agenda Urbana Española, con la que comparte su mismo horizonte temporal, el año 2030, “al que deberíamos llegar con un alto grado de cumplimiento de sus objetivos”, expresó.

Para ello, la Estrategia engloba todas las líneas de actuación que conforman la movilidad y considera a todos los actores implicados, planteando medidas con metas trienales, que permitan evaluarlas y corregirlas, en su caso, priorizando siempre el mayor beneficio social.

Y, por este motivo, solicitó la cooperación de los consejeros en la implantación de la Agenda Urbana Española, a la que remiten muchas de esas medidas, precisando que todos estamos obligados a aumentar la eficiencia de los recursos públicos, para que la población rural y la de ciudades medias tengan las mismas oportunidades que la de las grandes urbes.

En este sentido, indicó la obligación de compaginar las exigencias del corto plazo con la mirada al futuro para diseñar una política pública de movilidad y transporte que realmente sea el proyecto transformador que demanda la sociedad actual. Una política pública marcada por tres grandes cambios: la generalización del uso de las nuevas tecnologías; la descarbonización de la economía;



y las necesidades de los crecientes núcleos urbanos.

A este respecto, el ministro reconoció los esfuerzos de interconexión modal que están realizando los distintos Consorcios y Autoridades de Transporte, y ofreció el apoyo del Mitma a los proyectos de desarrollo de nuevas alternativas de movilidad sostenible y de adaptación de las infraestructuras de transporte.

Además, incidió en el relevante papel que tendrá el Mitma en el Plan Nacional de Recuperación, Transformación y Resiliencia que España presentará a Europa para acceder a los fondos del Plan de Recuperación Europeo, a fin de desarrollar la Estrategia de Movilidad y la Agenda Urbana Española.

Por último, pidió la complicitad de los consejeros para realizar sus aportaciones al Documento al objeto de consensuar la Estrategia de Movilidad que realmente propicie la cohesión social y el crecimiento económico, potenciando la gestión inteligente de las infraestructuras y la automatización del transporte y la logística.

Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte

El pasado julio, el Mitma inició el proceso de participación en la elaboración de este Anteproyecto de Ley, a través de la convocatoria en su página web de la consulta pública previa, que permaneció abierta hasta el 30 de octubre.

El espíritu de esta ley es considerar la movilidad como un derecho, un elemento de cohesión social y de crecimiento económico. Ello implica dar respuesta a los retos ambientales, tecnológicos, demográficos y urbanos que enfrenta nuestro país, colocando al ciudadano y a la movilidad cotidiana en el centro de las decisiones.

Entre los principales objetivos a alcanzar por la futura norma, destacan: avanzar hacia una fiscalidad verde en el transporte; establecer un sistema de financiación del transporte público basado en criterios estables, predecibles y proporcionales; desarrollar un modelo de gobernanza que permita un diseño coherente de las políticas de movilidad; impulsar la innovación y digitalización en el transporte y la logística; y, en definitiva, avanzar hacia un modelo de transporte y movilidad sostenible como factor clave para el futuro de nuestro país. ■

El CNTC solicita a Hacienda que el impuesto sobre el gasóleo no afecte al transporte profesional

El autobús desempeña un papel estratégico para la economía, el medio ambiente y la sociedad, sustituyendo entre 15 y 30 automóviles

El Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC), que preside CONFEBUS, ha remitido sendas cartas tanto a la ministra de Hacienda, como a la directora general de Transporte Terrestre, con motivo del anunciado impuesto sobre el gasóleo, solicitando, entre otras medidas, que dicho impuesto no afecte al transporte profesional, dentro del cual el autobús desempeña un papel muy importante.

Según las últimas informaciones aparecidas sobre los futuros Presupuestos Generales del Estado, se contempla la creación de un impuesto al diésel al amparo de la prioridad concedida por el Gobierno a la llamada descarbonización, impuesto que vendría a equiparar la tributación de este combustible a la de la gasolina y que trataría de desincentivar comportamientos nocivos para el medio ambiente o, dicho de otra manera, la compra de vehículos



que lo consumen, aunque pretendiendo que cualquier modificación no recaiga sobre las clases medias y trabajadoras o sobre autónomos y pymes que, paradójicamente, suelen ser, y en el caso del transporte por carretera son, usuarios de vehículos diésel.

Ante estas noticias, el CNTC se ha visto en la obligación de solicitar que el nuevo impuesto no afecte al transporte profesional, dentro del cual el autobús desempeña un papel de gran importancia, teniendo en cuenta que **cada autobús puede sustituir entre quince y treinta automóviles**, contribuye de manera importante a la descongestión del tráfico, reduce las emisiones y es tres veces más eficiente en términos de viaje-kilómetro. Igualmente, el Sector aporta una media de 1.500 millones de euros anuales a las arcas públicas.

El Comité reivindica también que no se puede gravar a un sector económico que es de primera magnitud y que, además, se encuentra en estos momentos en una muy complicada situación económica, como consecuencia de la fuerte disminución de la demanda que ha provocado la crisis sanitaria del coronavirus, pese a lo cual trata de continuar por el camino ya iniciado hace tiempo de ahorro energético, limitación de emisiones y uso de fuentes de energías limpias, tanto en las flotas como en las instalaciones. **El transporte de viajeros por carretera es estratégico para la**

economía y la sociedad y, sólo en los últimos cinco años, ha aportado a las arcas públicas más de 7.500 millones de euros, ha transportado a más de 14.000 millones de viajeros y ha invertido dos mil quinientos millones de euros en mejora de flotas sirviendo a ocho mil poblaciones diariamente en España, dando empleo a más de 95.000 personas de forma directa. Cargarle con un gravamen adicional sólo conseguiría penalizar al sector, y, por ende, a los miles de usuarios que verían incrementado el precio del servicio.

En la citada carta también se ha puesto de manifiesto el total apoyo del Sector para impulsar una movilidad sostenible, pero con medidas que no incrementen la presión fiscal sino con otras que fomenten su desarrollo como, por ejemplo, son una gestión de las infraestructuras de transporte que primen la facilidad de acceso del transporte de viajeros por carretera a las entradas de las principales ciudades españolas mediante, carriles específicos o la gestión inteligente de la infraestructura como el carril anunciado por el ministro de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana en la carretera A-2 de entrada y salida de Madrid.

Así, el CNTC ha pedido que, en el caso de que efectivamente se cree este nuevo impuesto, el sector del transporte profesional quede exento del mismo o, en otro caso, pueda compensarlo por medio del llamado gasóleo profesional. ■

Ya se pueden solicitar las ayudas del Plan Renove 2020

La apertura del sistema telemático de gestión, que permite la presentación de solicitudes y la reserva de la ayuda estatal correspondiente al Plan Renove 2020 tuvo lugar el pasado 20 de octubre.

El programa de Renovación de Vehículos 2020 (Plan Renove 2020), dotado con 250 M€, se integra dentro del Plan de Impulso a la Cadena de Valor de la Industria de Automoción presentado por el Gobierno el 15 de junio de 2020.

El objetivo del Plan consiste en incentivar mediante la concesión de ayudas la adquisición de vehículos para la sustitución de los más antiguos por modelos más limpios y más seguros, incorporando al mismo tiempo criterios ambientales y sociales.

Los vehículos nuevos podrán ser tanto de gasolina y diésel como de carburantes alternativos (GLP, GNC, GNL, bifuel gasolina-gas), eléctricos (REEV, FCV, FCHV) e híbridos (PHEV, HEV) de diverso tipo.

Podrán ser beneficiarios los autónomos, las personas físicas mayores de edad y las empresas privadas, que tengan un establecimiento válidamente constituido en España en el momento de presentar la solicitud, y otros tipos de personas jurídicas cuyo NIF comience por las letras A, B, C, D, E, F, G, J, N, R o W.

El presupuesto total para los vehículos de las categorías M2, M3, N2 y N3 es de 20 M€, que se distribuirá de acuerdo con los siguientes límites:

Motorización	Categoría	MMTA (kg)	Cuantía ayuda
Todas las tecnologías	M2, N2	–	2.000 €
	M3, N3	< de 18.000	2.000 €
		18.000 o >	4.000 €

El plazo de presentación de las solicitudes de ayudas finalizará el 31 de diciembre de 2020 o hasta que se agoten los presupuestos establecidos en caso de producirse con anterioridad.

Para la realización de la reserva será necesario al menos haber realizado el pedido del vehículo en el concesionario.

Importante: No es necesario dar de alta una cuenta en el Tesoro, sino que en el formulario de solicitud bastará con poner el número de cuenta normal del solicitante.

El programa RENOVE está regulado por el [Real](#)

[Decreto-ley 25/2020](#), de 3 de julio, de medidas urgentes para apoyar la reactivación económica y el empleo, modificado por la disposición final duodécima del [Real Decreto-ley 28/2020](#), de 22 de septiembre, de trabajo a distancia.

Plataforma Plan Renove

Desde el 20 de octubre, los solicitantes de las ayudas pueden subir su solicitud a través de la aplicación habilitada al efecto por el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo en su [sede electrónica](#).

Una vez dentro, podrán reservar el importe de la ayuda correspondiente por la operación de



adquisición del vehículo. Deberán tener preparada la documentación mínima exigida por la normativa. El acceso a la aplicación informática se debe realizar exclusivamente mediante certificado electrónico de persona física.

La evaluación y validación de los expedientes de ayudas se empezará a producir en noviembre y será un proceso que se extienda durante los seis primeros meses del 2021. Los primeros pagos llegarán a partir del mes de diciembre y durante la primera mitad del 2021. ■

La Mesa de Turismo despliega una estrategia con 21 propuestas para la supervivencia del sector

Cinco paquetes de medidas que incluyen 21 propuestas concretas

Con el objetivo de plantar cara a la mayor crisis económica y social padecida en el sector, la Mesa del Turismo, en la que está integrada CONFEBUS, ha diseñado una estrategia que involucra tanto al ámbito público como al privado para mantener a flote el turismo hasta que pueda contenerse sanitariamente la pandemia. Este plan, que se pone al alcance del Gobierno para su ágil aplicación, se despliega en cinco paquetes de medidas que incluyen 21 propuestas concretas para lograr la subsistencia del sector turístico.

“Nuestro objetivo es permitir la supervivencia del turismo mientras se ajustan las soluciones sanitarias al COVID-19 y consolidar su estructura para

que resurja con fortaleza, sostenibilidad, contribución y responsabilidad”, afirma Juan Molas, presidente de la Mesa del Turismo.

Tres meses y medio de confinamiento general con la consiguiente paralización de la actividad económica, y la esperanza en una recuperación parcial truncada por las disposiciones del Gobierno británico y las recomendaciones de varios países europeos –en especial Alemania– de no viajar a España, han llevado al sector turístico español a una situación crítica. Las pérdidas económicas, a razón de 5.000 M€ cada semana, ascienden a más de 90.000 millones finalizando septiembre. Y el coste en puestos de trabajo se cuenta por miles,

con un incierto panorama de cierres y empresas con sus plantillas en situación de ERTE.

A pesar de que todos los subsectores turísticos implementaron tempranamente sus respectivas medidas y protocolos de seguridad sanitaria, los esfuerzos por reactivarse han caído en saco roto. El presidente de la Mesa del Turismo recalca que “durante estos meses, el turismo ha venido demostrando su absoluta resiliencia; su capacidad de adaptación y de buscar cualquier hueco, cualquier resquicio, para no acomodarse en la paralización, sino buscar la actividad como sea”.

Por su parte, la demanda nacional respondió positivamente durante el verano, aunque ello no resultara suficiente para compensar la drástica caída del turismo internacional. En consecuencia, el sector turístico ha encallado en este comienzo del otoño.

La Mesa del Turismo, que viene reclamando al Gobierno desde principios de abril medidas específicas para sostener al turismo, insiste de nuevo y exige de la Administración Pública una capacidad de respuesta pareja a la que ya ha mostrado el propio sector turístico. “Sabemos que el esfuerzo será considerable, pero sus efectos merecerán todos y cada uno de los euros que se inviertan”, añade Molas.

Cinco paquetes de medidas y 21 propuestas

La estrategia para lograr la supervivencia y reactivación del sector turístico que propone la Mesa del Turismo fue aprobada por su Consejo Directivo a finales de la semana pasada. Se articula en cinco paquetes de medidas agrupadas según su naturaleza:

- **Medidas de carácter laboral**, incluyendo un sistema de ERTE específico para el sector turístico, la extensión de los ERTE hasta junio de 2021 y la activación del mecanismo SURE, entre otras.
- **Medidas de carácter fronterizo**, esencialmente la eliminación de las restricciones a la movilidad entre los países miembros de la Unión Europea y acordar reglas comunes para garantizar, en lo posible, la seguridad sanitaria en los desplazamientos entre países.
- **Medidas de carácter fiscal**, como la adopción de un IVA de tipo reducido al 7 % hasta final de 2022, un plan generalizado de reducción de impuestos y una implicación de las Administraciones locales con el sector turístico vía bonificación o reducción de impuestos y tasas municipales para los periodos de cierre forzoso por el COVID-19. ■



La edad para el acceso a los permisos de conducir profesionales se reduce

La DGT aprobará la modificación del Reglamento General de Conductores con novedades interesantes para los conductores profesionales

La Dirección General de Tráfico (DGT) tiene previsto aprobar la modificación del Reglamento General de Conductores que significará la trasposición a nuestra legislación de la Directiva 2006/16 de la Unión Europea, con varias novedades interesantes, en especial para los conductores profesionales.

Como primera novedad, el Reglamento de Conductores autorizará a conducir con el permiso B vehículos de entre 3.500 kilos –el límite actual– y 4.250 si se trata de vehículos de mercancías y el incremento de peso se debe a la conversión del mismo a energías alternativas, debido al mayor peso de las baterías. Así, se permitiría que los vehículos que se transforman para adaptarse a una movilidad más limpia y sostenible puedan seguir siendo conducidos, por el territorio nacional, con el permiso B con una antigüedad superior a dos años, siempre sin remolque.

Igualmente, **se rebaja la edad mínima exigida para acceder a los permisos a partir del C, los llamados permisos profesionales.** Esto responde a una necesidad de armonización con Europa y de respuesta a las necesidades de la población y de las empresas.

Más jóvenes

Por un lado, las asociaciones patronales y profesionales habían solicitado esta rebaja de la edad, para poder **cubrir las necesidades de conductores**; a la vez, esta era **una posible salida laboral para algunos jóvenes**, por lo que se ha rebajado la edad de acceso a estos permisos (ver cuadro), teniendo en cuenta, además, la posesión o no del CAP, en sus diferentes modalidades, para rebajar más o menos la edad de acceso a los permisos profesionales.

Por último, también relativo a los conductores profesionales, se ha modificado el Anexo IV para admitir, aunque estudiadas individualmente y caso a caso, la posibilidad de conducir con adaptaciones en el caso del aparato locomotor –antes rigurosamente prohibido–. La introducción de nuevas tecnologías –por ejemplo, el cambio automático en casi todos los vehículos pesados– y la mejora de las prótesis y adaptaciones han aconsejado permitir, tras un estudio individualizado, la conducción con este tipo de adaptaciones.

Otros cambios

Además, la reforma ha introducido otras modificaciones. Por ejemplo:

- Se ha ampliado el tiempo de examen en la prueba teórica, ya que al introducir en las preguntas videos era necesario ampliar el tiempo en función de la duración del video.
- Igualmente se ha aclarado el porcentaje de error permitido en las respuestas de los aspirantes, fijando que no será superior al 10 % de errores.
- En las pruebas prácticas del examen para motocicletas se ha especificado las prendas que se consideran “el equipo adecuado” con el que el aspirante debe presentarse, para evitar dudas sobre cuáles son las prendas obligatorias en el examen. ■

Las asociaciones y profesionales habían solicitado esta rebaja, para poder cubrir las necesidades de conductores, a la vez que supone una posible salida laboral para algunos jóvenes

Conductores profesionales: qué puede conducir y a qué edad

PERMISO	VEHÍCULOS QUE AUTORIZA A CONDUCIR	EDAD años cumplidos	EXCEPCIONES
C1	Automóviles distintos de los que autoriza a conducir el permiso de las clases D1 o D, cuya masa máxima autorizada exceda de 3.500 kg y no sobrepase 7.500 kg, diseñados y contruidos para el transporte de no más de 8 pasajeros además del conductor. Podrán llevar enganchado un remolque cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kg.	18	
C1 + E	1. Conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de los que autoriza a conducir el permiso de la clase C1 y un remolque o semirremolque cuya masa máxima autorizada (MMA) exceda de 750 kg, siempre que la MMA del conjunto no exceda de 12.000 kg, (*). 2. Conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de los que autoriza a conducir el permiso de la clase B y un remolque o semirremolque cuya masa máxima autorizada (MMA) exceda de 3.500 kg, siempre que la MMA del conjunto no exceda de 12.000 kg, (*).	18	
C	Automóviles distintos de los que autoriza a conducir el permiso de las clases D1 o D, cuya masa máxima autorizada exceda de 3.500 kg que estén diseñados y contruidos para el transporte de no más de 8 pasajeros además del conductor. Podrán llevar enganchado un remolque cuya MMA no exceda de 750 kg	21	Edad mínima: 18 años cumplidos para titulares del certificado de aptitud profesional (CAP) obtenido realizando la modalidad de cualificación inicial ordinaria
C + E	Conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de los que autoriza a conducir el permiso de la clase C y un remolque o semirremolque cuya MMA exceda de 750 kg (*).	21	Edad mínima: 18 años cumplidos para titulares del certificado de aptitud profesional (CAP) obtenido realizando la modalidad de cualificación inicial ordinaria
D1	Automóviles diseñados y contruidos para el transporte de no más de 16 pasajeros además del conductor y cuya longitud máxima no exceda de 8 metros. Podrán llevar enganchado un remolque cuya MMA no exceda de 750 kg.	21	Edad mínima: 18 años cumplidos para titulares del certificado de aptitud profesional (CAP) obtenido realizando la modalidad de cualificación inicial ordinaria, si bien sólo podrán conducir estos vehículos dentro del territorio nacional hasta que el titular del permiso tenga 21 años cumplidos.
D1 + E	Conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de los que autoriza a conducir el permiso de la clase D1 y un remolque cuya MMA exceda de 750 kg, (*).	21	Edad mínima: 18 años cumplidos para titulares del certificado de aptitud profesional (CAP) obtenido realizando la modalidad de cualificación inicial ordinaria, si bien sólo podrán conducir estos vehículos dentro del territorio nacional hasta que el titular del permiso tenga 21 años cumplidos.
D	Automóviles diseñados y contruidos para el transporte de más de 8 pasajeros además del conductor. Podrán llevar enganchado un remolque cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kg	24	Edad mínima: 21 años cumplidos para titulares del certificado de aptitud profesional (CAP) obtenido realizando la modalidad de cualificación inicial ordinaria. Edad mínima: 21 años cumplidos si lo han obtenido realizando la modalidad de cualificación inicial acelerada y se trata de transporte de viajeros en servicios regulares cuyo trayecto no supere los 50 km. Edad mínima: 23 años cumplidos si lo han obtenido realizando la modalidad de cualificación inicial acelerada. Dentro del territorio nacional y hasta que el titular del permiso tenga 21 años cumplidos, se podrá conducir a las siguientes edades: a) 18 años cumplidos en caso de que se conduzcan estos vehículos sin pasajeros o si se trata de transporte de viajeros en servicios regulares cuyo trayecto no supere los 50 km, para los titulares del certificado de aptitud profesional (CAP) que lo hayan obtenido realizando la modalidad de cualificación inicial ordinaria. b) 20 años cumplidos para los titulares del certificado de aptitud profesional (CAP) que lo hayan obtenido realizando la modalidad de cualificación inicial ordinaria.
D + E	Conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de los que autoriza a conducir el permiso de la clase D y un remolque cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kg, (*)	24	Edad mínima: 21 años cumplidos para los titulares del certificado de aptitud profesional (CAP) que lo hayan obtenido realizando la modalidad de cualificación inicial ordinaria. Edad mínima: 21 años cumplidos si lo han obtenido realizando la modalidad de cualificación inicial acelerada y se trata de transporte de viajeros en servicios regulares cuyo trayecto no supere los 50 km. Edad mínima: 23 años cumplidos si lo han obtenido realizando la modalidad de cualificación inicial acelerada. Dentro del territorio nacional y hasta que el titular del permiso tenga 21 años cumplidos, se podrá conducir a las siguientes edades: a) 18 años cumplidos en caso de que se conduzcan estos vehículos sin pasajeros o si se trata de transporte de viajeros en servicios regulares cuyo trayecto no supere los 50 km, para los titulares del certificado de aptitud profesional (CAP) que lo hayan obtenido realizando la modalidad de cualificación inicial ordinaria. b) 20 años cumplidos para los titulares del certificado de aptitud profesional (CAP) que lo hayan obtenido realizando la modalidad de cualificación inicial ordinaria.

(*) Sin perjuicio de las disposiciones que las normas de aprobación de tipo establezcan para estos vehículos.

Se actualiza el Observatorio de costes del transporte de viajeros en autocar

El pasado mes de septiembre el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana publicó el [Observatorio de costes del transporte de viajeros en autocar n°32](#), actualizado a de julio de 2020. Este Observatorio es el resultado de los trabajos que, bajo el auspicio de la Dirección General de Transporte Terrestre del Mitma, ha realizado un grupo de trabajo constituido por las organizaciones miembros del Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC), que preside CONFEBUS.

Este Observatorio, que se actualiza dos veces al año (enero y julio), analiza los costes de explotación del transporte discrecional de viajeros en autocar para cuatro tipos de autocares con una determinada forma de operar para cada uno de ellos. Las características de explotación adoptadas se consideran las más habituales en el transporte discrecional para cada tipo de autocar considerado.

Los **objetivos** más importantes del Observatorio son:

- Analizar los costes de explotación, en unas condiciones determinadas, de cuatro tipos de autocares en transporte discrecional de viajeros. Este análisis se realiza dos veces al año.
- Seguir la evolución de dichos costes.
- Constituirse en 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.
- Presentación de forma comprensible y con afán formativo. Para cada tipología se indican las características del vehículo, las características de explotación, las hipótesis iniciales y los costes.
- No debe buscarse en el Observatorio la determinación de los precios del transporte.
- Los costes calculados corresponden a las condiciones indicadas de explotación de cada tipología de autocar. La personalización de estos costes para cada caso particular se puede realizar con la aplicación informática ACOTRA-VI que se puede descargar de forma gratuita

de la página Web del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

- El Observatorio calcula, para cada uno de los cuatro tipos de autocares estudiados, los costes anuales totales y los costes unitarios. Los costes totales anuales se desglosan según los diferentes componentes de los costes fijos y los variables.
- Se plantean tres escenarios diferentes de costes para tener en cuenta las variaciones de coste de personal de unas provincias a otras: media nacional, media de las provincias con mayores costes de personal y media de las provincias con menores costes de personal.
- Los costes de peaje y estacionamiento no se estiman ya que hay gran variación de los mismos dependiendo del tipo de servicio que realice el autobús.
- Los costes unitarios se presentan de tres formas: costes por hora, costes por kilómetro y costes por kilómetro y hora.

Cabe destacar que el pasado mes de enero este Observatorio se revisó profundamente. Las características técnicas y de explotación, así como las hipótesis de partida de las diferentes tipologías se actualizaron convenientemente después de analizarse exhaustivamente. También se revisaron los índices de actualización de los costes.

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 semes-



EN EL CORAZÓN DEL TRANSPORTE.

SISTEMAS DE INFORMACIÓN A BORDO | LETREROS DE DESTINO | CONSOLAS DE MANDO



HANOVER

HANOVER DISPLAYS. LÍDERES EN EL MERCADO DE SISTEMAS DE INFORMACIÓN AL PASAJERO.

Entendemos que nuestros clientes necesitan productos más fiables y con el mejor servicio postventa, eso es exactamente lo que ofrecemos. Lo hacemos tan bien, que somos el mayor fabricante independiente de sistemas de información al pasajero del mundo. ¿Quieres saber más? Visítanos en: www.hanoverdisplays.com

WWW.HANOVERDISPLAYS.COM

TELÉFONO: +34 91 449 79 28

HANOVER DISPLAYS, S.L - Avd. de las Américas, 4 Nave CB - 28823 - COSLADA (Madrid) - España

tre 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 disminuye-

ron y aumentaron en el segundo semestre. En el primer semestre de 2018 los costes aumentaron y disminuyeron ligeramente en el segundo semestre. **En 2019 los costes aumentaron y en el primer semestre de 2020 los costes disminuyeron mucho por efecto de la fuerte caída del precio del gasóleo.**

EVOLUCIÓN DE LOS COSTES TOTALES ANUALES

	Costes totales (€)				Incrementos semestrales		Incremento interanual de (2) a (4)
	1 de enero de 2019 (1)	1 de julio de 2019 (2)	1 de enero de 2020 (3)	1 de julio de 2020 (4)	De (2) a (3)	De (3) a (4)	
AUTOCAR ESTÁNDAR DE MÁS DE 55 PLAZAS							
Media nacional	103.178,16	104.494,01	105.669,56	101.574,86	1,1%	-3,9%	-2,8%
Zonas con el coste de personal más alto	111.149,62	112.465,46	113.776,53	109.681,82	1,2%	-3,6%	-2,5%
Zonas con el coste de personal más bajo	93.213,84	94.529,69	95.535,86	91.441,15	1,1%	-4,3%	-3,3%
AUTOCAR ESTÁNDAR DE 39 A 55 PLAZAS							
Media nacional	90.313,17	91.341,29	92.380,53	89.304,64	1,1%	-3,3%	-2,2%
Zonas con el coste de personal más alto	98.284,62	99.312,75	100.487,50	97.411,60	1,2%	-3,1%	-1,9%
Zonas con el coste de personal más bajo	80.348,85	81.376,98	82.246,83	79.170,93	1,1%	-3,7%	-2,7%
AUTOCAR ESTÁNDAR DE 26 A 38 PLAZAS							
Media nacional	68.833,60	69.482,58	70.323,80	68.400,86	1,2%	-2,7%	-1,6%
Zonas con el coste de personal más alto	76.067,96	76.716,93	77.681,14	75.758,20	1,3%	-2,5%	-1,2%
Zonas con el coste de personal más bajo	59.790,66	60.439,64	61.127,12	59.204,18	1,1%	-3,1%	-2,0%
MICROBÚS ESTÁNDAR DE 10 A 25 PLAZAS							
Media nacional	53.554,35	53.935,45	54.663,92	53.516,16	1,4%	-2,1%	-0,8%
Zonas con el coste de personal más alto	60.543,01	60.924,11	61.771,38	60.623,62	1,4%	-1,9%	-0,5%
Zonas con el coste de personal más bajo	44.818,54	45.199,63	45.779,59	44.631,83	1,3%	-2,5%	-1,3%



Oferta del transporte de viajeros en autocar

En cuanto a la oferta, el número de **empresas con autobuses autorizados** de servicio público asciende, a 1 de julio de 2020, a **3.161**. En la misma fecha de 2019 era de 3.247. En consecuencia, la variación del 1 de julio de 2019 a la misma fecha de 2020 ha sido del -2,6 %.

El **número de autobuses de servicio público autorizados** asciende, en julio de 2020, a **41.822**.

El **número de autobuses de servicio público autorizados** asciende, a 1 de julio de 2020, a **43.056**. En la misma fecha de 2019 era de 43.175. Así, la variación del 1 de julio de 2019 a la misma fecha de 2020 ha sido del -0,3 %. No obstante, eliminando el efecto visado, esta variación es del -1,4 %.

Con estas cifras, la **media del número de autobuses autorizados** de servicio público por empresa es de **13,62** a 1 de julio de 2020. En la misma fecha de 2019 era de 13,30.

Demanda del transporte de viajeros en autocar

Respecto a la demanda del transporte de viajeros en autocar, en el transporte interior el número de viajeros de enero a junio de 2020 ha variado res-

pecto al mismo periodo de 2019 un -48,5 % y un -63,5 % en junio de 2020 respecto al mismo mes de 2019.

A su vez, en el urbano (regular general) estas variaciones han sido del -47,2 % y del -58,4 %.

En el interurbano (regular general) estas variaciones han sido del -46,9 % y del -63,4 % y en el regular especial (escolar y laboral) estas variaciones han sido del -51,2 % y del -84,5 %.

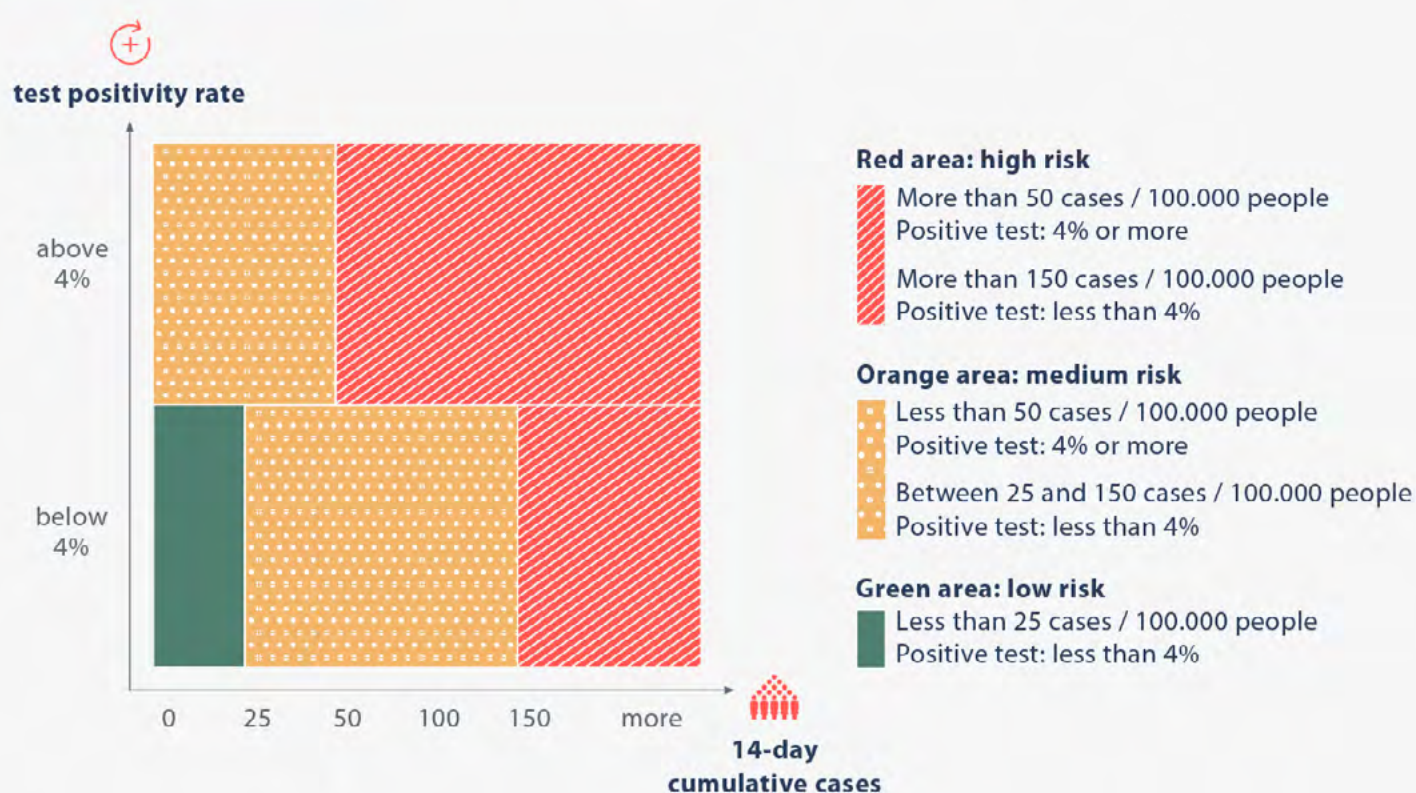
Finalmente, en el discrecional estas variaciones han sido del -65,9 % y del -95,0 %.

El Observatorio está a disposición de los interesados en la página web del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (<http://www.mitma.gob.es/>), 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.

En el siguiente enlace se encuentra disponibles todos los [Observatorios de Costes del Transporte de Viajeros en Autocar](#) publicados hasta la fecha. ■

El Consejo adopta un enfoque coordinado de criterios de movilidad en respuesta al COVID-19

Common colour codes: mapping of risk areas



El Consejo Europeo adoptó el pasado martes, 13 de octubre, una Recomendación sobre un enfoque coordinado de la restricción de la libre circulación en respuesta a la pandemia del COVID-19, publicándose al día siguiente en el [Diario Oficial de la Unión Europea](#). Dicha Recomendación, que no tiene carácter vinculante al competir a los Estados miembros el establecimiento de medidas que restrinjan o no la libre circulación por motivos de salud pública, tiene por objeto la coordinación a nivel europeo en este asunto, evitando así la fragmentación y las perturbaciones, así como aumentar la

transparencia y la previsibilidad para los ciudadanos y las empresas.

La pandemia del COVID-19 ha perturbado nuestra vida cotidiana de muchas maneras. Las restricciones de viaje han dificultado a algunos de nuestros conciudadanos el acudir al trabajo o a la universidad, o las visitas a sus seres queridos. “Es nuestro deber común garantizar la coordinación de cualesquiera medidas que afecten a la libre circulación y facilitar a nuestros conciudadanos cuanta información necesiten para decidir sobre sus viajes”, ha destacado el Consejo.

Toda medida de restricción de la libertad de circulación con el fin de proteger la salud pública debe ser **proporcionada y no discriminatoria**, y debe levantarse tan pronto lo permita la situación epidemiológica.

Criterios y cartografía comunes

Cada semana, los Estados miembros deberán facilitar al Centro Europeo para la Prevención y el Control de las Enfermedades (ECDC) los datos de que dispongan sobre los siguientes criterios:

- número de **casos nuevos notificados** por cada 100.000 habitantes en los últimos 14 días,
- número de **pruebas** por cada 100.000 habitantes realizadas en la última semana (tasa de pruebas),
- porcentaje de **pruebas positivas** realizadas en la última semana (índice de positividad de las pruebas).

Atendiendo a estos datos, el ECDC deberá publicar un mapa semanal de los Estados miembros de la UE, desglosado por regiones, para apoyar a los Estados miembros a la hora de decidir. Las zonas deben señalarse con los siguientes colores:

- **verde**, si el índice de notificación en los últimos catorce días es inferior a 25 y el índice de positividad de las pruebas es inferior al 4 %;
- **naranja**, si el índice de notificación en los últimos catorce días es inferior a 50 pero el índice de positividad de las pruebas es del 4 % o superior o, si el índice de notificación en los últimos catorce días se halla entre 25 y 150 y el índice de positividad de las pruebas es inferior al 4 %;
- **rojo**, si el índice de notificación en los últimos catorce días es de 50 o superior y el índice de positividad de las pruebas es del 4 % o superior, o si el índice de notificación en los últimos catorce días es superior a 150;
- **gris**, si la información es insuficiente o si la tasa de pruebas es inferior a 300.

Restricciones a la libre circulación

Los Estados miembros no deberán restringir la libre circulación de las personas que viajan hacia o desde las zonas verdes.

Cuando estudien si aplican restricciones, deberán respetar las diferencias de situación epidemiológica entre las zonas naranjas y las zonas rojas y actuar con proporcionalidad.

Asimismo, tendrán en cuenta la situación epidemiológica en su propio territorio.

Los Estados miembros no deberán denegar, en principio, la entrada a personas que viajen desde otros Estados miembros. Aquellos Estados miembros que consideren necesario imponer restricciones podrán exigir a las personas que viajen desde zonas no verdes:

- que observen una cuarentena;
- que se sometan a una prueba después de su llegada.

Los Estados miembros podrán proponer la sustitución de dicha prueba por otra realizada antes de su llegada.

Los Estados miembros podrán asimismo exigir a las personas que entren en su territorio que presenten formularios de localización de pasajeros. Deberá elaborarse un formulario europeo común de localización de pasajeros para su posible uso común.

Coordinación e información al público

Los Estados miembros que tengan la intención de imponer restricciones deberán informar de ellas en primer lugar al Estado miembro afectado, antes de su entrada en vigor, así como a los demás Estados miembros y a la Comisión. Si es posible, la información deberá facilitarse con cuarenta y ocho horas de antelación.

Los Estados miembros también deberán facilitar al público información clara, completa y puntual sobre cualquier restricción y requisito. Por regla general, esta información deberá publicarse veinticuatro horas antes de la entrada en vigor de las medidas.

Información de referencia

La decisión de restringir o no la libre circulación para proteger la salud pública es competencia de los Estados miembros; no obstante, la coordinación sobre este asunto es fundamental. Desde

marzo de 2020, la Comisión ha venido adoptando una serie de directrices y comunicaciones con objeto de dar apoyo a los esfuerzos de coordinación de los Estados miembros y salvaguardar la libre circulación dentro de la UE. También ha habido debates sobre este tema en el Consejo.

El 4 de septiembre, la Comisión presentó un proyecto de Recomendación del Consejo sobre un enfoque coordinado de la restricción de la libre circulación.

La Recomendación del Consejo no es un instrumento jurídicamente vinculante. Las autoridades de los Estados miembros siguen siendo responsables de aplicar su contenido. ■

Más información:

- [Recomendación del Consejo sobre un enfoque coordinado de la restricción de la libre circulación en respuesta a la pandemia de COVID-19](#)
- [COVID-19: viajes y transportes \(información de referencia\)](#)
- [Infografía: un enfoque común sobre las medidas de viaje del COVID-19](#)

Common framework for COVID-19 travel measures

■ Green areas



No restriction of free movement of persons should be applied

■ Orange and red areas



Measures should be proportionate and respect differences in the epidemiological situation of orange and red areas



In principle, entry should not be refused to travellers from orange/red areas but requirements could be applied



Possible requirements for travellers coming from orange/red areas: quarantine/ self-isolation, COVID-19 testing prior to/ after arrival



Measures should take into account the epidemiological situation in their own territory



Inform other affected EU countries 48 hours before applying measures



Travellers could be asked to submit passenger locator forms



Exceptions: no quarantine requirement for travellers with essential function or need while performing that function

La Comisión de Turismo urge a la UE actuar: hay 22 millones de puestos de trabajo en juego en el sector turístico

Se necesitan acciones concretas y garantías para la supervivencia de las PYMEs turísticas



Los miembros del Grupo de Trabajo sobre Turismo del Parlamento han reiterado que el sector turístico necesita coordinación a nivel de la UE y un apoyo sustancial para dar a las PYMEs una oportunidad de supervivencia.

La Comisión de Transporte y Turismo se ha reunido con las partes interesadas turísticas y de viajes para hacer un balance de la terrible situación que atraviesa el sector y discutir formas de superar esta crisis sin precedentes.

En este sentido, los eurodiputados del [Grupo de Trabajo sobre Turismo](#) (Tourism Task Force) emitieron una declaración conjunta después de la reunión, reconociendo la decepción por lo poco que ha hecho la UE por ayudar al sector turístico:

“Han pasado más de seis meses en esta situación de emergencia, sin embargo, todavía no hay criterios comunes en la UE sobre cómo manejar y vivir con esta pandemia: no hay protocolos universales de higiene y salud, no hay reglas comunes para los tests o sobre cómo evaluar los riesgos, no hay adhesión al principio de libre circulación.

Incluso cuando viajar es parcialmente posible, la amplia gama de reglas lo hace extremadamente difícil. Las personas están confundidas y no tienen garantías de que sus viajes planeados puedan seguir adelante.

El sector turístico, que emplea a 22 millones de personas en Europa, está al borde del colapso. Esta no es una amenaza menor: según el país, el turismo representa del 4,3 % al 25 % del PIB. Tal como están las cosas, cientos de miles de PYMES no sobrevivirán hasta finales de este año.

Aún no está claro qué herramienta de gestión de crisis puede utilizar el sector turístico, además del “Instrumento europeo de apoyo temporal para mitigar los riesgos de desempleo en una emergencia (SURE)”. Insistimos en acciones concretas urgentes de la Comisión Europea y los Estados miembros. Se necesita un mecanismo de gestión de crisis bien definido; “el sector lucha por sobrevivir”.

Por tanto, **el sector turístico requiere urgentemente:**

- Apoyo financiero directo y dedicado.
- Criterios coherentes y transparentes para evaluar los riesgos en toda la UE.
- Coordinación a nivel de la UE de las restricciones de viaje, los protocolos de higiene y salud.
- Un camino claro hacia una auténtica política de la UE sobre turismo sostenible.

Ya es hora de que la UE presente **una estrategia sobre turismo sostenible y una línea presupuestaria específica** en el próximo presupuesto

de la UE a largo plazo. Una línea presupuestaria de 300 M€ para implementar una visión común para el turismo sostenible durante los próximos siete años no es demasiado pedir. Es fundamental asegurarse de que este sector económico tendrá la oportunidad de recuperarse tras meses de estancamiento y para que podamos moldearlo para que sea más sostenible.

Necesitamos el liderazgo de la UE. Es una cuestión de voluntad política y es hora de tomar decisiones audaces”, señalan finalmente.

Los ministros de Turismo de la UE destacan la necesidad de una financiación más sustancial

Además, los ministros de Turismo de la UE se reunieron a finales de septiembre para evaluar las condiciones necesarias para permitir más viajes privados y de negocios en Europa.

Los ministros identificaron tres prioridades para ayudar a la industria del turismo a superar la crisis que atraviesa. En primer lugar, el objetivo es “hacer todo lo posible” para evitar futuros cierres de fronteras y garantizar la continuidad de los viajes, asegurando que se adopten medidas sanitarias más estrictas cuando sea necesario. Los ministros abogaron también por un enfoque región por región.

En segundo lugar, pidieron una coordinación más estrecha dentro de la UE sobre las recomendaciones de viaje, cuarentenas o tests. A este respecto, insistieron en el importante papel que tiene la UE en la coordinación.

Por último, los ministros esperan que el turismo, sector formado principalmente por PYMES, salga “reforzado” de esta crisis. Para ello, coincidieron en que será necesaria una financiación más sustancial. ■

El sector turístico requiere urgentemente apoyo financiero directo y una coordinación más estrecha dentro de la UE

El CESE destaca la difícil situación que atraviesan las empresas de autocares, en su mayoría PYMEs



El Comité Económico y Social Europeo (CESE) ha aprobado un [Dictamen](#) en relación con la Comunicación de la Comisión Europea emitida bajo el nombre [El turismo y el transporte en 2020 y en adelante](#).

En el Dictamen, el CESE señala que la citada Comunicación debería ser una herramienta que permita repensar el modelo sostenible del turismo y del transporte en la Unión Europea y pide un paquete exhaustivo de medidas encaminadas al restablecimiento seguro de la libre circulación, sin restricciones, del transporte y de la conectividad.

Basado en cuatro pilares - sostenibilidad del turismo y el transporte; liquidez, recuperación del

empleo y restablecimiento de la confianza de las empresas; redes de conocimiento de datos y preparación, salud y seguridad, mitigación de riesgos y preparación; gobernanza y recursos: la próxima generación de políticas de turismo y transporte sostenibles- el CESE destaca la importancia de:

- **Garantizar que la salud y la seguridad sean la prioridad máxima en todo momento.**
- **Establecer un plan estratégico común de la UE** que ayude a los Estados miembros a aplicar medidas económicas y de apoyo al conjunto de las empresas relacionadas con el sector turístico, haciendo especial hincapié en las pymes.
- **Ampliar y fortalecer el programa SURE**, que

ofrece cobertura al desempleo de los trabajadores y la compensación salarial de las pyme, ya que, en su opinión, debería cubrir totalmente los salarios y las cotizaciones de los trabajadores que hayan perdido su puesto de trabajo a causa de la pandemia hasta, como mínimo, el 31 de diciembre de 2020.

- **Continuar**, durante al menos 10 meses después de que la situación vuelva a la normalidad, **con todos los programas de apoyo a la liquidez de las empresas relacionadas con el sector turístico**, entre las que se encuentran las empresas de autocares y autobuses.
- Considera que, en un sistema armonizado del IVA a escala de la UE, debería aplicarse **un tipo reducido de IVA** a hoteles, restaurantes, servicios de viaje, autobuses, guías turísticos, etc.

Además, el Dictamen recoge la **difícil situación de las empresas de autocares, en su mayoría py-**

mes, argumentando que muchas vieron reducido su volumen de negocio al 0-10 % de la cifra registrada en el año anterior. La situación es particularmente difícil en varios países de la UE que son destinos turísticos clave, como Chipre, España, Francia, Grecia, Italia, Malta y Portugal. Por ello, propone incluir una legislación armonizada para las zonas de bajas emisiones dentro de la UE y la creación de una ventanilla única para la devolución del IVA.

Finalmente, señalan que las políticas de valor añadido deben coordinarse con los programas nacionales de recuperación del turismo a nivel de la Comisión Europea para reconstruir el sector turístico europeo. Por supuesto, esto debería vincularse a la coordinación de los programas nacionales anticrisis y a la reconstrucción del transporte aéreo, marítimo y por autocar, que está sufriendo de forma significativa en muchos países de la UE (Polonia, Italia, España y otros). ■

No se vislumbra un final para la crisis del transporte de viajeros provocada por la pandemia

El primer [Informe de Impacto COVID-19 de IRU](#) demostró cuán grave ha sido la pandemia para las empresas de transporte de viajeros por carretera. En este informe se estiman pérdidas de ingresos del 57 % en 2020 solo para las empresas europeas. Los servicios de autobús y autocar turísticos son los que más están sufriendo, y se espera que las pérdidas en ese segmento en Europa alcancen el 82 % este año.

De este modo, la IRU urge a los gobiernos actuar para salvar el sector, ya que un mayor uso del transporte colectivo de pasajeros es esencial para alcanzar los objetivos del Pacto Verde Europeo e impulsar la recuperación económica posterior a la pandemia.

En un comunicado, IRU ha hecho referencia a las recientes actualizaciones de algunos de los miembros y cómo sus empresas y gobiernos están lidiando con la crisis actual.

Estados Unidos: falta el apoyo del gobierno

La mayoría de los operadores de transporte en autocar en Estados Unidos son empresas pequeñas y familiares. La Asociación Estadounidense de Autobuses ha informado que, en ausencia de pasajeros durante la pandemia, 3.000 pequeñas empresas cerraron sus puertas, despidieron a más de 100.000 empleados y dejaron inactivos 36.000 vehículos.

El Congreso podría haber evitado esta situación al aprobar la Ley de Ayuda Económica para los Sectores del Transporte (CERTS) por el Coronavirus, que brinda el apoyo financiero que las empresas de autocares necesitaban para superar la pandemia.

Holanda: operadores al borde del colapso

Según Koninklijk Nederlands Vervoer, miembro



de IRU, las pérdidas de volumen de negocios del 90 % son algo habitual en las empresas de autocares. Ahora que estamos entrando en la temporada baja, las empresas no esperan ver mejoras en el futuro cercano. Algunas empresas ya se han visto obligadas a despedir personal y, si continúan las tendencias actuales, el mejor escenario es que el 40 % de las empresas quiebren.

Las medidas de apoyo solo cubren el 20 % de los costes fijos continuos de las empresas de autocares. Esto significa que los operadores todavía están pagando el 80 % de estos costes de su bolsillo, mientras enfrentan pérdidas de facturación de hasta el 90 %.

Suecia: el transporte de pasajeros agradece el apoyo financiero

En Suecia, el gobierno ha anunciado que las medidas de apoyo financiero para el transporte de pasajeros se extenderán por otros tres meses. Transportforetagen, miembro de IRU, destaca la importancia de esta ayuda, considerando que el transporte de pasajeros perdió hasta el 90 % de sus ingresos, prácticamente de la noche a la mañana.

La pandemia está teniendo un efecto sin precedentes en empresas que de otro modo serían viables y saludables. El apoyo financiero es vital para evitar el colapso del sector del transporte de pasajeros. Por tanto, los operadores de transporte suecos han acogido con satisfacción la ampliación de las medidas del gobierno.

En otros lugares, los operadores necesitan desesperadamente el apoyo financiero de los gobiernos, ya que no hay señales de que el turismo en autocar se recupere en el corto plazo. IRU ha establecido un plan de recuperación de diez puntos para guiar a los gobiernos a tomar las medidas necesarias para apoyar a un sector en crisis.

España podría perder hasta un tercio de las empresas de transporte en autobús

Según el análisis de CONFEBUS, miembro de IRU, el grave impacto que la crisis del COVID-19 está suponiendo para el sector del transporte de viajeros por carretera en España se resume en tres cifras, la pérdida de 3.550 M€ de enero a septiembre, lo que podría suponer la desaparición de más de 1.000 empresas que en estos momentos están operando en toda España y la pérdida de unos

30.000 puestos de trabajo. Unas cifras que han continuado y continuarán creciendo a lo largo del año, ya que la previsión es que la demanda no se recupere hasta el año 2022.

Las empresas de transporte en autobús prestan servicios esenciales para las personas cuya continuidad se antoja necesaria para vertebrar y cohesionar todo el territorio y garantizar el acceso a los servicios básicos del Estado del bienestar (educación, sanidad, trabajo) y a otros importantes para la calidad de vida de las personas, así como contribuir al éxito de otros sectores como el turismo. Estas empresas son fundamentales para liderar la reactivación económica sostenible de España, garantizando la movilidad del país y el arranque del resto de sectores. Pero para ello se precisan de medidas que permitan llegar con capacidad para asumir servicios que, durante un largo período,

contarán con escasa actividad, ocupaciones menores y por tanto pérdidas económicas.

Desde el inicio de la pandemia, la Confederación ha venido solicitando a las administraciones españolas que se lleven a cabo una serie de medidas urgentes y necesarias, pero, además, ha presentado al Gobierno un Plan de Reconstrucción y Resiliencia del sector, basado en la transformación ecológica, la digitalización, el empleo y el refuerzo del servicio público, que debe servir para, en la medida de lo posible, canalizar hacia nuestro sector una parte importante de las ayudas europeas. Por otro lado, se está trabajando también en el papel estratégico que tendrá nuestro sector en el futuro de la movilidad. Unidad, estrategia y planes de reconstrucción serán fundamentales para ayudar a la recuperación del transporte de viajeros por carretera. ■

Combatir el desempleo juvenil mundial reduciendo la edad mínima de los conductores profesionales

- **El 20 % de los jóvenes de 15 a 24 años en todo el mundo (267 millones) no tienen empleo, ni estudian ni reciben formación¹.**
- **El 21 % de los puestos de conductor de camión y el 19 % de los puestos de conductor de autobús en Europa y la CIS están vacantes².**

IRU ha pedido a los gobiernos que reduzcan la edad mínima de los conductores profesionales a 18 años en todos los sectores (camiones y autobuses). Esta simple medida aliviará la escasez de conductores a largo plazo al guiar a los que abandonan el colegio directamente hacia la formación profesional, ayudando a combatir el desempleo juvenil.

Las regulaciones de edad mínima para conductores profesionales varían significativamente en todo el mundo. Si bien la edad mínima ya es de 18 años

en Oriente Medio y algunos países europeos, en muchas otras partes del mundo es de 21 años y de hasta 26 para los conductores de autocares en países como China y Turquía. Solo en la Unión Europea, existe un complicado mosaico de diferentes edades y reglas para los conductores de camiones, autobuses y autocares. Las regulaciones incluso pueden variar dentro de un país, dependiendo de si el transporte es nacional o internacional.

Estas normas restrictivas sobre la edad mínima representan un grave obstáculo para que los jóvenes se incorporen a la profesión en un momento en que el desempleo juvenil supera el 30 % en algunos países³.

Satisfacer la demanda global

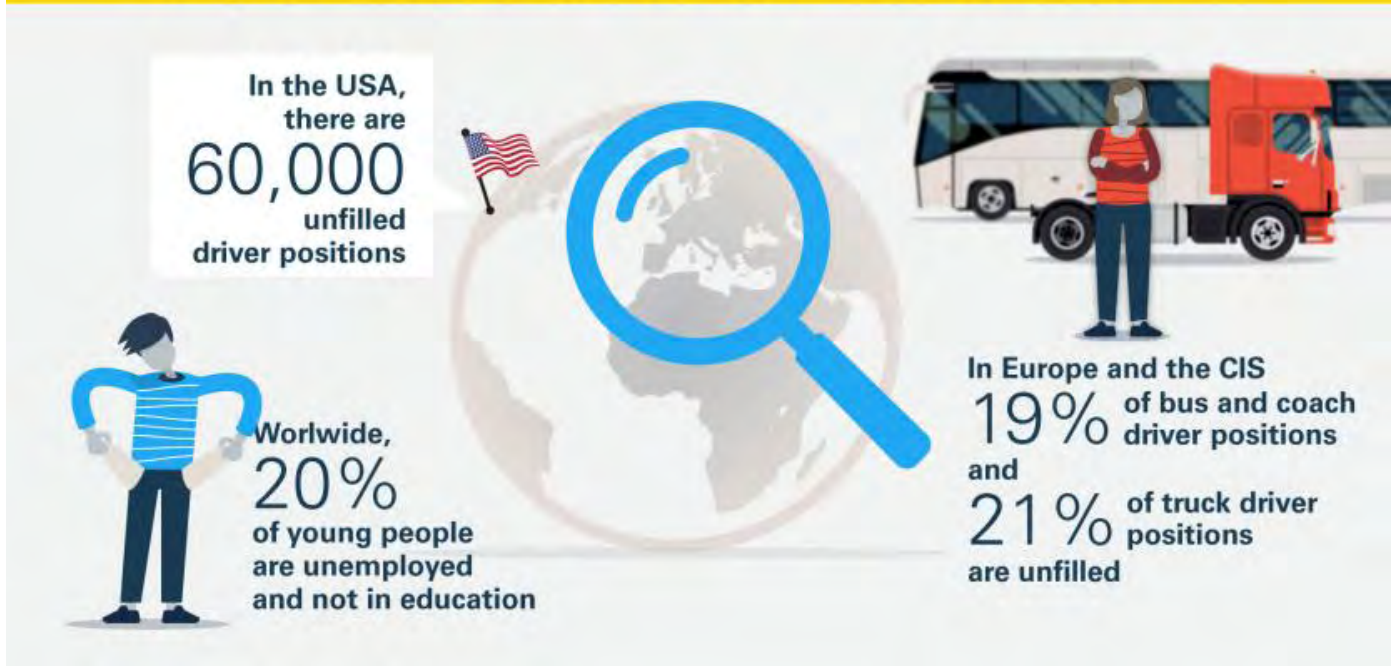
A pesar de las fluctuaciones del mercado laboral durante la pandemia, la escasez de conductores

¹ Organización Internacional del Trabajo: Tendencias mundiales del empleo juvenil 2020

² Encuesta IRU sobre escasez de conductores 2019

³ Organización Internacional del Trabajo, base de datos ILOSTAT, 2020.

Worldwide 267 million young people are unemployed, yet road transport needs drivers. Setting the minimum age for professional drivers at 18 can help solve both these problems.



es un problema a largo plazo, agravado por el envejecimiento de la población activa.

La escasez de conductores es una preocupación mundial porque pone en peligro la movilidad y el comercio. En Europa, una quinta parte de los puestos de conductor están vacantes. En EE.UU. se espera que la escasez de conductores, ya alrededor de 60.000, se duplique durante la próxima década⁴. La investigación de IRU muestra que Sudáfrica necesita alrededor de 15.000 nuevos conductores de camiones profesionales cada año, pero no puede contratarlos.

“La industria del transporte por carretera necesita jóvenes para satisfacer la creciente demanda de conductores y garantizar la continuidad de nuestros servicios. La edad promedio de los conductores de camiones en algunos lugares es de 55 años. Esto debe cambiar”, ha destacado Umberto de Pretto, secretario general de IRU.

La seguridad vial no es cuestión de edad

La seguridad es la máxima prioridad de la industria. A veces se cita como un factor restrictivo para la contratación de conductores más jóvenes, pero los estrictos requisitos de formación para acceder

a la profesión revelan que los conductores más jóvenes no son más propensos a sufrir accidentes que los más mayores. De hecho, la accidentalidad es incluso mayor en los países donde la edad mínima es de 21 años que en aquellos en los que la edad mínima es de 18 años⁵.

Se necesita la acción gubernamental

Los gobiernos han tomado muy poca o ninguna acción para alentar a los jóvenes a convertirse en conductores profesionales tan pronto como dejan el colegio. En Europa, se completará una revisión de la Directiva sobre permisos de conducir para 2022, lo que brindará la oportunidad de establecer la edad mínima para todos los conductores profesionales en 18 años. En EE.UU. se ha llevado a cabo un estudio piloto y se ha legislado para permitir la conducción entre estados a los 18 años, pendiente en el Senado. Pero estos son solo puntos de partida.

“La industria del transporte por carretera podría ser una enorme fuente de empleo para los jóvenes. Pero necesitamos que los gobiernos actúen para desbloquear este potencial y darles acceso a las oportunidades laborales disponibles”, concluye Umberto de Pretto. ■

⁴ [Bloomberg: La escasez de conductores de camiones en EE.UU. está en camino de duplicarse en una década, 2019](#)

⁵ Comparación de datos de accidentes de la base de datos CARE, 2017, Comisión Europea

La FEBT hace un llamamiento urgente a las instituciones públicas para bonificar o eximir de impuestos y tasas al sector de transporte balear

Y solicita del Govern y Consells que la última ITV pasada sirva de referencia para posteriores



La FEBT ha hecho un llamamiento urgente a todas las instituciones públicas de las Islas Baleares para que, antes de que cierren sus presupuestos para el año que viene, prevean una bonificación al máximo o la exención de todos los impuestos y tasas que gravan al sector del transporte, cuya actividad ha caído en picado. Así, han solicitado al Govern, Consells y Ayuntamientos que tengan algún gesto de carácter positivo con las pequeñas y medianas empresas.

Según el presidente de la FEBT, Rafael Roig, esta petición no tiene otro fundamento que el propio sentido común. En tal sentido, Roig señala que, en la mayoría de las empresas del sector, la crisis derivada de **la llegada del COVID-19, ha supuesto una casi total inactividad del sector y, por tanto, un consecuente descenso drástico de los ingresos**, y a pesar de ello, los gastos, y especialmente los tributos fiscales, parece que se mantienen.



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

Según el máximo responsable de la Federación Empresarial Balear de Transportes, nadie entendería que las instituciones públicas no tuvieran en cuenta lo anteriormente expuesto. Para Roig, se está jugando con la supervivencia de las empresas del transporte en las Islas, así como con la viabilidad económica de las familias de los trabajadores que las sustentan.

En una carta oficial remitida meses pasados a la Federación de Entidades Locales de Baleares (FELIB) y a todos los consistorios isleños, la FEBT ya solicitó de los mismos su implicación directa en las ayudas al sector del transporte de las Islas, gravemente perjudicado y casi inactivo a la vista de la situación provocada por la pandemia actual.

Cabe remarcar, a tenor de dicho escrito, y tratando de forma concreta cada impuesto o tasa, que en el caso del **Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica** se solicita de la Administración que no devenga el pago de dicho impuesto a las empresas en caso de baja temporal de los vehículos, **como consecuencia del Estado de Alarma y la suspensión de la actividad económica, y en particular la actividad asociada al turismo**. Asimismo, también la FEBT hace patente la conveniencia de que la Administración aplique bonificaciones específicas dirigidas a supuestos de fuerza mayor, a fin de que no se tribute mientras se mantengan las circunstancias de baja temporal de los vehículos.

En lo que se refiere al **Impuesto de Actividades Económicas**, la FEBT solicita la ampliación de la normativa estatal, que data de 1990, relacionada con elementos tributarios relativos al sector del transporte y a motivos de fuerza mayor, como es la presente Pandemia, de forma **que la paralización de la actividad diera directamente la posibilidad de obtener la rebaja proporcional de la cuota de dicho impuesto**. Asimismo, la Federación Empresarial Balear de Transportes argumenta también que, en este caso, se deben implementar también bonificaciones mediante una Ordenanza por rentas o rendimientos netos de la actividad económica negativos o inferiores a la cantidad que determine la ordenanza fiscal y, de esta forma, **a causa del parón económico de la actividad, dicha bonificación extraordinaria pudiera beneficiar a todas las empresas del sector que, evidentemente, han visto mermados sus rendimientos de forma drástica como consecuencia de la presente crisis sanitaria y económica**.

En relación al **Impuesto sobre Bienes Inmuebles (IBI)**, la FEBT considera que **la suspensión de actividad de las empresas del sector del transporte, a consecuencia de la aplicación del Estado de Alarma y a la crisis posterior que se deriva**, no puede atribuirse a los empresarios ni pueden ser ellos quienes tengan que soportar exclusivamente las pérdidas derivadas de dicha situación impuesta. Es por ello que la FEBT solicita de los Ayuntamientos que utilicen la herramienta fiscal de la bonificación del 95 % al considerar la actividad del citado sector, de especial interés y en atención a las circunstancias económicas que concurren.

Por último, y si nos referimos a la **Tasa de Residuos Sólidos Urbanos**, la FEBT entiende que, **dado que durante este tiempo de inactividad de las empresas del sector apenas se han generado residuos**, dicho gravamen debería aplicarse en función de lo expuesto y, por tanto, con la rebaja correspondiente. De igual forma, la FEBT considera que se deberían introducir exenciones o bonificaciones también para el sector por parte, en este caso, de los Ayuntamientos.

Es por ello que la FEBT solicita de todas las Instituciones Públicas, como Govern, Consells y Ayuntamientos que apoyen directamente al sector del transporte en Baleares, bonificando al máximo o eximiendo sus impuestos y tasas, fácilmente justificable y como ha quedado expuesto, por la **escasa actividad desarrollada durante todos estos últimos meses**.

Solicita del Govern y Consells que la última ITV pasada sirva de referencia para posteriores

Por otro lado, según consta en la actual normativa, y en este caso relacionada con la Orden SND/413/2020 y las revisiones en la ITV, “una vez realizadas las revisiones de los vehículos cuyos certificados hayan sido objeto de prórroga automática, se tomará como referencia la fecha de validez que conste en la tarjeta ITV y no computará la prórroga de los certificados concedida como consecuencia de la declaración del estado de alarma y de sus sucesivas prórrogas”.

Es por todo ello que la FEBT reclama que se imponga el sentido común y que tanto el Govern Balear como los Consells Insulars de las cuatro islas, competentes en esta materia, soliciten del Ministerio de Industria que derogue dicha orden y

posibilite que las revisiones se realicen de acuerdo a lo previsto según el tipo y la edad de cada vehículo, pero espaciándose en el tiempo como hasta ahora, es decir, desde la fecha de la última revisión como referencia.

En este sentido, la FEBT agradece al Consell de Mallorca que haya aplicado una rebaja en las tasas de la ITV a los vehículos profesionales, que, recordemos, han quedado de la siguiente forma: camiones, minibuses y furgonetas hasta 3.500 Kg, 40,58 €; camiones, autobuses y vehículos pesados, 59,92 €, siendo obligatoria cada seis meses la revisión de la ITV en todos aquellos vehículos de las mencionadas características con antigüedad superior a los 10 años.

Según la Federación de transportes, por su marcado carácter insular, las flotas de vehículos pro-

fesionales en Baleares recorren pocos kilómetros por las distancias y por la duración de la alta temporada turística, que es de 6 meses, por lo que es lógico que se solicite, bajo la mediación del Govern y de los Consells Insulars, que el Ministerio de Industria, atendiendo al hecho insular, aplique el sentido común y permita que los vehículos profesionales de Baleares mantengan como referencia de sus revisiones en la ITV la última realizada y no la anterior al periodo del Estado de Alarma. En este sentido, desde la FEBT ponen como ejemplo que se está dando el caso de que algunos transportistas que, por retrasos en sus revisiones a causa del estado de alarma, las realizaron el 5 de septiembre, y dado que están programadas en su caso cada seis meses, ocurre ahora que para 20 de septiembre tuvieron que volver a pasar dichas revisiones, puesto que se ha tomado como referencia no la ITV pasada, sino la de hace medio año. ■



FANDABUS coordina con la Consejería de Fomento un anticipo a cuenta para compensar el desequilibrio producido por el COVID-19

La Junta adelantará 17 M€ a los operadores de autobús por las pérdidas en el Estado de Alarma



Desde finales de julio, FANDABUS coordina con la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio un anticipo de 17 M€ para compensar el desequilibrio económico producido por la pandemia, en la disminución de ingresos, así como el sobrecoste ocasionado. Esto ha sido posible en el marco de las relaciones que FANDABUS mantiene de manera permanente con la Administración andaluza.

En reunión extraordinaria del Comité Ejecutivo de la federación andaluza, la consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, Marifrán Carazo, presentó la medida, tan necesaria

aunque insuficiente, para garantizar temporalmente el funcionamiento de los operadores andaluces.

Según destacó la consejera de Fomento en su intervención “esta cuantía, que se estima en alrededor de 17 M€, ayudará a paliar la situación de un sector que, no sólo ha sido y es clave para la movilidad de los andaluces, con 70 millones de viajeros anuales, sino que mantiene más de 10.000 empleos directos en Andalucía y otros tantos indirectos”.

Asimismo, Marifrán Carazo agradeció a los operadores de transporte el esfuerzo que han realiza-

do en estos meses de confinamiento, donde han mantenido el servicio de autobuses con caídas de la demanda de hasta el 95 %. “El Gobierno ha decidido introducir, dentro del decreto de medidas extraordinarias y urgentes ante la situación generada por el COVID-19, este fondo extraordinario a los operadores del transporte para garantizar el servicio y ayudar a las empresas a que tengan liquidez”, manifestó la consejera, quien también recordó que “Andalucía es de las primeras comunidades que ha tomado una decisión de este calado, mientras se está a la espera de que el Gobierno central concrete las ayudas que se comprometió para el sector del transporte”. Comunidades autónomas como Cataluña o Comunidad Valenciana han pedido información sobre este decreto para anticipar también ayudas al sector en sus territorios.

Esta primera cuantía atiende al desequilibrio económico de los operadores durante los meses de marzo, abril y mayo, con caídas de la demanda de hasta el 95 % y se realiza mientras se espera que se concreten las ayudas anunciadas por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para el sector del transporte y ante la urgencia existente por el precario estado de las cuentas de

los concesionarios, algunos de los cuales se han planteado abandonar la prestación del servicio debido a su delicada situación económica. Además, el decreto ley de medidas extraordinarias recoge un segundo tramo de compensación desde el 1 de junio hasta el 31 de octubre de 2020.

El Gobierno andaluz ha reconocido que el servicio del transporte público por carretera es uno de los más afectados por la crisis sanitaria del COVID-19, ya que, durante más de tres meses, debido al confinamiento, se restringieron los desplazamientos sólo a servicios esenciales.

Las limitaciones de movilidad que se decretaron durante el estado de alarma supusieron un brusco y generalizado descenso de viajeros. Actualmente, todavía no se ha recuperado la demanda previa a los meses de confinamiento. Pese a ellos, los concesionarios de transporte siempre han ofrecido una oferta por encima de la demanda.

La compensación económica se cuantificará a través de un cálculo entre los ingresos teóricos y los ingresos reales, donde se tendrá en cuenta no sólo los costes fijos y kilómetros recorridos, sino también los costes de limpieza y desinfección. ■

FEDINTRA impugna los concursos públicos de rutas de transporte escolar licitados por la Consejería de Educación

Y exige a las ITV renovar la inspección desde la fecha en la que se realiza, tal y como ha dictado el Tribunal Supremo

FEDINTRA, la Federación Independiente del Transporte de Andalucía, **ha impugnado los concursos públicos** que, sobre **rutas de transporte escolar**, ha licitado la consejería de Educación de la Junta de Andalucía en todas las provincias de Andalucía, a través de las gerencias provinciales de la **Agencia Pública Andaluza de Educación, APAE**.

Tras el severo golpe recibido por el sector del transporte escolar, al no entender la licitación lanzada en estos momentos por la Administración, sin escuchar ninguna de las peticiones ni tener la más mínima sensibilidad con la agobiante situación de

un sector paralizado, los profesionales **ven ahora argumentos jurídicos para impugnar la licitación y, por tanto, paralizar el proceso**, por numerosas irregularidades técnicas y administrativas.

“La situación es tan ilógica que además de no escuchar ninguna de las peticiones del sector, se ha hecho con tanta premura que se han cometido numerosas irregularidades técnicas y administrativas que pueden dar lugar a la paralización total del proceso. De nuevo, recursos y tiempo perdido para todos”, comenta al respecto Antonio Vázquez, presidente de FEDINTRA.



Para las empresas de transporte, esta licitación y concurso supone **un enorme perjuicio que pone en peligro la continuidad de gran parte del sector del transporte de viajeros por carretera en Andalucía**. Además de poner en grave riesgo la calidad en los servicios que en tan alto nivel están manteniendo los profesionales en los últimos años. “Los profesionales del sector están muy endeudados al renovar sus flotas para ofrecer servicios de calidad en el transporte escolar, y tan solo se ha solicitado la prórroga de unos meses y la Consejería de Educación, nos abandona, y sorpresivamente el 10 de agosto con el agravante de la parálisis administrativa de ese mes y en especial este año de la pandemia en el que la administración está en servicios mínimos teletrabajando y siendo necesaria cita previa para cualquier trámite, registro o consulta, convoca este concurso”.

“Hemos iniciado el procedimiento de impugnación en toda Andalucía, y no descansaremos hasta que se paralice el proceso. **La Consejería de Educación, nos ha abandonado a nuestra suerte, no ha querido dialogar con el sector y nos ha dado la espalda**. Este concurso perjudica a los que de verdad generamos riqueza en Andalucía, que

somos las pequeñas y medianas empresas, y en mitad de esta grave situación económica, no busca soluciones para este sector, sino que fomenta nuestra desaparición, y esto no lo vamos a consentir. Apelaremos y nos apoyaremos en todas las fórmulas jurídicas a nuestro alcance para paralizar estas licitaciones”, asegura el presidente de FEDINTRA.

Los actuales contratos podrían haber sido prorrogados hasta junio de 2021, amparados en las normas de urgencia aprobadas a nivel autonómico y nacional por el Estado de Alarma y la crisis sanitaria.

Aunque ya se cumplían los plazos de finalización de los actuales contratos, el sector entiende que las especiales circunstancias en la que nos encontramos, y la compleja situación económica derivada de la Crisis del Coronavirus, motiva **la prórroga de los actuales contratos al menos para el próximo curso escolar, y además había marco legal para ello, tal y como se ha realizado en otras comunidades autónomas en la misma situación que Andalucía**.

En la Comunidad Andaluza son más de 450 empresas las que se dedican al transporte escolar, dan empleo a 11.000 trabajadores, con unas 1.500 rutas escolares, y que desplazan a más de 75.000 alumnos cada día, y que, si la Consejería de Educación no prorroga los actuales contratos, se van a ver duramente afectados.

Exige a las ITV renovar la inspección desde la fecha en la que se realiza, tal y como ha dictado el Tribunal Supremo

Por otro lado, FEDINTRA ha solicitado a la Junta de Andalucía que se aplique desde ya la **suspensión cautelar**, dictada por el **Tribunal Supremo**, a la **norma que establecía que la validez de las inspecciones técnicas de vehículos, ITV, no tendría en cuenta lo ocurrido durante el Estado de Alarma**.

Es decir, con la restricción de la movilidad y el cierre de las estaciones de revisión, las empresas gestoras de las mismas suspendieron las citas y concedieron prórrogas conforme durara dicho Estado de Alarma. Pero eso sí, una vez superada dicha revisión, con la nueva fecha aplazada por esta atípica situación, la siguiente renovación se produciría con respecto al plazo de la caducidad original.

“Si un vehículo debía pasarla en marzo y la ITV correspondiente aplazaba la cita, por ejemplo a octubre, la siguiente revisión te obligaba a pasarla de nuevo en marzo en caso de renovación anual. Con esta suspensión cautelar se logra anular esta

norma absurda y que el plazo de vigencia sea de nuevo el anual. Con lo que, en este caso, el vehículo en cuestión debería volver de nuevo en octubre de 2021”, comenta Antonio Vázquez.

El Tribunal Supremo ha tenido en cuenta la demanda contenciosa que interpuesta que esgrimía que, en la cuestión sobre todo de los vehículos profesionales se daba un enorme perjuicio, al tener que pasar dos revisiones en cuestión de días. Y es que, **con dicha norma, las estaciones dotaban “una prórroga artificial”**, que causaba doble pago de tasa y doble pérdida de productividad al retirar de la circulación un vehículo profesional y más trámites burocráticos.

En el caso andaluz, el sector del transporte de viajeros por carretera está viviendo la peor crisis de su historia y no se entiende como tampoco, en este aspecto, se ha tenido ningún miramiento con las empresas y sus profesionales. Por eso, la **petición a VEIASA**, la empresa gestora de las estaciones en la comunidad, **será que la aplicación de la suspensión cautelar se haga con carácter retroactivo**.

Y que de esta forma **se repare el perjuicio a las empresas que han tenido que pasar dos revisiones**, sin que los plazos normales de renovación de tarjetas hubieran transcurrido. Desde la reanudación de las citas, han sido muchos los vehículos y firmas afectadas. “Por eso pedimos desde ya que se aplique esta suspensión cautelar de la norma y con carácter retroactivo”, explica Vázquez. ■



Las empresas de autobuses murcianas recurrirán el convenio marco del transporte escolar en el Tribunal de Contratos

Froet avisa que los impagos de Educación del curso pasado dejarán a las empresas sin poder prestar el servicio abocándolas al cierre



Las empresas de autobuses de la Región de Murcia agrupadas en FROET, reunidas hace unos días en asamblea extraordinaria, acordaron recurrir ante el Tribunal de Recursos Contractuales el nuevo convenio marco del transporte escolar elaborado por la Consejería de Educación y Cultura.

En este sentido, anunciaron que solicitarán la paralización cautelar y la retirada del convenio marco, que calificaron que “repentino e innecesario” a la vista de la situación socioeconómica derivada de la pandemia por coronavirus.

Los empresarios mostraron su “malestar y disgusto” con la Consejería de Educación y Cultura, pues se sienten “traicionados” por no haber contado con el sector para trabajar en el nuevo convenio marco. Además, recuerdan los retrasos en los cobros que se han producido en el último periodo.

“Saben que estamos siempre dispuestos a colaborar y negociar, y tanto es así que, pese a todo, seguimos abiertos al diálogo para encontrar una solución”, subrayó el responsable del Departamento de Transportes de Viajeros de FROET, Antonio Torres, quien reconoció que “no nos gustaría tener que llegar a actuaciones más contundentes porque estamos empeñados en que esto se puede arreglar por las buenas”.

Y es que, reconoció Torres, los ánimos de las empresas de transportes están “por los suelos”, porque “ha sido un jarro de agua fría”. Sin embargo, la situación ha propiciado “una unión total en el sector, no sólo en lo que respecta a las empresas, sino también con los trabajadores, que viven con la misma intranquilidad y angustia lo que está pasando”.

El nuevo convenio marco, que recoge unos precios inferiores en más de un 20 % de media por debajo de los aplicados hace doce años, pese al encarecimiento de costes, obliga a las empresas que concursan a rebajar, todavía más, las tarifas, por lo que podrían llegarse a presentarse bajas de hasta un 30 % en relación al convenio actual.

Por ello, las empresas de autobuses acusan a la Consejería de “**precarizar el empleo**” ya que los precios “irresponsables, insuficientes e inviables” que recoge el convenio marco van a abocar a las compañías a contratar por horas a sus trabajadores para poder presentar una oferta. “Que en el siglo XXI estemos dando pasos atrás en materia laboral auspiciados por la Administración no tiene ni pies ni cabeza”, apostilló Torres.

El sector de autobuses escolares teme que las condiciones del nuevo convenio dejen fuera a las empresas de la Región de Murcia, debido a su pe-

queño y mediano tamaño, en favor de 2 o 3 compañías grandes de fuera de la provincia, expulsando así al sector autóctono. En la Región de Murcia hay 67 empresas de transporte escolar, que cubren 393 rutas y que emplean a más de mil trabajadores de forma directa.

Trasladan a PSRM-PSOE y Cs su temor a posibles cierres y despidos

Dentro de la línea de diálogo emprendida, el sector de transporte de viajeros de FROET está manteniendo reuniones con los partidos políticos con representación en la Asamblea Regional.

Así el sector de transportes de viajeros por carretera de FROET ha trasladado al **PSRM-PSOE** el “malestar y desconcierto” de empresarios y trabajadores por el nuevo convenio marco del transporte escolar elaborado por la Consejería de Educación y Cultura.

Una representación del Partido Socialista de la Región de Murcia conoció de primera mano la situación de “zozobra” que atraviesa el sector, que ve peligrar su viabilidad debido a los bajos precios del nuevo convenio, más de un 20 % inferiores a los del convenio anterior, pese al encarecimiento significativo de los costes.

Los empresarios de autobuses explicaron que el sector “ha hecho piña” con los trabajadores, que ven peligrar sus puestos de trabajo ante el riesgo de cierre de las empresas, y reiteraron su petición de que la Consejería prorrogue el convenio en vigor mientras se negocia con el sector uno nuevo.

Asistieron a la reunión por parte del PSRM-PSOE la secretaria de Transportes e Infraestructuras, Lourdes Retuerto; el secretario adjunto de Políticas Educativas y diputado regional, Antonio José Espín; la también parlamentaria regional, Antonia Abenza; y el concejal en el Ayuntamiento de Murcia, Juan Vicente Larrosa. Por parte de FROET acudieron el presidente de Viajeros, Juan Jesús Martínez; el secretario, Antonio Abellán; y el director del departamento, Antonio Torres.



Asimismo, representantes de las empresas de autobuses de la Región mantuvieron también una reunión con miembros de **Ciudadanos**, a quienes trasladaron el difícil momento económico que atraviesan, así como su temor a posibles cierres y despidos debido a la situación de inviabilidad en la que quedarían con el nuevo convenio marco elaborado por la Consejería de Educación y Cultura sobre el transporte escolar.

Y es que, el transporte de viajeros tiene una gran

dependencia del transporte escolar en la Región de Murcia, ya que el 80 % de los ingresos proceden de los traslados de alumnos a los centros educativos. La situación derivada de la pandemia ha dejado a prácticamente a cero el resto de ingresos, los provenientes del transporte discrecional, por la suspensión de congresos, eventos, y el descenso del turismo.

Por ello, el sector ve “con enorme preocupación” el convenio marco, ya que los precios de las líneas

son más de un 20 % inferiores a los del año 2009, pese a haber pasado doce años y haberse encarecido de forma significativa los costes.

Las empresas de autobuses plantearon a los representantes de Cs la posibilidad de prorrogar durante tres años el actual convenio en vigor o, en su caso, retirar el publicado por la Consejería para negociar uno nuevo contando la colaboración del sector.

FROET estima que este año las pérdidas del sector de autobuses alcanzarán los 13,2 M€, de los cuales 7,1 millones son desde el principio del estado de alarma hasta el 30 de junio. La media por empresa es de 255.000 € de pérdidas.

Asistieron a la reunión el diputado regional de Cs, Juan José Molina; el secretario de Acción Institucional, Gabriel Sánchez; y la secretaria de Organización, María José Ros. Por parte de FROET acudieron el presidente de Viajeros, Juan Jesús Martínez; el secretario, Antonio Abellán; y el director del departamento, Antonio Torres.

Problemas para comprar combustible y pagar las nóminas ante los impagos del curso pasado

A todo ello se suma que las empresas de autobuses de la Región de Murcia atraviesan en la actualidad una situación “dramática” debido al retraso en los abonos de las liquidaciones correspondientes al curso pasado 2019-2020. De hecho, calculan que, en pocos días una parte de las empresas comenzará a tener problemas para comprar combustible y pagar las nóminas de los trabajadores, situación que irá extendiéndose en cascada al resto de compañías, que se verán abocadas a no poder prestar el servicio de autobús escolar.

Por ello, han hecho un llamamiento “desesperado” a la Consejería de Educación y Cultura para que solvante la situación de forma urgente. En este sentido, explicaron que hace dos semanas trasladaron a la Consejería este problema y les comunicaron que los pagos comenzarían en un par de días, ya que contaban con los fondos para hacer frente a las facturas. Sin embargo, hasta la fecha el abono no se ha producido.

La situación es tan terrible que algunas empresas están teniendo que recurrir a los préstamos para poder adquirir el combustible y ven “un horizonte muy negro” si la situación no se desbloquea.

“Estamos en un punto en el que vemos peligrar muy seriamente poder prestar el servicio porque no vamos a poner ni arrancar los autobuses”, lamentaron.

FROET advierte que, debido a la imposibilidad de prestar otros servicios de transportes de viajeros por las restricciones derivadas de la crisis sanitaria por la COVID-19, esta situación conllevará al cierre de empresas, destruyéndose numerosos puestos de trabajo y el tejido productivo de la Región de Murcia.

En este sentido, explican que las empresas de transporte escolar se encuentran “al límite” y han hecho “un tremendo esfuerzo” para que el inicio del curso escolar comenzara con normalidad, con el fin de que los alumnos tuvieran una ‘Vuelta al Cole’ con todas las garantías de seguridad.

El cumplimiento con el aforo establecido del 50 % en cada autocar dentro de las medidas anti-Covid ha llevado a tener que realizar dobles expediciones y desdoblamientos en las líneas inicialmente establecidas, lo que acarrea un importante incremento de costes, tanto en personal como en combustible y medidas higiénico-sanitarias.

Sin embargo, la Consejería de Educación y Cultura no abonará los refuerzos de líneas del presente curso escolar hasta julio de 2021. Así, se produce la situación ‘kafkiana’ de que las empresas están financiando por adelantado a la Administración el propio servicio que ya le están prestando, agravando todavía más la situación que vienen arrastrando desde que en marzo se decretara el estado de alarma y los autocares tuvieran que quedarse encerrados en las cocheras.

Desde la Federación consideran que el sector del transporte escolar “no puede estar sometido a los vaivenes de la Administración” y recuerda que se trata de un servicio público “que está calendado y se puede trabajar con una previsión”. “Somos conscientes de que la excepcionalidad de la situación puede llevar a tener que efectuar cambios o reorganizar rutas, pero siempre hemos tenido la mano tendida para trabajar conjuntamente”, recalcaron desde la sección de Transportes de Viajeros de FROET.

Finalmente, confían en que el Gobierno regional sea sensible a sus demandas y desatasque la situación en breves fechas. ■

Marifrán Carazo pide al Estado la ampliación de las ayudas para el transporte por carretera

Deben mantenerse las compensaciones hasta que se recupere la demanda de viajeros



La consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, Marifrán Carazo, que participó en la Conferencia Sectorial de Transporte de septiembre, reclamó al ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, José Luis Ábalos, la ampliación de la compensación prevista para las empresas de autobuses con concesión administrativa hasta que se recupere la demanda de viajeros, así como otras ayudas para paliar las pérdidas sufridas por el sector durante la pandemia del COVID-19.

En la Conferencia, en la que participaron representantes de todas las comunidades autónomas, la consejera explicó que, en el caso del transporte público de viajeros por carretera, la pandemia ha generado problemas de tesorería a los concesio-

narios, que han mantenido servicios a pesar del descenso de demanda. Se ha producido la ruptura del equilibrio económico-financiero de las concesiones, ya que su único ingreso procede de los usuarios.

Por ello, ya en la reunión sectorial del transporte de abril la Consejería solicitó al ministro tres cuestiones vitales: la creación de un crédito extraordinario a fondo perdido para compensación a los operadores de transporte, un criterio claro de articulación jurídica para el reequilibrio de las concesiones de transporte y una línea de ayudas al sector para la necesaria adaptación a la nueva situación una vez pasado el Estado de Alarma.

GANA LICITACIONES Y CONCURSOS

AUMENTANDO LA SEGURIDAD DE TUS PASAJEROS
CON:



Convierte tus Asientos en 'ASIENTOS SALVAVIDAS'



¡ESCANEA EL CÓDIGO Y DESCUBRE EL SISTEMA!

RESCATA **70%** Más Rápido
=
50% MENOS VICTIMAS

E-Rescue es un sistema de rápida extracción y evacuación de heridos en caso de accidente. Se basa en un sistema revolucionario que permite extraer del vehículo el conjunto de "asiento + herido", consiguiendo rescates más rápidos y seguros.

Disminuye radicalmente el coste social y económico de un accidente de tráfico.



OFICIALMENTE RECOMENDADO POR:



MINISTERIO
DEL INTERIOR



European
Commission

This project has received funding from the European Union's Horizon 2020 Research and Innovation Programme under Grant Agreement No 858/438 "ERESQUE"

Según la consejera, **“las concesionarias y sus servicios son vitales para mantener la cohesión territorial en Andalucía y para no dejar de atender a quienes viven en pueblos pequeños”**, de ahí que defienda la necesidad de ampliar las ayudas hasta que se restablezca la demanda anterior al COVID.

Ayudas para contrarrestar el impacto económico en las empresas de transporte por carretera y garantizar los servicios

Por este motivo, el Consejo de Gobierno aprobó el [Decreto-ley 22/2020](#), ratificado por el Parlamento andaluz, con el que adelantará unas partidas extraordinarias a los concesionarios de transporte por carretera por las pérdidas deficitarias originadas durante el estado de alarma declarado por la pandemia del Covid-19, dadas las restricciones en la movilidad y en los servicios. El adelanto de 17,4 M€ en un primer periodo, desde el 14 de marzo hasta el 31 de mayo, y otros 35 M€ hasta el 31 de octubre.

Es la segunda vez que esta medida obtiene el visto bueno del Consejo de Gobierno, puesto que ya el 28 de julio se incluyó en el [decreto ley 20/2020](#) de medidas con carácter extraordinario y urgente ante la situación generada por el coronavirus. Dicho texto no fue convalidado en la Diputación Permanente del Parlamento, de ahí que esta medida de la Consejería de Fomento se presente de nuevo en un decreto ley propio.

La primera cuantía, que se estima en 17,4 M€, atiende al desequilibrio económico de estos operadores durante los meses de marzo, abril y mayo, con caídas de la demanda de hasta el 95 %. Este dinero será un adelanto mientras se espera que se concreten las ayudas anunciadas por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para el sector del transporte y ante la urgencia existente por el precario estado de las cuentas de los concesionarios, algunos de los cuales se han planteado abandonar la prestación del servicio debido a su delicada situación económica.

Real Decreto Ley 22/2020, de 16 de junio, crea el Fondo COVID-19 autorizando un crédito extraordinario a las comunidades autónomas de 272 M€ para los servicios regulares permanentes de uso general de viajeros interurbanos por carretera, dentro de su ámbito competencial. No obstante, en esa misma norma se recuerda que ese reparto territorial se realizará tras la publicación de la correspondiente orden ministerial en diciembre de 2020.

Para la Consejería, ese plazo, dada la situación del sector, podría dar lugar al abandono por parte de muchos concesionarios de un servicio básico, sobre todo en muchos municipios pequeños de Andalucía.

Este nuevo decreto ley andaluz recoge un segundo tramo de compensación desde el 1 de junio hasta el 31 de octubre. El Gobierno andaluz ha reconocido que el servicio del transporte público por carretera es uno de los más afectados por la crisis sanitaria del coronavirus, puesto que provocó el confinamiento durante más de tres meses, restringiendo los desplazamientos a los servicios esenciales.

Las partidas económicas incluidas en el decreto van a permitir dotar a estas empresas de una liquidez necesaria para su viabilidad y con ella el mantenimiento de los más de **10.000 empleos directos** y otros tantos indirectos que generan. Además, pretende ser un incentivo para los operadores para la recuperación de los servicios, ya que parte de las ayudas están ligadas a los kilómetros recorridos en 2020. Esto ayudará a garantizar la prestación de los servicios del transporte regular por carretera, clave para la comunicación de pueblos y ciudades andaluzas, así como el servicio del catamarán que une Cádiz con El Puerto de Santa María y Rota, puesto que la norma también incluye este adelanto de las ayudas al concesionario.

La compensación económica se cuantificará a través de un **cálculo entre los ingresos teóricos y los ingresos reales**, donde se tendrá en cuenta no sólo los costes fijos y kilómetros recorridos, sino también los costes de limpieza y desinfección. De esta forma, la comunidad andaluza es la primera en establecer el procedimiento de compensación para el transporte regular interurbano por carretera y marítimo de esta cuantía, de ahí que otras comunidades se hayan interesado por el procedimiento habilitado.

En Andalucía existen 122 contratos de concesión, con 80 operadores de transporte que ofrecen más de 1.000 rutas con unos 1.500 autobuses, y 7.000 puntos de subida/bajada de viajeros (estaciones, apeaderos y marquesinas). Con este sistema concesional se ofrece un servicio de transporte público regular de viajeros por carretera a los 8,6 millones de andaluces, movilizándolo unos 70 millones de viajeros al año, sin que esto suponga coste alguno para la Administración. ■

Ethel Vázquez destaca el trabajo de la Xunta para garantizar un transporte público seguro y viable frente a la pandemia

Y la colaboración con el sector y el compromiso conjunto, que está permitiendo el restablecimiento progresivo de los servicios interurbanos de viajeros



La conselleira de Infraestructuras y Movilidad, Ethel Vázquez, ha destacado hace unos días en el Parlamento de Galicia el trabajo de la Xunta para garantizar un transporte público viable y seguro frente a la pandemia y al abandono del Gobierno central.

En su intervención, Vázquez Mourelle hizo hincapié en la labor de la Xunta, intensificado a raíz de la pandemia del COVID-19, para garantizar la viabilidad de las empresas y los puestos de trabajo que generan, y para evitar poner en riesgo el acceso de miles de gallegos a servicios básicos como la sanidad o la educación.

La titular de Infraestructuras ahondó en la situación del transporte público interurbano de viajeros dependiente de la Xunta que, con la **colaboración y compromiso del sector**, está permitiendo el restablecimiento progresivo de los servicios. La situación del autobús choca con la de los servicios de tren en Galicia que, en palabras de la conselleira, “pasa de castaño oscuro”.

En el momento de las restricciones de movilidad impuestas por el estado de alarma los servicios de transporte público dependientes de la Xunta experimentaron una reducción media superior al 95 %. Actualmente, los servicios de autobús interurbano están restablecidos al 100 % en el caso de las líneas provinciales y a un mínimo del 80 % en el caso de las conexiones entre provincias y esto pese a que la demanda se sitúa en torno al 50 % con respecto a los valores anteriores a la pandemia.

La conselleira puso en valor los incentivos y ayudas activadas desde distintas áreas del Gobierno gallego, destacando la inyección de **6 M€ para ofrecer liquidez a las concesionarias y compensar el déficit de ingresos sufrido por la caída drástica de viajeros**.

Esta iniciativa, en palabras de Ethel Vázquez, “constituye una auténtica balsa salvavidas” para el sector, resultando ahora aún más trascendente, “porque ocho meses después de que se decretase el estado de alarma, con todo lo que eso supuso, el Gobierno de Sánchez aun no dio ni euro de ayuda al sector”, remarcó.

Ethel Vázquez mostró la disconformidad de la Xunta con el manejo de los tiempos por parte del Gobierno del Estado. En este sentido subrayó que el Ejecutivo central no es rápido en el restablecimiento de los trenes que suprimió, amparándose en el estado de alarma y la consiguiente restricción de la movilidad; ni es rápido en acudir en ayuda de los sectores más castigados, precisamente por esa limitación de la movilidad.

A este respecto, hizo un pormenorizado repaso de todos los trámites realizados desde el depar-

tamento que dirige para la materialización de la transferencia de los 28,19 M€ que le corresponden a Galicia del denominado **‘fondo COVID’ de compensación al transporte público**, comenzando por la remisión de toda la documentación requerida por el Gobierno de España el mismo día en la que la solicitaron, el pasado 8 de julio.

La titular de Infraestructuras y Movilidad advirtió que el Gobierno de España está ignorando la imperiosa necesidad que tiene el sector de recibir la ayuda, al retrasar tres meses más, como pronto en diciembre, el ingreso efectivo del ‘fondo COVID’.

Esta es la información que fue transmitida a la Xunta a principios de octubre, en respuesta a la demanda trasladada por la conselleira a la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para una mayor diligencia en la materialización del pago, **“necesario para garantizar la sostenibilidad del transporte en Galicia”**, insistió la titular de Infraestructuras.

La conselleira ratificó el mantenimiento del compromiso de la Xunta para garantizar, en el marco de las dos competencias, la viabilidad del transporte público, pese a la pandemia y al abandono del Gobierno central, que “deja en la estacada” a un sector estratégico para Galicia y elemento imprescindible para el desarrollo de los programas de movilidad, eficiente, económica y segura que están impulsándose desde la Xunta.

Tras volver a lamentar que el Gobierno central solo “ande ligero para dismantelar, como está haciendo con el servicio de ferrocarril”, la conselleira reiteró la disposición de la Xunta a seguir reclamando “insistentemente y sin descanso” al Gobierno central el cumplimiento de sus compromisos. ■

El gobierno gallego ha inyectado 6 M€ para ofrecer liquidez a las empresas y compensar el déficit de ingresos sufrido por la caída drástica de viajeros

El Govern balear destinará 1 M€ en ayudas para fijos discontinuos del transporte discrecional afectados por la COVID-19

El importe de las ayudas es la financiación del 50 % de los costes de las cuotas a la Seguridad Social de las empresas que no tuvieron ocupación entre julio y septiembre

El Consell de Govern ha aprobado una convocatoria de ayudas excepcionales dirigidas a mantener los puestos de trabajo de los trabajadores fijos discontinuos del sector del transporte discrecional turístico por carretera de las Illes Balears cuyas empresas se hayan visto afectadas por la bajada de actividad causada por la pandemia de la COVID-19.

El objetivo de esta convocatoria es prevenir la situación de desocupación causada a trabajadores fijos discontinuos del sector, que no fueron llamados por carencia de ocupación, pero que las empresas de transporte discrecional incluyeron en un ERTE, haciendo un esfuerzo para mantener estos puestos de trabajo.

El importe global de esta convocatoria es de 1,05 M€, que contribuirán a compensar uno de los sectores que se ha visto gravemente afectado por el cierre de establecimientos turísticos durante la temporada turística de este año.

Estas ayudas excepcionales bonificarán el 50 % del coste de las cuotas de la Seguridad Social, una vez excluidas otras medidas. Así, las subvencio-

nes son compatibles con las exenciones y bonificaciones a las cuales también se pueden acoger las empresas, hasta un total máximo del 75 % de las cuotas.

Las ayudas beneficiarán a un colectivo formado por unas 80 empresas y 1.600 trabajadores de las Illes Balears y se extienden a todas aquellas empresas dedicadas al transporte por carretera discrecional y turístico que cuenten con sede fiscal y centros de trabajo en las Illes Balears.

En este sentido, toda empresa que quiera beneficiarse de estas ayudas deberá cumplir una serie de requisitos, como por ejemplo desarrollar su actividad económica y tener su domicilio fiscal en las Illes Balears, estar al corriente de las obligaciones tributarias o no haber sido sancionado en los últimos tres años por ejercer o tolerar prácticas laborales consideradas discriminatorias por razón de sexo o de género.

Todas las solicitudes se deberán presentar en el Registro General de la Conselleria de Modelo Económico, Turismo y Trabajo. La Dirección General de Trabajo resolverá los expedientes. ■



El Gobierno de La Rioja lanza una campaña para fomentar el uso del transporte público

Favoreciendo los desplazamientos de los riojanos dentro de la comunidad de una manera segura, sostenible, económica, accesible y de calidad

**DÉJATE
LLEVAR**
SUBE AL TRANSPORTE
QUE NOS UNE



Infórmate y consulta las bonificaciones para colectivos prioritarios en:
www.larioja.org/transportepublico

El Gobierno de La Rioja, a través de la Consejería de Sostenibilidad y Transición Ecológica, puso en marcha en septiembre una campaña sobre el servicio de transporte público de viajeros. Con ella se trata de **fomentar el uso de las líneas metropolitanas, interurbanas y rurales** y poner en valor el servicio que **favorece los desplazamientos de los riojanos dentro de la comunidad de una manera segura, sostenible, económica, accesible y de calidad**.

La campaña está **dirigida a la sociedad riojana en general** ya que se trata de un servicio útil para todas las franjas de edades y colectivos usuarios del transporte, entre los que se encuentran trabajadores, familias, estudiantes o mayores de 65 años, entre otros.

Con esta propuesta, el Gobierno de La Rioja pretende incrementar la popularidad y aumentar el número de viajeros en el sistema de transporte. Asimismo, se aspira a sensibilizar a la sociedad acerca de los beneficios que aporta el transporte público, entre ellos, la **sostenibilidad como un medio bajo en emisiones** y cuyo uso repercute en la disminución de la contaminación y en el cuidado del medio ambiente.

Asimismo, entre los objetivos de la campaña está presentar el transporte público como un **vehículo seguro desde el punto de vista de la seguridad vial, así como desde la perspectiva higiénico-sanitaria** porque existe un protocolo de limpieza de cada autobús de manera diaria y la obligación de la mascarilla que garantiza aún más esa seguridad.

A través de la iniciativa también se quiere **reforzar las ayudas al transporte que reciben colectivos prioritarios**: personas que tienen reconocida la incapacidad permanente absoluta o gran invalidez; mayores de 65 años; personas que tengan reconocida la prestación no contributiva de jubilación o invalidez; las víctimas de violencia de género y terrorismo y las personas que tengan reconocido un grado de discapacidad grave (igual o superior al 65 por ciento), estudiantes y universitarios. Estos colectivos tienen una bonificación que supone que el precio del billete se reduzca a 50 céntimos en todos aquellos desplazamientos que tengan su origen y destino en la comunidad.

El Gobierno de La Rioja pone a disposición de los ciudadanos una **web donde se puede consul-**

tar la información sobre las líneas del transporte público, las bonificaciones para colectivos prioritarios y las medidas anticovid: www.larioja.org/transportepublico

Transporte público de La Rioja

El sistema de transporte de viajeros de la Comunidad Autónoma de La Rioja está estructurado en tres niveles. El primero de ellos, el **transporte metropolitano** que cuenta con seis líneas que conectan Logroño con los municipios del área metropolitana. El segundo es el **transporte interurbano** compuesto por 14 líneas que comunican a más de 150 municipios de toda La Rioja. Y, por último, las **líneas rurales** que unen a más de 60 pequeños municipios con sus cabeceras de comarca. ■

Las empresas de transporte de viajeros de Castilla-La Mancha ya pueden solicitar las ayudas para las pérdidas en el estado de alarma

Tienen un importe total de 2 M€, con concesiones de un máximo de 150.000 por empresa

El pasado 27 de octubre se publicó en el Diario Oficial de Castilla-La Mancha ha publicado un [Decreto 65/2020](#) por el que se aprueban las bases reguladoras para la concesión directa de subvenciones por la COVID-19 a empresas que prestan el servicio de transporte público regular de viajeros en la comunidad autónoma de Castilla-La Mancha.

El **plazo de presentación de solicitudes** abarca desde el pasado 28 de octubre **hasta el próximo 17 de noviembre de 2020**.

Los **destinatarios** de esta subvención son tanto los concesionarios de los servicios de transporte regular de viajeros por carretera de uso general de titularidad autonómica, como a los operadores que prestan servicios conectando tráficos en el territorio de Castilla-La Mancha mediante la imposición por la Administración Autonómica de obligaciones de servicio público.

El **objeto** de este Decreto es regular la concesión directa de subvención destinada a paliar parcialmente los efectos de la crisis socio sanitaria provocada por la COVID-19, compensando la pérdida de ingresos y contribuyendo en la sustentación de determinados costes soportados por los operadores de transporte de viajeros durante toda la vigencia del estado de alarma.

Y su **finalidad** es la de mantener la prestación de dichos servicios públicos, de tal forma que se siga garantizando el derecho a la movilidad de las personas.

El **marco temporal** de estas ayudas debe entenderse referido al periodo de vigencia del estado de alarma y sus sucesivas prórrogas, esto es, durante el periodo comprendido entre las 00.00 horas del día 14 de marzo de 2020 y las 00.00 horas del día 21 de junio de 2020.



El cálculo de las cuantías de las subvenciones a conceder se realizará adicionando como premisas la pérdida de ingresos en las expediciones efectivamente realizadas, procedentes de la venta de billetes a los usuarios, incluidos los ingresos obtenidos por las ayudas al transporte por la reducción del precio de los billetes a los diferentes colectivos de personas que son beneficiarios de este tipo de ayudas en el ámbito de la comunidad autónoma.

Estas ayudas, por un **importe** total de 2 M€ -con concesiones de un máximo de 150.000 € por empresa-, pretenden paliar la pérdida de ingresos experimentada durante la vigencia del estado de alarma.

El cálculo del importe a subvencionar se cuantificará en función de:

- La pérdida de ingresos en las expediciones efectivamente realizadas, procedentes de la venta de billetes a los usuarios.
- Los costes fijos soportados en aquellas expediciones no realizadas.
- Los costes por disponibilidad de personal para la realización de servicios a demanda.
- Los costes de explotación por la desinfección de los vehículos utilizados.

Importe Subvención = Pérdida ingresos + Coste fijos + Costes personal + Sobrecostes explotación

El cálculo de la pérdida de ingresos tomará como referencia los ingresos medios por kilómetro obtenidos en el servicio de que se trate durante el año 2019.

En el caso de aquellos servicios que no se prestaran en 2019, se tomará como referencia el ingreso medio por kilómetro que haya servido de base para la licitación del correspondiente contrato.

Al valor monetario de los ingresos que hubiera sido previsible obtener en las expediciones realizadas durante el periodo de estado de alarma por aplicación de la metodología anterior, se le sustraerán los ingresos efectivamente obtenidos en dicho periodo, resultando así el importe de la pérdida de ingresos a subvencionar.

También se pagarán costes fijos soportados en aquellas expediciones no realizadas como amortización de vehículos, costes financieros, seguros, impuestos, tasas y gastos generales, así como los costes por disponibilidad de personal para la realización de expediciones a la demanda en los servicios donde se hubiera ofrecido transporte a la demanda.

Los costes de explotación por la desinfección de los vehículos utilizados, con un máximo de 0,10 euros por vehículo y kilómetro realizado. ■

El Consell valenciano indemnizará con 26 M€ a las empresas de transporte público interurbano por el COVID-19

Para paliar la reducción de ingresos, por la disminución de usuarios y las medidas adoptadas por la pandemia

El Consell acaba de aprobar un decreto ley por el que se establecen medidas de carácter extraordinario y urgente para indemnizar a las empresas dedicadas al transporte público regular interurbano de viajeros por carretera, competencia de la Generalitat Valenciana, ante la emergencia sanitaria provocada por el COVID-19.

Con estas indemnizaciones, la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad quiere paliar la reducción extraordinaria de ingresos sufrida por las empresas de transporte, tanto por la disminución del número de usuarios como por la adopción de medidas ante la pandemia.

A estas ayudas, que tienen una dotación global de 26.000.000 € con fondos propios de la Generalitat, podrán optar las empresas que ofrecieron servicio de transporte regular desde la declaración del estado de alarma hasta la fecha de la solicitud, con el compromiso de continuar prestándolo hasta el 31 de diciembre de 2020.

Para el cálculo de la indemnización económica ex-

traordinaria se establece un ámbito temporal con un primer periodo que comprende la vigencia del estado de alarma, hasta el 21 de junio de 2020; y un segundo periodo, denominado nueva normalidad, entre el 21 de junio y el 31 de diciembre de 2020.

La indemnización se determinará teniendo en cuenta la reducción de ingresos por la disminución de la demanda de viajeros, los costes fijos inherentes a las prestaciones no realizadas como consecuencia de la reducción de servicios autorizada por la administración, así como el incremento de los costes por la desinfección de los vehículos durante la vigencia del estado de alarma y el periodo posterior de nueva normalidad.

El procedimiento para indemnizar económicamente las empresas se iniciará mediante solicitud telemática de la empresa prestamista del servicio, que tendrá que presentarse en el plazo de siete días naturales desde la entrada en vigor del presente decreto ley, dirigida a la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad. ■



La Comunidad de Madrid da un nuevo impulso a la futura Ley de Movilidad Sostenible

Para su elaboración se contemplan cuestiones como el cambio climático, la calidad del aire y la sostenibilidad económica



La Comunidad de Madrid da un impulso a la futura Ley de Movilidad Sostenible regional, cuyo borrador está previsto que esté finalizado en el primer trimestre del año que viene. Una vez trabajado con el resto de consejerías, los principales ayuntamientos de la región y diversos actores clave en la movilidad, el objetivo es poder iniciar su tramitación parlamentaria inmediatamente después.

Así lo avanzó el consejero de Transportes, Movilidad e Infraestructuras, Ángel Garrido, en la Asamblea de Madrid, donde dio detalles de los trabajos para la elaboración de la nueva ley, que establecerá un marco regulatorio para la mejora de la movilidad en la Comunidad de Madrid.

“Esta ley no sólo nos permitirá una mejor coordinación en la planificación de la movilidad a escala regional sino, también, la ejecución de nuevas inversiones. Además, en colaboración con los ayuntamientos, facilitará la renovación del parque de vehículos y el desarrollo de la movilidad eléctrica”, apuntó.

Garrido explicó cómo hace un año se formó un grupo de trabajo multidisciplinar integrado por representantes de todas las áreas de la Consejería de Transportes, así como de Metro de Madrid y del Consorcio Regional de Transportes de Madrid. “Una implicación que pone de manifiesto la importancia que esta ley tiene para nosotros y nuestro

compromiso de sacarla adelante en esta legislatura”, señaló.

Este grupo de trabajo no ha interrumpido sus tareas “ni siquiera durante el Estado de alarma, con el firme objetivo de elaborar un documento que refleje las necesidades legislativas de la Comunidad de Madrid en materia de movilidad sostenible”, añadió.

En este sentido, el consejero subrayó la necesidad de hacer partícipes en el proceso de elaboración de la ley a los principales actores involucrados en la movilidad de la Comunidad de Madrid, tanto públicos como privados.

En esta línea, y en paralelo al trabajo realizado por el grupo de la Consejería, se han mantenido reuniones con diferentes actores del sector, empresas y asociaciones de movilidad, asociaciones de transporte de viajeros por carretera y de transporte de mercancías, consultoras y empresas de otros sectores. Todo ello con el fin de recabar información de primera mano de los principales conocedores de los retos que afrontan en cada una de las áreas y para aprovechar su conocimiento en dichas materias.

Grupos transversales

“Para la elaboración de esta ley, contemplamos cuestiones tales como el cambio climático, la calidad del aire y la sostenibilidad económica, por lo que también se están formando grupos de trabajo interdepartamentales con otras consejerías con claros intereses en la materia”, explicó Garrido, que citó como ejemplo a la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Sostenibilidad o la Consejería de Economía, Empleo y Competitividad. El objetivo es incorporar aquellas ideas y necesidades que en materia de movilidad sostenible puedan aportar.

El consejero también señaló que para el desarrollo de la norma se tendrá en cuenta el proyecto de Ley de Movilidad Sostenible estatal en el que está trabajando el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, que podría publicarse en breve. De este modo, se prevé dedicar el primer trimestre de 2021 a revisar la propuesta del Gobierno central para tratar de evitar posibles incoherencias o contradicciones entre ambos textos.

“Seguimos trabajando intensamente para hacer de la Ley de Movilidad Sostenible una realidad y, con ello, disponer de una herramienta eficaz para el logro de una movilidad segura y sostenible”, concluyó. ■

Cantabria aboga por fijar un modelo de transporte que responda a la demanda del mundo rural

Se constituye un grupo sectorial que fijará las acciones sobre energías renovables y transporte, dentro de la estrategia para paliar la despoblación

La consejera de Presidencia asistió a la constitución del grupo sectorial que fijará las acciones sobre energías renovables y transporte, dentro de la estrategia para paliar la despoblación.

La consejera de Presidencia, Interior, Justicia y Acción Exterior, Paula Fernández Viaña, ha defendido

un modelo de transporte que pueda atender las demandas de movilidad del mundo rural y considera este servicio público “esencial” para asentar población en Cantabria.

Así lo ha señalado tras la constitución del grupo de trabajo sectorial que fijará las acciones en materia de transporte y energías renovables encaminadas



a paliar el fenómeno del despoblamiento en las áreas rurales. Las medidas que salgan de esta mesa de trabajo se integrarán en la estrategia regional en la que trabaja actualmente el Consejo Asesor formado en este ámbito y que engloba a todos los departamentos del Gobierno con áreas de competencia, alcaldes de los municipios en riesgo y representantes de grupos de acción local.

Fernández Viaña ha destacado los pasos dados hasta el momento por la Consejería de Industria, competente en materia de transporte, en colaboración con la de Educación, a través del decreto que permite el uso del transporte escolar a viajeros de zonas rurales, aprobado en 2019, una medida que rentabiliza y optimiza los recursos públicos.

Sin embargo, ha advertido de la complicada situación que pasa el sector del transporte debido a la pandemia y, por eso, ha abogado por dotar de un “papel importante” a este ámbito dentro de la estrategia de despoblamiento y trabajar para establecer soluciones “reales” a los problemas de movilidad.

La consejera de Presidencia se ha referido también a la importancia de afrontar la estrategia de despoblamiento desde un punto de vista “global y transversal” en el seno del Consejo Asesor y, a su vez, en grupos sectoriales especializados y competentes en la materia para que en poco tiempo se identifiquen las dificultades y se diseñen conjuntamente las acciones a desarrollar.

Asimismo, ha recordado que Cantabria partía de un estudio de la Universidad de Cantabria sobre este fenómeno y además es uno de los ejes de acción de las comisiones especializadas de la Mesa de Diálogo Social.

“Creo que esta es la mejor fórmula para contar con una estrategia de despoblamiento, capaz de integrar, en un breve plazo, las acciones de las consejerías, que tomen forma - vía presupuestos o como se demande según el tipo de iniciativa-, con el objetivo de que realmente se puedan ver sobre el territorio hechos, que es lo que todos deseamos”, ha señalado.

Con el grupo sobre transportes y energías renovables, constituido ese día, se cierra la constitución de las mesas que permitirán avanzar por sectores en la estrategia regional de despoblamiento y adoptar de forma conjunta las líneas de actuación más eficaces.

Los cuatro grupos de trabajo sectoriales coincidentes con las áreas de actuación prioritarias son: digitalización, innovación y educación; sanidad y servicios sociales; medio ambiente y abastecimiento de aguas; y energías renovables y transporte.

El Consejo Asesor para la Lucha contra el Despoblamiento decidió en su última reunión la constitución de estos grupos que trabajarán en la elaboración de la estrategia regional, que coordinará a su vez las acciones al proyecto nacional sobre el reto demográfico. ■

La Xunta inicia el procedimiento para extender los beneficios del transporte metropolitano a toda Galicia

Con una inversión que permitirá la bonificación de casi 17,5 millones de viajes al año y alrededor de 2 millones de transbordos



En el Consello de la Xunta ha dado el visto bueno al informe para regular la implantación del Área de Transportes de Galicia, un paso que da inicio al proceso para extender a toda la comunidad los beneficios del transporte metropolitano.

El Área de Transporte de Galicia permitirá aplicar las ventajas de las actuales Áreas de Transporte Metropolitano de A Coruña, Santiago, Ferrol, Lugo y Vigo a cualquier viaje realizado en un autobús dependiente de la Xunta por todo el territorio de la

comunidad autónoma. De esta forma, los ciudadanos de todos los municipios gallegos dispondrán de descuentos en los precios de los billetes que ya se disfrutaban en las áreas de transporte metropolitano que se han habilitado.

La Consellería de Infraestructura y Movilidad someterá este documento a información pública en las próximas semanas. Este trámite constará de un plazo de un mes para aportar sugerencias, que serán analizadas para introducir aquellas que sean viables con el fin de aprobar el documento final en el primer semestre de 2021.

Una vez aprobado el documento, la Xunta firmará los convenios con los ayuntamientos interesados en adherirse al Área de Transporte de Galicia para incorporarlos de manera progresiva hasta que la implementación se haya completado en toda la comunidad.

La Xunta estima que la explotación del Área de Transporte de Galicia supondrá una inversión anual de 10,3 M€, de los que la Xunta aportará 7,7 millones y los ayuntamientos financiarán el resto.

Esta inversión permitirá la bonificación de casi 17,5 millones de viajes al año y alrededor de 2 millones de transbordos.

Plan de Transporte Público de Galicia

Esta iniciativa se enmarca dentro del proceso de modernización del transporte público en la comunidad gallega, impulsado por la Xunta a través del Plan de Transporte Público de Galicia. Este plan, que implica la reorganización de todas las líneas de autobuses dependientes de la administración regional, más de 3.144 rutas, se completará el próximo enero.

Los nuevos contratos prevén la incorporación progresiva a los autobuses de los sistemas de cobro necesarios para el funcionamiento de las actuales tarjetas TMG y Xente Nova. De esta forma, los usuarios ya podrán beneficiarse de un 10 % de descuento sobre el precio del billete con el uso del TMG y los menores de 21 años podrán viajar gratis utilizando la tarjeta Xente Nova.

Estas medidas ya están en servicio en las líneas de autobuses de la provincia de Ourense y la zona de Pontevedra y se irán ampliando progresivamente al resto del territorio.

Con la creación del Área de Transportes de Galicia, abordada hoy en el Consello, los ayuntamientos tendrán la oportunidad de colaborar para potenciar el alcance de estas bonificaciones adhiriéndose al sistema, siguiendo el esquema de las actuales áreas de transporte metropolitano.

Bonificaciones y sistema zonal

El Área de Transporte de Galicia prevé la activación de las mismas tarifas para toda la Comunidad, pasando de un sistema tarifario basado en saltos a otro que toma como referencia las distancias entre los núcleos principales de los municipios.

Los usuarios pagarán precios fijos en función del rango en el que se ubique la distancia entre los términos municipales de origen y destino del viaje, sin tener en cuenta el número de etapas requeridas en el viaje. La Xunta financiará el total del coste adicional que suponen los traslados intermunicipales realizados en cualquier ayuntamiento de Galicia, además de los traslados con el autobús urbano de las ciudades adheridas.

El medio de pago será la Tarjeta de Transporte Público de Galicia y su uso supondrá una bonificación zonal de 0,50 € en el precio de cada viaje, que se asumirá en un 80 % por la Xunta y en el 20 % restante por el Ayuntamiento correspondiente.

Este bono se sumará al 10 % de descuento en viajes que la Xunta ya tiene previsto aplicar a los usuarios de la tarjeta TMG, independientemente de que el ayuntamiento sea socio o no, así como gratuito para menores de 21 años.

Además, los usuarios que efectúen en el mes un determinado número de desplazamientos en los mismos términos municipales también sumarán una bonificación. ■

La Junta de Castilla y León y el Ayuntamiento de Segovia impulsan la construcción de una nueva estación de autobuses



El consejero de Fomento y Medio Ambiente, Juan Carlos Suárez-Quíñones, y la alcaldesa de Segovia, Clara Luquero, han firmado un protocolo entre ambas administraciones para impulsar la construcción de una nueva estación de autobuses que reemplace a la actual y dote a la ciudad de una infraestructura de transportes moderna, eficiente y sostenible que cumpla los estándares tecnológicos y de calidad requeridos por la ciudadanía de Segovia. Se creará una Comisión de Coordinación entre la Consejería y el Ayuntamiento.

El Protocolo viene a confirmar la disposición de ambas administraciones, Junta y Ayuntamiento de Segovia, para definir las futuras líneas de colabo-

ración para la construcción de una nueva estación de autobuses en Segovia. Esta colaboración articula las actuaciones que desarrollarán cada una de las administraciones para el logro de tal fin y que van encaminadas, dentro del ámbito competencial de cada una de ellas; por un lado, a la realización de las actuaciones oportunas para lograr la disposición de un solar y de los terrenos donde se ubicará la futura estación y, por otro, a la construcción de la infraestructura, su puesta en funcionamiento y explotación.

La actual estación de autobuses de Segovia, de titularidad municipal, ocupa los bajos de un edificio de viviendas situado entre las calles Ezequiel

González y Barreros. Fue objeto de obras de remodelación en 2016, consistentes en el cambio de cubierta de la campa y de la zona de dársenas, la reparación de solado de campa, el rediseño de los andenes, y el acondicionamiento de la zona de acceso de viajeros. Dichas obras de remodelación contaron con una aportación de la Junta de Castilla y León de 500.000 €. En esta infraestructura, se concentran **80.080 expediciones al año**, incluidos tráficos internacionales de autobuses.

Ambas administraciones coinciden en la **importancia que el transporte público de viajeros en autobús tiene en Castilla y León**, por lo que el desarrollo y modernización de las estaciones de autobuses es clave, tanto desde el punto de vista de la movilidad, como de la vertebración de la Comunidad. De ahí el interés de la Junta y el Ayuntamiento de establecer este marco colaborativo para impulsar la construcción de una nueva estación de autobuses en Segovia.

Ambicioso programa regional de modernización de estaciones de autobuses

El modelo regional de la Junta para el desarrollo de la red de estaciones de autobuses en Castilla y León tiene como objetivo incrementar la calidad, sostenibilidad y modernización de las instalaciones y convertirlas en elementos promotores del transporte público y en un polo más de generación de actividad económica. Desde la pasada legislatura la Consejería de Fomento y Medio Ambien-

te viene desarrollando un ambicioso programa de modernización de estas infraestructuras.

Las líneas generales de actuación de la Junta son la modernización del conjunto arquitectónico; la tecnificación y digitalización; la mejora de las condiciones de confortabilidad y calidad del servicio; eficiencia energética, y la adaptación del edificio a personas con discapacidad. Junto a ello se incorpora una nueva señalética e imagen de marca común.

En esta Comunidad Autónoma hay **un total de 69 estaciones de autobuses**: 55 son de titularidad de la Junta de Castilla y León, 11 son de titularidad de Ayuntamientos y 3 son de titularidad privada.

La Junta de Castilla y León ha invertido hasta el momento en este programa de modernización 8.671.599 €; 14 estaciones de autobuses están ya remodeladas, y otras 10 están actualmente en obras o con los proyectos iniciados.

En la provincia de Segovia se ha actuado en la remodelación de la actual estación de Segovia (500.000 €), en la de Nava de la Asunción (63.375 €) y actualmente están pendiente de inicio las obras de remodelación de la estación de El Espinar (266.000 €). Asimismo, la Consejería de Fomento y Medio Ambiente ha concedido una subvención para la reforma de la estación de Barbolla-El Olmo por importe de 59.550 €. ■

Castilla-La Mancha participará activamente en la Mesa del Transporte Rural que pondrá en marcha el Mitma

Y solicita al ministro Ábalos de la recuperación de líneas del transporte de viajeros por carretera de titularidad estatal

El Gobierno de Castilla-La Mancha participará activamente en la Mesa del Transporte Rural que pondrá en marcha el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma). El consejero de Fomento, Nacho Hernando, ha anunciado que esta iniciativa es una propuesta que realizó el presidente Emiliano García-Page en la reunión que

mantuvo con el ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, José Luis Ábalos.

En este sentido, el consejero ha explicado que a través de esta Mesa y "con ayuda del MITMA vamos a poder acelerar la transformación en el **modelo de transporte** que va a ser **más garantista**



para el ciudadano y más factible y viable para la empresa", y ha añadido que con este nuevo modelo sensible a la demanda "vamos a depender tanto de taxistas como de pequeñas empresas en el municipios lo que va a permitir la creación de empleo y que surjan distintos proyectos empresas de movilidad en los pueblos de Castilla-La Mancha", sin que eso vaya en detrimento de las empresas grandes.

Hernando se ha reunido, junto con el presidente de las Cortes, Pablo Bellido y el delegado de la Junta en Guadalajara, Eusebio Robles, con el alcalde de Molina de Aragón, Francisco Javier Montes al que ha adelantado, además, que ha solicitado al ministro Ábalos la **recuperación de líneas del transporte de viajeros por carretera de titularidad estatal** ya que, ha asegurado que "se puede comprender una suspensión temporal en tiempos de pandemia, pero nadie comprendería, ni nosotros respaldaríamos, recortes premeditados ideológicos o por falta de compromiso con zonas despobladas".

En este sentido, el consejero de Fomento ha asegurado que "en el mismo instante que me diera la

sensación de que íbamos a pasar a un contexto de suspensión temporal de servicios a un recorte, me iban a tener aquí el primero para ser la persona que llevara esta queja al más alto nivel".

Así se lo ha trasladado al ministro de Transportes, Movilidad y Agenda, José Luis Ábalos, y a la secretaria general de Transportes, María José Rallo, a quienes ha explicado que "estas suspensiones tienen que ser recuperadas".

En este sentido, ha destacado que "para liderar con el ejemplo la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha ya recuperó, desde principios de septiembre, al 100 % los servicios en la provincia de Guadalajara, ya es posible y se puede hacer".

Asimismo, Hernando ha hecho hincapié en que **"una de las mayores prioridades de García-Paige y del Gobierno regional es la movilidad"**, y por ello, ha concluido, "se están llevando a cabo innovaciones y mejoras de cara al presupuesto regional del año 2021, ya que **"la movilidad es importante para la prestación de servicios públicos y para la creación de riqueza y empleo"**". ■

Autocares Cabranes, 75 años contigo

Celebra su aniversario con un vehículo conmemorativo (136) que representa un avance más en materia de seguridad, confort y compromiso medioambiental



Este 2020 será un año a recordar desgraciadamente por muchas difíciles y duras situaciones que a todos nos está tocando vivir. Pero hay espacio también para las noticias positivas y los aniversarios siempre lo son. Por ello, **“Autocares Cabranes, 75 años contigo”** es el motivo elegido por la empresa para conmemorar su nacimiento allá por 1945 en el municipio asturiano que le da nombre.

Autocares Cabranes ha decidido que la mejor forma de celebrarlo es hacerlo como mejor saben, **“cuidar a nuestros clientes y ofrecerles un servicio de movilidad seguro, confortable y sostenible”**. Por ello, han decidido **mejorar sus interiores incrementando las medidas de confort** en su última incorporación a la flota: un Irizar i6S sobre bastidor MAN. Así, su Cabranes 136 cumple con 3

conceptos fundamentales de su estrategia y propuesta de valor a sus clientes: **seguridad, confort y compromiso medioambiental**.

Además, con este nuevo autocar **un tercio de su flota incorpora ya el arranque por alcolock**. La configuración de butaca permite la **separación lateral** para hacer del viaje una experiencia más agradable y su **red wifi gratuita a bordo llega ya al 75% de sus autocares**. Por último, con este último vehículo conmemorativo alcanzan un **10% de flota con motorizaciones Euro 6D**, reforzando su papel como **operador de movilidad sostenible** y situando su equipamiento y flota a la vanguardia nacional.

“Todo un esfuerzo en tiempos difíciles para agradecer vuestra confianza y con el objetivo de seguir ofreciendo soluciones de movilidad a nuestro entorno y clientes tomando lo mejor de nuestro pasado para proyectarlo hacia un futuro juntos”, señalan desde Autocares Cabranes.

Primera empresa de movilidad asturiana en obtener el sello SCTE Destino Seguro

Por otro lado, Autocares Cabranes acaba de convertirse en **la primera empresa de movilidad de Asturias** que obtiene el sello SICTED Destino Seguro, dentro del programa de promoción turística de Gijón.

El mismo, **acreditado mediante evaluación externa**, ha valorado el **alto grado de conocimiento y aplicación de las Buenas Prácticas** de referencia para evitar el contagio por Covid-19 en sus

operaciones. Dichas prácticas cubran numerosos aspectos de la gestión, así como de cuestiones específicas del transporte y de su auditoría se han puesto en valor el **compromiso de la dirección, la incorporación de medios digitales para sus empleados o las operaciones seguras en mitad de un estado de alarma**.

El sello se integra dentro del programa de Compromiso Turístico del Ayuntamiento de Gijón y ya son **un total varias las empresas del ámbito turístico** (restauración, hoteles, teatros) los que han logrado distinción por los esfuerzos realizados.

Este sello se suma a los esfuerzos realizados por Autocares Cabranes desde el primer momento por seguir ofreciendo una movilidad segura a sus clientes, empleados y entorno y que se han visto materializados en los últimos meses acreditando su **compromiso por un Turismo Seguro al obtener la Guía Visual de Transporte Turístico emitida por la Secretaría de Estado de Turismo y el Instituto para la Calidad Turística Española**. Todo ello como elementos complementarios a la certificación de su **Protocolo de Contingencia** frente a la emergencia sanitaria causada por el Covid-19 el pasado mes de junio.

El objetivo de todas estas medidas es **garantizar los máximos esfuerzos por una movilidad segura** y que viajar con Autocares Cabranes cuente con todas las garantías. De esta manera, **aplican las directrices y recomendaciones** contenidas en la guía de medidas de Transporte Turístico para la reducción del contagio por el coronavirus SARS-CoV-2 en su sector de actividad. ■



Alsa pone en operación el primer Bus Autónomo que circula en España

Un hito en la historia de la movilidad en nuestro país



El operador de movilidad Alsa acaba de poner en operación el primer Bus Autónomo que circula en España con pasajeros en un recorrido abierto al tráfico, en el campus de Cantoblanco de la Universidad Autónoma de Madrid (UAM).

Finalizada la fase piloto de este proyecto pionero e innovador, que ha sido desarrollado de forma conjunta junto al CRTM, la UAM y la DGT, entra en funcionamiento real para ofrecer a los estudiantes de la UAM una alternativa de movilidad sostenible en sus desplazamientos por el campus, ya que el servicio se realiza en un vehículo autónomo 100 % eléctrico.

Se trata de un vehículo EZ10 de última generación con capacidad hasta 12 pasajeros, accesible para PMR, que realiza un recorrido de 3,7 kilómetros conectando las distintas instalaciones y centros del campus, un espacio en el que cada día circulan 30.000 personas y 6.000 vehículos.

Alsa inscribe este proyecto, que constituye un hito en la historia de la movilidad en España y abre la puerta al desarrollo de nuevos proyectos de movilidad autónoma en nuestro país, dentro de su estrategia para ofrecer **soluciones de movilidad innovadoras y cada día más sostenibles**.

Integrada en la red del CRTM

El nuevo servicio está integrado en la red del CRTM, como un servicio regular más del sistema de transporte público de la Comunidad de Madrid. Opera todos los días laborables en horario de 7.15 a 15.15 horas, teniendo su cabecera en la estación de Cercanías. Circula por un carril específicamente señalizado, donde están ubicadas sus siete paradas, todas ellas accesibles según los criterios de accesibilidad del CRTM. Madrid se convierte así en la primera Comunidad española en integrar en su red de transporte público una línea de estas características.

El campus de Cantoblanco también será el primero en España en implantar esta solución de movilidad. La UAM ha sido la encargada de dar soporte para el desarrollo de distintos programas de investigación e innovación vinculados con el proyecto, garantizando que cuenta con una sólida investigación básica en distintas áreas del conocimiento, como pilar básico para el éxito de esta iniciativa pionera en nuestro país. La UAM, así como todo el tejido investigador y empresarial que integra el Campus de Excelencia UAM-CSIC, constituyen

uno de los entornos de I+D+i más sólidos y reconocidos a nivel europeo.

La puesta en marcha de este servicio estable de movilidad para los alumnos de la UAM también ha contado con la colaboración de la DGT. Le va a permitir realizar una evaluación y seguimiento del funcionamiento de este autobús de conducción autónoma, y conocer de primera mano la tecnología en el desempeño del servicio, una experiencia única en España que ha venido de la mano de la colaboración pública-privada que se irá ampliando a más proyectos en el futuro.

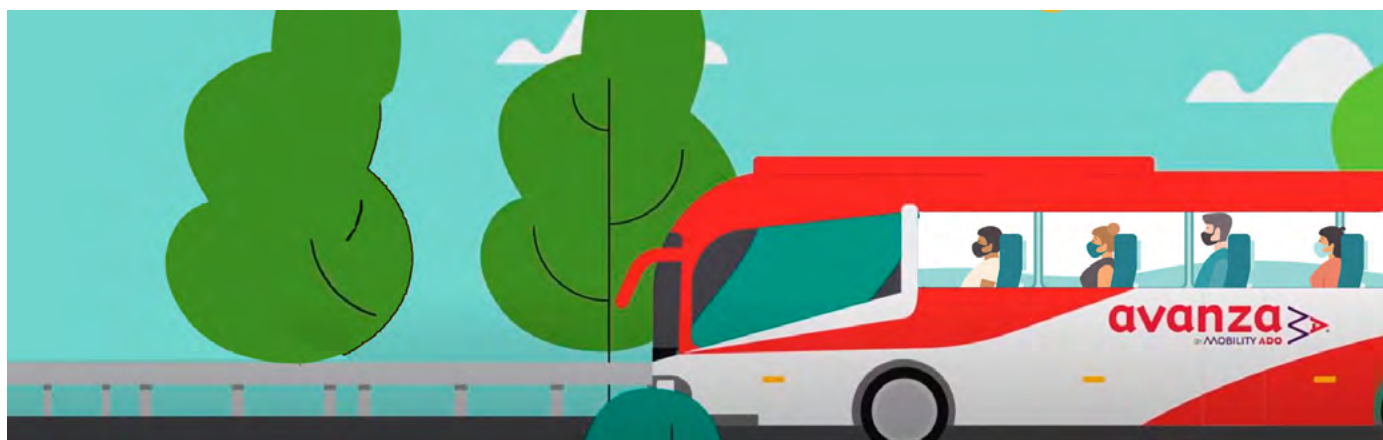
La operación del primer Bus Autónomo en España supone para Alsa un destacado paso en el desarrollo de proyectos de I+D+i y en su estrategia medioambiental para liderar la transición a flotas cero emisiones en nuestro país, y forma parte de su posicionamiento como operador de movilidad sostenible, multimodal y conectada. ■

En el siguiente enlace se puede acceder al video de este nuevo autobús autónomo 100 % eléctrico: <https://youtu.be/mX1HFEJzYSw>



El transporte en autobús: principal aliado de la *España rural* durante este verano de pandemia

Avanza Larga Distancia garantiza con el certificado AENOR el cumplimiento de todas las normas de seguridad e higiene durante los viajes



En el verano más atípico que se recuerda por la pandemia y los miedos a desplazarse en un transporte seguro, los datos recopilados por los viajes realizados por parte de Avanza Larga Distancia (www.avanzabus.com) revelan que los destinos más beneficiados del verano han sido los pueblos existentes por el camino de las principales rutas de la compañía de transporte entre Madrid y pequeñas localidades de todas las comunidades de España que de no ser por el autobús estarían incomunicadas

A pesar del importante descenso de turismo internacional y de la bajada del turismo nacional, son muchos las personas que continuaron utilizando los autobuses para desplazarse a los municipios más pequeños de la denominada *España rural*. Así la compañía ofreció más de 300 destinos nacionales disponibles para que los usuarios planificasen sus viajes y escapadas a medida con todas las garantías de salud.

Levante

Avanza Larga Distancia reinició las rutas que conectan Madrid con Levante con 9 servicios diarios, algunos de los cuales hacen parada por los distintos municipios de: Alzira, Oliva, Gandía, Cullera, Benicàssim, Oropesa del Mar o Benicarló entre otros.

Castilla y León

En Castilla y León la compañía dispone de las siguientes rutas: Madrid-Salamanca-Madrid, Madrid-Zamora-Madrid, Salamanca-Valladolid-Salamanca, Salamanca-Ávila-Salamanca, Madrid-Segovia-Madrid y Ávila-Segovia-Ávila.

Tras el confinamiento, Avanza Larga Distancia reinició las rutas que conectan Madrid con los municipios de Castilla y León con 16 servicios diarios, algunos de los cuales hacen parada por los distintos municipios de: Arévalo, Adanero, La Alamedilla, Santa Marta, Tordesillas, Simancas o Castellanos, entre otros.

Concretamente, dentro de esta comunidad, la ruta Madrid a Segovia es una de las más frecuentadas por los viajeros, con 54 salidas diarias y atravesando con algunos servicios pueblos como Abades, Aldeayuso, Castrojeriz, Garcillán, La Losa, Navas de la Asunción...

Extremadura

Además, las rutas que conectan Madrid con Extremadura comenzaron con 8 servicios diarios, algunos de los cuales hacen parada por los distintos municipios de Herrerueta, Lobón, Casas de Miravete, Naval Moral de la Mata o Trujillo, entre otros.

Galicia

En cuanto a las rutas que conectan Madrid con Galicia (Vigo, Pontevedra y Ourense), cuentan con 4 servicios diarios, algunos de los cuales hacen parada por los distintos municipios de: Allariz, O Carballiño, Xinzo de Limia o Verín

Castilla-La Mancha

Finalmente, las rutas que conectan Madrid con

Castilla-La Mancha ofrecen 8 servicios diarios a Cuenca, algunos de los cuales hacen parada por los distintos municipios como Alcázar del Rey, Belinchón, Fuentidueña, Paredes o Tarancón, entre otros.

Fueron muchos los usuarios que necesitan volver a sus hogares familiares durante el verano la forma de hacerlo de manera segura es en autobús. Para ello Avanza Larga Distancia ha reforzado sus medidas de seguridad e higiene necesarias en la campaña de reactivación de todas las rutas nacionales.

Los usuarios viajarán tranquilos con las [medidas de seguridad e higiene](#) que la empresa está aplicando en toda su flota: Avanza (en todas sus divisiones de negocio), ha [conseguido el certificado de AENOR de protocolo eficaz frente a Covid-19](#), así como el **sello de Turismo Responsable** y cuenta con **vehículos con ionizador del aire ECO3**.

Con este certificado, AENOR la compañía quiere garantizar ante sus clientes que están implementando prácticas eficaces para la gestión de los riesgos derivados de la COVID-19:

Gestión eficiente para tu flota.



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

distanciamiento social, pago sin contacto, limpieza diaria de taquillas y vehículos, venta online, billetes electrónicos, uso obligatorio de mascarillas para todos los viajeros durante el viaje, etc.

Incorpora 7 autobuses con las medidas más vanguardistas en sostenibilidad, accesibilidad y seguridad

Por otro lado, Avanza Larga Distancia ha renovado su flota de vehículos incorporando siete unidades nuevas que incluyen **medidas a favor de la salud como el purificador Eco3 de Hispacold**, que realiza su función de desinfección y purificación del aire con los pasajeros a bordo y el vehículo en marcha.

Las nuevas incorporaciones siguen la estrategia de las **acciones a favor de una movilidad sostenible y ecofriendly**, como anunció con motivo de la #SemanaDeLaMovilidadSostenible (noticia en la sección RSC de esta revista). Así, la compañía vuelve a apostar por chasis del fabricante

Scania, con el que viene **reduciendo su consumo de combustible en los últimos años**.

Otro de los principales **servicios a los pasajeros** es el acceso de las plazas de PMR (personas de movilidad reducida), ya que los vehículos nuevos disponen de la nueva plataforma elevadora MA-SATS, y uno de los espacios para silla de ruedas cuenta con sistema de retención de silla y de ocupante conforme a la norma ISO-10542.

Los vehículos cuentan con los **últimos avances en seguridad activa y pasiva**, como son los cinturones de 3 puntos, sensores anti-colisión, cámara de visión 360°, sensores traseros de aparcamiento, aviso de cambio de carril y sensor de conducción con fatiga entre otros.

Las nuevas unidades son vehículos de entre 13 y 15 metros, con una capacidad de 48 a 60 butacas. Cuentan también con reposapiés individual y un gran maletero (130 dm³ por pasajero). ■



Monbus apuesta por un transporte escolar seguro con la realización de test masivos a su personal

Una iniciativa que se mantendrá todo el año y que reforzará los protocolos de las administraciones para ofrecer las máximas garantías de seguridad



Ante el escenario de incertidumbre por la vuelta a las aulas, Monbus ha querido reforzar, aún más si cabe, los protocolos elaborados desde las administraciones para ofrecer las máximas garantías de seguridad en el transporte escolar.

Por ello, Monbus y el **Instituto de Estudios Celulares y Moleculares (ICM)**, único centro privado acreditado por el Instituto de Salud Carlos III con sede en Lugo, han firmado un importante acuerdo

para la **realización de más de 2.000 test**. Las primeras pruebas se realizaron de forma masiva a todo el personal de conducción y acompañantes vinculados al transporte escolar.

Además de las pruebas que se realicen coincidiendo con el arranque del curso, las actuaciones se mantendrán **a lo largo de todo el año escolar** teniendo en cuenta los posibles escenarios que puedan surgir. Este muestreo se hará también

extensible al resto de personal de Monbus con el objetivo de proteger tanto su propia salud como la de las personas usuarias que disfrutan del servicio.

Ambas entidades han diseñado una estrategia conjunta para el rastreo preventivo masivo del personal de Monbus. A este estudio se incorporan los **análisis por PCR directa a partir de saliva**, un método novedoso por su mayor sensibilidad en la detección del virus y por su facilidad de manejo. Esta técnica, ya utilizada y validada en colectivos sensibles en Estados Unidos como la NBA, ha sido puesta a punto por ICM con éxito y está disponible para que empresas pioneras como Monbus puedan garantizar en la medida de lo posible la máxima seguridad en sus servicios.

Esta estrategia incluye también el rastreo a la flota de vehículos, ya que se incorporarán pruebas para realizar **comprobaciones sobre la presen-**

cia del virus en los autobuses. Un elemento más de seguridad que se añade a los **protocolos de desinfección diaria** establecidos, que incluyen la aplicación de generadores de ozono y virucidas específicos, además de la utilización de detergente con componente virucida en los trenes de lavado.

Esta iniciativa se enmarca dentro del **Plan de Seguridad que Monbus** lleva realizando desde el inicio de la pandemia y que está en constante revisión y actualización según el avance de la situación sanitaria. Para proporcionar mayor seguridad a los viajeros, Monbus está en proceso de obtención de una **certificación de protocolos y medidas contra el COVID-19 avalada por AENOR**, la entidad líder en certificación en España. La seriedad y rigurosidad que caracteriza el trabajo de AENOR desde su creación ha posibilitado que sus certificados sean los más valorados, no sólo en España sino también en el ámbito internacional. ■

Comienzan a rodar los primeros autobuses de la nueva flota de Grupo Ruiz en Mallorca

Apuesta por un transporte de calidad, con una flota renovada que reduzca las emisiones contaminantes, con la última tecnología en seguridad y un nuevo sistema tarifario

Ya han comenzado a rodar los primeros autobuses de Grupo Ruiz en Mallorca. Dos nuevos autobuses que realizarán el servicio de transporte de la nueva línea en pruebas que unirá Sant Agustí y la estación Intermodal.

Al acto de presentación de los nuevos vehículos que compondrán la flota de TIB acudieron varias autoridades mallorquinas: la presidenta del Govern, Francina Armengol; el conseller de Movilidad y Vivienda, Marc Pons; el director general de Movilidad y Transporte Terrestre, Jaume Mateu; y el director gerente del Consorcio de Transportes de Mallorca, Maarten Johannes Van Bemmelen. Ade-

más, se contó con la presencia de Alberto Egido, director general de Grupo Ruiz, y Javier Badorrey, responsable del servicio que prestará el Grupo en Mallorca.

Con este acto se ha inaugurado también la primera línea en pruebas con la nueva flota de Grupo Ruiz. La línea L199 permitirá probar los diferentes componentes tecnológicos de los nuevos autobuses, así como el novedoso sistema tarifario, que empezará a estar vigente cuando entre en servicio la nueva red TIB, previsiblemente a finales de este año 2020. Esta primera línea operará con dos autobuses propulsados con gas natural comprimido



(GNC), que además de reducir emisiones contaminantes, disponen de mejoras tecnológicas como un sistema de prevención de accidentes, pantallas interiores de información al usuario, rampas para personas con movilidad reducida (eléctrica y manual), espacio para dos sillas de ruedas o carritos de bebé, butacas reservadas para diversos colectivos, sistema anti bacterias con filtros especiales para higienizar el aire del interior del vehículo, puertos USB y wifi gratuita, entre otras.

En palabras del director general de Grupo Ruiz: “estos autobuses son, con toda seguridad, los de mayor y más moderna equipación tecnológica de los que circularán por España y muy probablemente por toda Europa”.

Otro importante elemento innovador, incorporado a la nueva flota de TIB, es su sistema tarifario, a través de la tarjeta intermodal, que se convertirá en un monedero que otorgará puntos al usuario cada vez que éste realice un viaje, y se transformarán en dinero que se descontará en siguientes trayectos. Esta medida incentiva el uso del transporte público en la isla, fomentando formas de movilidad más sostenibles y eficaces. Por eso, como la propia presidenta de las Islas Baleares afirmaba: la nueva flota de Grupo Ruiz permite “empezar el sueño de cambiar en Mallorca, la movilidad tradicional por

una movilidad más sostenible y con tecnología puntera”.

El transporte público interurbano de la isla también dispondrá de mejoras en materia de seguridad, entre ellas destacan: el sistema de alcoholímetro con el que cuentan los nuevos autobuses de Grupo Ruiz, siendo necesario que el dispositivo detecte el perfecto estado del conductor para arrancar el vehículo; o su detector de fatiga que controla el estado de cansancio, sueño o distracción del conductor, emitiendo alarmas que le obligan a permanecer atento.

El compromiso sostenible de Grupo Ruiz no solo abarca una dimensión medioambiental, sino también social y económica. El director general de la entidad así lo realizaba, mencionando al personal que empieza ya a conformar la plantilla de empleados de Grupo Ruiz en Mallorca, acentuando la firme apuesta que ha hecho la compañía por incorporar a colectivos pocos representados en el sector transporte, como es el caso de las mujeres. Por ello, los vehículos de esta nueva línea en pruebas serán conducidos exclusivamente por mujeres, “deseando que las mujeres conozcan la oportunidad que supone este sector, para que el género femenino sea el predominante en nuestra futura plantilla, de más 200 empleados”. ■

El alcalde rinde homenaje a los trabajadores del transporte público colectivo de Alicante por su trabajo durante la pandemia



El alcalde de Alicante, Luis Barcala, visitó las cocheras de Masatusa para agradecer a la plantilla del servicio público de transporte su trabajo para mantener plenamente operativo un servicio esencial para la ciudad y para los ciudadanos, que garantizado el acceso a los hospitales y a los lugares de trabajo desde el confinamiento y hasta la actualidad. Barcala reconoció la capacidad de adaptación del servicio a cada situación, así como

el compromiso de los trabajadores para poder prestar el servicio incluso en los momentos más complicados de la pandemia. El alcalde aprovechó también para reclamar apoyo económico al Gobierno de España para paliar el déficit generado en el transporte urbano dependiente de los ayuntamientos, como ha hecho con las comunidades autónomas, y que en el caso del Alicante puede superar los cinco o seis millones de euros.

En la visita, el alcalde estuvo acompañado por el vicepresidente y consejero delegado del Grupo Vectalia, Antonio Arias, así como por el concejal de Transportes y Accesibilidad, Manuel Villar, junto a otros directivos de la empresa. Luis Barcala agradeció al comité de empresa, al cuerpo de inspectores y resto de empleados de la concesionaria su trabajo desde el confinamiento y hasta la actualidad y les trasladó “el aplauso de todas las alicantinas y alicantinos por mantener operativo este servicio esencial incluso en los momentos más duros de la pandemia y de mayor exposición personal”.

El alcalde precisó que lo principal es mantener operativo ese servicio esencial, aunque reconoció que hacerlo con bajas tasas de ocupación por las restricciones y el confinamiento ha generado un déficit que puede rondar los cinco o seis millones de euros. “Estamos a la espera de un real decreto del Gobierno para ver si vamos a contar con financiación para cubrir este déficit -como han hecho con las comunidades autónomas-, aunque sabemos que en caso de producirse no va a cubrir de lejos las cantidades que barajan los ayuntamientos”, señaló. El ejecutivo de Pedro Sánchez distribuyó 18 millones de euros entre las comunidades autónomas para cubrir necesidades de transporte público. “Estamos defendiendo que el Gobierno facilite ayudas para sufragar lo que se nos exigió, que era mantener el transporte público a toda costa”, señaló.

Autobuses seguros

Luis Barcala, junto a Antonio Arias, resaltó que “el transporte público en Alicante es seguro, lo ha sido durante el confinamiento y lo sigue siendo, pues hemos tomado todas las medidas de seguridad y protección necesarias, incluso antes de ser recomendadas o incluso de no ser obligatorias como la

instalación de geles hidroalcohólicos, además de implementar el acceso por las puertas centrales y gratuidad del billete durante el confinamiento, limitación de asientos y espacio, mamparas para conductores, pago sin efectivo, desinfección diaria, entre otras acciones para poder mantener operativo con seguridad el transporte público como uno de los servicios esenciales”. “Todas estas medidas en el transporte público y en otros servicios municipales al igual que el esfuerzo de los servicios sanitarios, fuerzas de seguridad, servicios de limpieza y desinfección o establecimientos de alimentación, junto a la concienciación de los ciudadanos, han contribuido a que las cifras de contagio en la ciudad sigan contenidas”.

Antonio Arias agradeció la visita del alcalde añadió que “han sido meses muy duros, con cambios continuos en los protocolos de protección que han obligado a tenerse que adaptar rápidamente a las nuevas circunstancias. Toda la plantilla de Masatusa ha demostrado profesionalidad y capacidad de adaptación, por lo que les damos las gracias”.

El vicepresidente del Grupo Vectalia, al que pertenece Masatusa, anunció también nuevas medidas de higienización de los autobuses, mediante la nebulización de forma semanal en los más de 90 autobuses que componen la flota del transporte público colectivo municipal, los conocidos autobuses de color rojo. “Una tarea, la del cumplimiento de las medidas de protección, en la que se han empleado a fondo no solo los conductores, sino también el resto de trabajadores, oficinas, mecánicos y, muy especialmente, el personal de limpieza que se han tenido que emplear a fondo en la desinfección de los vehículos para garantizar la necesaria protección de los viajeros”, remarcó Antonio Arias. ■



Julián de Castro incorpora sistemas de purificación de aire en todos sus autobuses

Con el fin de prevenir los riesgos de contagio por hongos, virus y otras bacterias



“MUEVETE SEGURO EN  JULIAN de CASTRO  serendipity bus “

A pesar de las informaciones que desincentivan la utilización del transporte público en determinados medios públicos, las últimas investigaciones sobre la posibilidad de contagio del Covid-19, aseveran que en este medio de transporte no llega casi al 1 %, mientras que en las reuniones familiares y de ocio suponen un 40 %, en lugares de trabajo un 27 % y un 12 % en entornos sanitarios.

Desde la empresa señalan: “si se permite el 100 % de su ocupación, es porque dicho riesgo se palía con el uso de la mascarilla (obligatoria), la desinfección y limpieza diaria, una correcta higienización de las manos (todos nuestros autobuses llevan integrados en la entrada un dispensador de gel desinfectante) y los sistemas de ventilación (el aire del interior, se recicla entre 1 y 3 minutos), aparte de que nuestros conductores abren todos los conductos, trampillas y puertas, para ventilar el interior, cada vez que terminan un servicio”.

Además de lo anterior, y puesto que están llegando fechas con peor climatología, en la que tendrán que cerrar las trampillas para tener una óptima climatización en el interior de los autobuses, Autocares Julián de Castro **está incorporando a todos los autobuses unos purificadores en los climatizadores**, con el fin de prevenir los riesgos de contagio por hongos, virus (también la gripe) y otras bacterias, como por ejemplo la Legionella, en especial, destinado a personas mayores, inmunodeprimidas, asmáticos y niños.

Asimismo, entre las consecuencias más severas a evitar, debidas a la contaminación química o biológica, dicho sistema también es efectivo a efectos de evitar alergias, dolores de cabeza, estornudos e irritación de las mucosas. Con esta actuación, el aire de los autobuses no sólo estará climatizado y limpio, sino **libre de microorganismos**, malos olores y rico en oxígeno. ■

Nuevas incorporaciones de vehículos en las empresas de Grupo Ruiz

Empresa Martín, Salamanca de Transporte y Unauto



Empresa Martín incorpora dieciséis nuevos autobuses propulsados por GNC

Las nuevas unidades que se pondrán próximamente en servicio son MAN A-69 Euro 6, propulsados todos ellos por gas natural comprimido (GNC), carrozadas por Castrosua en el modelo Magnus E+, trece unidades de 12,80 metros y tres de 10,80 metros.

Estos autobuses estarán adscritos a la concesión del Consorcio de Transportes VCM-404 Madrid-Leganés-Fuenlabrada y prestarán servicio en las líneas: 496 Fuenlabrada-Moraleja de Enmedio-

Arroyomolinos-Xanadú cinco unidades; en la línea 484 (Estación Leganés Central-Oporto (Madrid)) dos unidades; en la línea 488 (Barrio de San Nicasio (Leganés)-Getafe Norte) seis unidades; y en la L-1 urbana de Leganés (Vereda de los Estudiantes-Barrio de la Fortuna) tres unidades.

Con la incorporación de estas dieciséis unidades el 80 % de la flota de Empresa Martín está propulsada por gas natural comprimido, siendo la antigüedad media de la flota de 4,8 años. Así, Empresa Martín, una vez más, está a la **vanguardia de las nuevas tecnologías** y en el uso de combustibles ecológicos y menos contaminantes.



Salamanca de Transportes renueva su flota impulsando la movilidad sostenible de la ciudad

El Ayuntamiento de Salamanca y Salamanca de Transportes, entidad concesionaria del servicio de autobús urbano de la ciudad, presentaron los nuevos autobuses que compondrán la flota de la entidad perteneciente a Grupo Ruiz. Se trata de seis nuevos vehículos propulsados por GNC que sustituyen parte de la flota anterior. Incluyendo autobuses más ecológicos, se dota a la ciudad de Salamanca de un transporte urbano mucho más sostenible, avanzando hacia nuevas **formas de movilidad más respetuosas con el entorno**.

Los nuevos vehículos fueron presentados por el alcalde de Salamanca, Carlos García Carbayo, en un acto al que asistieron el presidente y el director general del Grupo Ruiz, Gregorio Ruiz y Alberto Egido, respectivamente, así como el gerente de Salamanca de Transportes, Alfredo Ibáñez, y el concejal de Tráfico y Transporte, Fernando Carabias, entre otros.

Estos seis nuevos autobuses de GNC permiten **reducir las emisiones de CO₂** en un 20 %, así como las de **partículas y óxidos de nitrógeno** en un 85 %, respecto a los que utilizan diésel como combustible. Además, reducen la contaminación acústica en un 50 % en relación a la que produce un autobús convencional. Con su incorporación, la flota de autobuses urbanos de Salamanca se convierte en una de las más ecológicas del país, ya que de 62 vehículos que la componen, el 73 % tienen este sistema de propulsión.

Los nuevos vehículos, además de reducir las emisiones contaminantes, poseen **mejores sistemas** de seguridad, son totalmente accesibles (como toda la flota de Grupo Ruiz), disponen de servicios como wifi y cargadores USB, cámara de visión trasera para la marcha atrás, indicadores acústicos y visuales de aviso de la próxima parada, rótulos electrónicos indicadores de línea, etc. Por otro lado, adaptándose a las nuevas necesidades, estos autobuses constan de una mampara instalada que separa al conductor de los viajeros.

Uno de los objetivos fundamentales de Grupo Ruiz es ofrecer la **máxima calidad cuidando el entorno** que lo rodea. Por eso, el Grupo progresa e innova en nuevas formas de movilidad menos contaminantes, renovando su flota y fomentando mejoras tecnológicas para reducir las emisiones generadas.

En el acto de presentación, el alcalde de Salamanca, Carlos García Carbayo, afirmó el compromiso que mantiene el Ayuntamiento para avanzar en la renovación de la flota del transporte urbano de la ciudad, ofreciendo el mejor servicio posible a los usuarios del autobús de Salamanca, quienes ya le otorgan una excelente valoración, según refleja el último estudio de satisfacción de los servicios municipales, en el que obtuvo una nota de 7,73. El alcalde no quiso dejar de felicitar a los trabajadores de la entidad concesionaria por su trabajo y profesionalidad, especialmente notoria durante el Estado de Alarma.



Urbanos de Toledo incorpora nuevos vehículos menos contaminantes y con innovadoras medidas de seguridad

El Ayuntamiento de Toledo y Unauto, entidad concesionaria del servicio de autobús urbano de la ciudad y perteneciente a Grupo Ruiz, presentaron los nuevos autobuses que compondrán la flota de la compañía. Se trata de dos nuevos vehículos propulsados por Gas Natural Comprimido (GNC) que sustituyen parte de la flota anterior. Incluyendo autobuses más ecológicos, se dota a la ciudad de Toledo de un transporte urbano mucho más **sostenible**, avanzando hacia nuevas formas de movilidad más respetuosas con el entorno.

En un acto celebrado en Toledo, el edil de Movilidad, Juan José Pérez del Pino, fue el encargado de supervisar estos vehículos y de presentarlos, describiendo todos los detalles en torno a las características de estas incorporaciones a la flota de Unauto y confiando en que “el servicio que prestarán será apreciado por los toledanos”.

Estos dos nuevos autobuses de GNC de la marca Scania carrozados por Castrosua permiten **reducir las emisiones de CO₂** en un 20 %, así como las de **partículas y óxidos de nitrógeno** en un 85 %, respecto a los que utilizan diésel como combustible. Además, reducen la contaminación acústica en un 50 % en relación a la que produce un autobús convencional. Con su incorporación, la flota

de autobuses urbanos de Toledo se convierte en una de las más ecológicas del país, ya que más del 95 % de vehículos que la componen cuentan con este sistema de propulsión.

Como destacó la alcaldesa de Toledo, Milagros Tolón, los nuevos vehículos, además de reducir las emisiones contaminantes, ofrecen “el máximo confort y nuevas medidas de seguridad” a los ciudadanos. Así, los autobuses disponen de: una mampara trasera en el asiento del conductor en metacrilato incoloro; el sistema de prevención de colisiones *Mobileye*, que advierte de alertas tanto visuales como de audio unos segundos antes de una posible colisión; cámaras de seguridad; anti-vaho calor o equipo DAFO de extinción de incendios, entre otras novedades.

Tal y como afirmaba en sus redes sociales la propia alcaldesa, la renovación de los autobuses urbanos, incluyendo otros menos contaminantes, refuerza el compromiso de Toledo con el medio ambiente y la sostenibilidad, con una flota cercana al 100 % de vehículos propulsados por gas. Este es también uno de los objetivos fundamentales de Grupo Ruiz: ofrecer la **máxima calidad cuidando el entorno** que lo rodea. Por eso, el Grupo progresa e innova en nuevas formas de movilidad menos contaminantes, renovando su flota y fomentando mejoras tecnológicas para reducir las emisiones generadas. ■

Alsa y Grupo Transvía ganan un contrato para operar líneas de autobús en el área metropolitana de Lisboa

Con una duración inicial de siete años, supondrá 185 millones de facturación. Un nuevo éxito en su estrategia de internacionalización



El operador de movilidad Alsa, en alianza con el Grupo Transvía, ha resultado adjudicatario provisional del concurso convocado por el Área Metropolitana de Lisboa (AML), para la operación de las líneas de autobús en la zona sudeste del área metropolitana de la capital de Portugal.

El nuevo contrato tiene una duración de siete años, más dos de posible prórroga, y supondrá una facturación de 185 millones de euros en los siete primeros años. Se realizará con 237 vehículos con tecnología Euro VI e híbrida, que contarán con los últimos sistemas de seguridad y confort a bordo, como WiFi, sistema alcolock y CCTV, entre otros, y que operarán más de 100 líneas.

El contrato dará empleo directo a unas 350 personas y su inicio está previsto a partir del último trimestre de 2021. La zona sudeste del área metropolitana de Lisboa agrupa a seis municipios, entre ellos Setúbal, que en conjunto suman una población de más de 315.000 personas.

Se operará con una flota de 237 vehículos que atenderán a una población de 315.000 personas

Asimismo, Alsa se encuentra muy bien posicionada para conseguir la adjudicación de otro contrato en el área metropolitana de Oporto que, de confirmarse, le convertiría en el único operador español con presencia en las dos mayores ciudades de Portugal.

La adjudicación de este contrato en Lisboa supone un nuevo éxito para la compañía española que, a pesar de la crisis, mantiene firme su estrategia de implantación en mercados internacionales y de crecimiento en el segmento del transporte urbano, tras haber obtenido la adjudicación de líneas en los Transportes Públicos de Ginebra (Suiza), los contratos de transporte urbano de Rabat y Casablanca (Marruecos), y las líneas transfronterizas entre Suiza y Francia. ■

El don de la oportunidad: el momento del transporte en autobús



Por Juan Miguel Sánchez García, exdirector general de Transporte Terrestre y miembro del Think Tank Movilidad

La Fundación Corell, a través del Think Tank Movilidad, publicó hace algunas semanas una nota titulada LA MITIGACION DE LOS PERJUICIOS ECONOMICOS DEL COVID-19 EN EL TRANSPORTE O UNA OPORTUNIDAD PERDIDA¹, y cuya lectura resulta recomendable. Recientemente se han adop-

tado algunas medidas² más, que responden a una preocupación legítima por empresas de transporte aéreo, pero que no deben suponer un agravio hacia sectores más difusos, pero estratégicos, como el transporte en autobús.

Desde hace siglos, la cultura europea está imbuida de un convencimiento de que la apertura a la realidad regala ciertos poderes (dones): sabiduría, entendimiento, consejo, fortaleza, o ciencia, que muchas personas necesitarían en su día a día, y

¹ <https://www.fundacioncorell.es/2020/07/30/nota-de-prensa-el-rdl-26-2020-olvida-al-transporte-de-viajeros-por-carretera-segun-el-think-tank-movilidad/>

² https://cincodias.elpais.com/cincodias/2020/08/07/companias/1596828307_520805.html

más si ocupan responsabilidades. Incluso nuestra cultura ha definido más dones que encajan con el mundo del transporte, como son el don de la ubicuidad y el don de gentes: de todos los modos de transporte interior, el que, con mucho, más geografía abarca y más personas trata sigue siendo el transporte en autobús (lo ofrece el INE reiteradamente). Ahora bien, el don que requiere más habilidad para ser utilizado, lo llaman el don de la oportunidad, que representa el momento justo de hacer las cosas. Ese don también lo recibe el transporte en autobús, ya que supone una actividad que satisface las necesidades básicas y ha permitido dar a los ciudadanos más con menos.

Sin embargo, a causa de estos tiempos de pandemia, hemos sufrido el confinamiento y la parálisis de las actividades habituales humanas, lo que ha condenado, en contra de su naturaleza, al sector del transporte a la inmovilidad. Las caídas de actividad del transporte regular en autobús, que han llegado al 90 % en el mes de abril de 2020, han debilitado al tejido empresarial de este sector, además de la bajada mucho más estrepitosa de los servicios regulares especiales y los discrecionales. Y, a pesar de todo, según los datos del INE³ del mes de junio, el autobús ha transportado en España a más de 5,5 millones de viajeros en servicios de media y de larga distancia⁴, mientras que el ferrocarril no ha llegado en esos mismos servicios a 1 millón⁵. Es decir, sigue siendo imprescindible, pero arroja pérdidas medias que superan el 60 %.

Y ahora, cuando, a pesar de los rebrotes del coronavirus, la movilidad empieza a recuperarse⁶, llega el tiempo de salir de la parálisis: el don de la oportunidad.

Para ello, una adecuada política de transporte en autobús debería ser, en primer lugar, coordinada, -con la participación todas las administraciones, tanto internacionales, la UE, como las nacionales, Estado, CCAA, Diputaciones, Cabildos y entes locales-, tomando conciencia de la necesidad de apoyo a la actividad y a las empresas; y, en se-

gundo lugar, tendente a dignificar esa actividad, de cara a los viajeros y a las empresas que lo prestan. Y ello requiere facilitar la intermodalidad, la digitalización y los servicios en red, prestar información más allá de quien ejerza la competencia, reformar estaciones y ofrecer toda la accesibilidad posible. Asimismo, consiste en favorecer una economía que asegure calidad y seguridad en los servicios: por lo tanto, también se consigue con apoyo financiero (afortunadamente algunas medidas ya han sido puestas en marcha a través de los créditos ICO, avales, el apoyo al transporte urbano⁷ o el Fondo de Apoyo a la Solvencia de Empresas Estratégicas⁸, aunque serían deseables medidas específicas para el transporte en autobús de larga distancia); sin olvidar la convocatoria de los concursos en aquellas líneas regulares de viajeros vencidas, y si no resultase posible, se debería de buscar la manera de salir del actual impasse jurídico mediante una participación de más operadores en corredores de suficiente volumen, confluyendo así, coherentemente, con la apertura del transporte ferroviario de pasajeros de larga distancia.

Las administraciones que participan -con mayor motivo el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana-, tienen ante sí el ejercicio de un liderazgo compartido con las empresas de transporte y movilidad. Se trata ahora de aprovechar ese escurridizo don de la oportunidad en este momento de crisis del COVID-19, porque 1) el transporte por carretera en autobús presta servicios imprescindibles para la sociedad y la economía, y 2) forma parte del “departamento de oportunidades” estratégicas del estado del bienestar, por tratarse de una actividad de bajo coste -presupuestario y medioambiental-, y con un alto rendimiento social. En definitiva, resulta conveniente impulsar desde todas las administraciones una política de apoyo y reparación de la red empresarial de transporte en autobús que tanto está sufriendo y que puede vivir una situación límite en este próximo otoño. ■

³https://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176906&menu=ultiDatos&idp=1254735576820

⁴ https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/comodin/recursos/observatorio_viajeros_-_oferta_y_demanda_enero_2020.pdf Más de 200 millones de viajeros al año en los años precedentes a 2020.

⁵ Y los otros modos, aéreo y marítimo en tráficos nacionales, 360.000 cada uno.

⁶ <https://www.mitma.gob.es/el-ministerio/sala-de-prensa/noticias/lun-10082020-1345>

⁷ <https://www.mitma.gob.es/el-ministerio/sala-de-prensa/noticias/mie-05082020-1200>

⁸ <https://www.lamoncloa.gob.es/consejodeministros/Paginas/enlaces/210720-fondo-empresas.aspx>

Autocares y autobuses turísticos: impacto de la Covid-19 y medidas para la reducción del contagio



Por Castrosua ([Blog de Castrosua](#))

Si hay una palabra que vaya a pasar a la historia cuando se hable del 2020 esa es, sin duda, “coronavirus”. En lo que llevamos de año, se han escrito ríos de tinta sobre la Covid-19, y todos sabemos que, por desgracia, aún queda tema para rato. También para el transporte de viajeros por carretera, uno de los más afectados por esta crisis.

Recientemente tuvimos la oportunidad de charlar con dos de los mayores expertos de este sector en nuestro país: [Jesús Herrero, secretario general de Atuc](#), y [Rafael Barbadillo, presidente de Confebus](#). Como no podía ser de otra forma, el impacto de la Covid-19 y las medidas que deben tomarse

de cara a la recuperación fueron las dos grandes cuestiones centrales de nuestras entrevistas.

Ahora, metidos ya de lleno en el verano, la recuperación del sector del transporte es todavía más acuciante. Con el turismo (el cual aporta un 12,5 % del PIB nacional) seriamente trastocado, la Secretaría de Estado de Turismo ha elaborado un [protocolo sanitario frente a la COVID-19](#) para minimizar los riesgos de contagio por el virus en el transporte turístico, fundamental para garantizar la seguridad de viajeros y trabajadores y, sin duda, primer paso para la recuperación del sector.

Pero, primero, veamos algunos datos que muestren el calado de esta crisis.

Un duro golpe para el transporte de viajeros por carretera

Según datos del IRU, la organización mundial para el transporte por carretera, para este 2020 se estima una disminución del 57 % en la facturación anual del sector en toda Europa.

Si el dato ya es alarmante de por sí, el escenario se vuelve todavía más oscuro si nos fijamos en el caso de España: las pérdidas llegarían hasta el 70 %. De esta forma, nos situamos entre los cuatro países europeos más afectados, junto a Bulgaria, Suecia y Reino Unido.

La historia detrás de estos números es por todos conocida: férreas restricciones en el transporte público y en la movilidad general, así como prohibición de movimientos internacionales.

Si bien la movilidad urbana o interurbana se vio muy limitada durante la cuarentena, sí se permitieron algunos desplazamientos de causa mayor. Sin embargo, con la suspensión prácticamente total del turismo y de todas las empresas que gravitan a su alrededor, el golpe al transporte turístico ha sido el más duro dentro de todo el sector.



Medidas para la reducción del contagio en autocares y autobuses turísticos

Sin unas garantías de seguridad, la recuperación del transporte turístico no es posible. Frente a las amenazas del miedo al contagio y de la pérdida de control sobre la pandemia, hay una serie de me-

didias que todas las empresas implicadas deben implementar con absoluto rigor.

Uno de los puntos críticos pasa por la limpieza y desinfección completa de los vehículos, que debe realizarse tras cada servicio en condiciones de seguridad para el personal de limpieza.

Sobre ello profundiza también otro documento de referencia: el [“Protocolo de limpieza y desinfección para el transporte público de viajeros por carretera”](#), elaborado por la Dirección General de Transporte Terrestre y la Dirección General de Salud Pública, Calidad e Innovación. En este documento encontramos pautas detalladas sobre las tareas de limpieza y desinfección que se deben llevar en el autobús: los productos más adecuados y su correcta aplicación; medidas para la seguridad del personal de limpieza; y, por supuesto, directrices para la limpieza y desinfección de vehículos y estaciones.

Por otro lado, las empresas deben proveerse de todos los recursos materiales necesarios para la reducción de riesgos y, periódicamente, deberán efectuar labores de mantenimiento verificando la funcionalidad de los equipamientos que se hayan instalado como medida de prevención frente al contagio y propagación de la COVID-19.

En el caso de los autocares y autobuses turísticos, estas son las medidas específicas que recoge la Secretaría de Estado de Turismo:

- Evitar el uso del asiento de transportín, y primera fila de asientos, por ser lugar de paso y por su cercanía al conductor. En cualquier caso, debe atenderse a las disposiciones de las autoridades competentes respecto a la ocupación máxima de los vehículos.
- Establecer la sistemática necesaria para evitar aglomeraciones de los pasajeros a la subida o bajada del vehículo. Los pasajeros accederán al vehículo por la puerta trasera, manteniendo en la medida de lo posible la distancia interpersonal.
- Los pasajeros, si bajan del vehículo y vuelven a subir en el mismo vehículo (viaje organizado con paradas intermedias), se sentarán en el mismo asiento; para ello, la identificación/ numeración de los asientos debe ser visible.
- Si se facilitan auriculares, serán desechables.

Desde Castrosua recomendamos la lectura de estos documentos al completo para garantizar la seguridad de trabajadores y usuarios.

Porque, con el compromiso de todos, lograremos superar esta crisis. ■

movelia

es

LA HERRAMIENTA CLAVE PARA LA COMERCIALIZACIÓN DEL TRANSPORTE REGULAR POR CARRETERA

Manteniendo el mismo objetivo con el que comenzó, Movelia facilita la integración en su plataforma de las empresas transportistas con el fin de agilizar la venta y adquisición de billetes de autobús, trabajando siempre en beneficio de todas las partes implicadas.

La suma de sus bajos costes de comercialización y sus múltiples **canales de distribución**, la convierten en una poderosa herramienta para el sector. Además, potencia características propias del autobús como medio de transporte, haciendo especial hincapié en su capilaridad.

En la actualidad, Movelia integra más de 70 empresas transportistas, ofreciendo más de 55.000 combinaciones posibles de trayectos nacionales e internacionales al cliente a través de su **página web, puntos de venta, máquinas autoventa, agencias de viajes y entidades públicas vinculadas al turismo.**



COVID-19 y el riesgo de no utilizar el transporte público

Las evidencias científicas apuntan a la seguridad del transporte público



Por José Dionisio González Samir Awad, miembros del Think Tank Movilidad

Durante los últimos meses estamos viviendo tiempos inciertos en los que casi cada actividad humana que imaginemos se ha visto trastocada. La pandemia nos ha obligado a repensar incluso lo más

cotidiano de nuestras vidas. Después del confinamiento y las primeras fases de vuelta a la 'normalidad' estamos redefiniendo nuestra cotidianidad y, en ella, el transporte, al ser una actividad intermedia necesaria para que podamos llevar a cabo casi todas las demás actividades de nuestro día a día, es una de las que más han sufrido.

A pesar de haberse demostrado un sector esencial durante estos meses para garantizar la movilidad de los trabajadores esenciales, se han difundido una serie de mitos que han extendido el miedo al contagio en el transporte público y han provocado una lenta recuperación de la demanda, tras la caída sin precedentes durante el confinamiento. Estas alertas se basan en dos estudios que han sido rápida y rotundamente contestados. Sin embargo, el daño reputacional ya estaba hecho y ahora resulta realmente difícil cambiar la opinión de los ciudadanos no informados.

Las evidencias científicas apuntan a la seguridad del transporte público

Todas las noticias que apuntan hacia el peligro de contagio del coronavirus en el transporte público se refieren fundamentalmente a dos publicaciones.

El primero de ellos, publicado el 6 de marzo en la revista *Practical Preventive Medicine* (en chino), indica que el virus puede transmitirse en espacios cerrados como vehículos. Sin embargo, los medios que se han hecho eco del mismo han obviado las condiciones experimentales (un viaje de 4 horas en un vehículo con recirculación del aire interior) y las principales conclusiones del estudio. La primera es que se recomienda una buena ventilación de los vehículos, algo garantizado en países como España, en los que la mayoría de los vehículos cuentan con un sistema de renovación de aire en el interior del vehículo con aire del exterior. La segunda, y más interesante, es que, incluso en esas condiciones, no se contagió ningún viajero que llevara puesta una mascarilla. Por tanto, habría sido interesante que la prensa se hubiera hecho eco de la importancia de viajar con mascarilla.

El segundo artículo, un poco posterior, es un *working paper* escrito por un economista del MIT. Para que lo entiendan aquellos lectores que no estén familiarizados con el mundo académico, esto supone que no ha sido publicado en ninguna revista científica en la que se realice un proceso de revisión por otros investigadores que acrediten de algún modo la validez del estudio. No tiene, por tanto, ninguna validez científica (obviando, además, el hecho de que emplee como equivalente correlación y causalidad, que es un grave error desde el punto de vista estadístico). Los múltiples trabajos posteriores que evidencian la falta de rigurosidad de este *working*

paper no han contado, sin embargo, con la misma repercusión mediática que la nota original.

Aunque aún quedan muchas dudas en torno a las vías de transmisión del virus y no conviene hacer juicios apresurados, las últimas evidencias apuntan a la vía de transmisión aérea, para la cual el método más eficaz de prevención es el uso de la mascarilla.

Así, incluso cuando nos parezca contraintuitivo pensar que un espacio público con muchas personas, como es el transporte público, pueda ser un espacio seguro frente al virus, la gran mayoría de los estudios realizados apuntan en esa dirección, especialmente aquellos que han seguido rigurosamente el método de publicación conocido como “revisión inter pares”, es decir, sometidos al escrutinio de otros expertos en el mismo campo de conocimiento, antes de que se publiquen.

En ciudades asiáticas donde el uso de la mascarilla estaba extendido antes de la pandemia, como Tokyo, Seúl y Hong Kong, se han reportado pocos casos de transmisión en el transporte público, estando relacionados la mayoría de sus brotes a los locales de ocio. Según ha podido evidenciarse a través de estudios, esta forma de contagio está correlacionada (lo que no implica necesariamente causalidad) con largas estancias en lugares mal ventilados en los que no se lleva puesta la mascarilla.

Estudios a una escala nacional tanto para el caso japonés como para el francés y el austriaco concluyen que ninguno de los brotes en estos países se relaciona con contagios en su transporte público. En el caso japonés, la Universidad de Tohoku no vinculó ningún brote de COVID-19 con el transporte público. El mismo resultado se obtuvo en el caso austriaco. Por su parte, en el caso francés, uno de los más rigurosamente descritos hasta la fecha, solo el 1 % de los casos de contagio por COVID-19 estaban vinculados al transporte, frente a un 24 % en lugares de trabajo, un 16 % en lugares de atención médica, un 14 % en reuniones familiares y de amigos, un 9 % en eventos públicos y 8 % en residencias de mayores y alojamientos sociales. Las razones para que no se produzcan apenas contagios en el transporte público parecen apuntar a un bajo tiempo de convivencia y a las precauciones tomadas: la obligatoriedad del uso

de mascarilla, la adaptación de los procedimientos de limpieza y la renovación de aire en los vehículos (no olvidemos que, además de contar con sistemas de renovación de aire, en cada parada o estación, los vehículos abren sus puertas).

A nivel internacional el riesgo de contagio parece situarse entre el 1 % y el 0,005 %, bastante inferior a la probabilidad de morir en un accidente de tráfico. Por supuesto, menor a medida que se cumplen las medidas de precaución e higiene citadas. Todo parece apuntar, por tanto, a que los mitos generados en torno al contagio en el transporte público no eran más que creencias infundadas que deben ser desmontadas.

La ciencia trabaja, además, en métodos para rebajar aún más el riesgo de contagio. Por ejemplo, en el CSIC están investigando en formas de inactivar el virus con luz ultravioleta o por contacto con superficies con propiedades especiales, algo que, con el apoyo de las Administraciones, podría ser aplicable de manera masiva en próximas fechas.

El papel de los gestores del transporte público durante la crisis

A pesar de la estigmatización injustificada del transporte público, las partes interesadas del sector están comprometidas con recuperar la confianza y tranquilizar a los pasajeros. Así, desde el inicio de la crisis, las autoridades y operadores de transporte público han estado trabajando para garantizar la seguridad del mismo: adaptando la oferta de transporte, escalando y reforzando los procedimientos de limpieza y desinfección de vehículos y estaciones, proporcionando equipos de protección de personal a su personal e incluso a los pasajeros, instalando dispensadores hidroalcohólicos en las estaciones, asegurando que los viajeros usen su máscara de manera eficiente, aumentando el nivel de ventilación natural y renovación del aire, acelerando la digitalización de sus operaciones y el despliegue de herramientas informáticas para monitorear mejor el número de viajeros y proporcionar información horaria sobre ocupación para evitar vehículos abarrotados, proporcionando facilidades de pago sin contacto y proporcionando una comunicación transparente hacia el público y su personal.

Aunque todas estas medidas han tenido como resultado un alto aumento de sus costes, las auto-

ridades y operadores de transporte público y las autoridades han demostrado su rápida adaptabilidad y, sobre todo, un sentido de responsabilidad y fuerte compromiso hacia su personal y sus usuarios. Dada la reanudación progresiva de la oferta de transporte público es, por tanto, imperativo intervenir con medidas de apoyo financiero excepcionales o el sistema colapsará.

El necesario papel de todos los agentes sociales

La gestión de la demanda resulta clave para descongestionar la hora punta en el transporte público. Los sectores público y privado deben colaborar para supervisar y reajustar las estrategias que, como resultado de esta crisis, a corto y, en especial, a largo plazo, pueden afectar a la dinámica de las ciudades y su movilidad. Apoyadas en una mayor flexibilidad y soluciones tecnológicas, una respuesta eficiente para optimizar y adaptar las redes y los servicios puede influir positivamente en la forma de desplazarse. Entre otras medidas, esto exige la flexibilización de los horarios laborales y escolares para evitar los efectos de las horas punta. Los nuevos hábitos como el teletrabajo, cuando sea posible, deben también mantenerse.

Es importante también evitar caer en el alarmismo, comunicando las evidencias científicas para restablecer la confianza de la ciudadanía en el sector del transporte público. Las autoridades y los operadores de transporte público deben reforzar su interacción con los medios de comunicación para explicar las adaptaciones del sector.

El transporte público, columna vertebral de la movilidad urbana

Las evidencias científicas apuntan, además, a que la contaminación del aire es una de las principales causas de mortalidad y un factor de riesgo importante para las enfermedades respiratorias y cardiovasculares agudas, entre las que se encuentra la COVID-19. Por tanto, el abandono del transporte público y el desequilibrio del reparto modal a favor del coche particular suponen un riesgo evidente al que no deberíamos exponernos como sociedad.

Este impacto va, sin duda, mucho más allá de las cuestiones relacionadas con la calidad del aire y la salud. Teniendo en cuenta que, en las grandes ciudades españolas, el transporte público supone



aproximadamente la mitad de los viajes mecanizados, su descenso y el ascenso del uso del coche estaría asociado a una mayor congestión, un mayor ruido, una mayor ocupación de espacio público (y, por ello, una menor calidad del espacio dedicado a otros usos), un mayor impacto sobre el cambio climático, una mayor accidentabilidad y, no nos olvidemos, una mayor inequidad, que nos alejaría del cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

Por estos motivos, el transporte público debe ser la columna vertebral de la movilidad urbana en todas las estrategias de recuperación de la crisis. Debe evolucionarse desde el transporte motorizado individual hacia modos más sostenibles en el marco de un sistema integrado (administrativa, modal y tarifariamente) de transporte público, que combine

los servicios de movilidad, ofrezca desplazamientos de puerta a puerta y elimine la necesidad del vehículo privado. Los bajos niveles de tráfico en las ciudades de todo el mundo constituyen una oportunidad fantástica para realizar inversiones tácticas muy eficientes en términos de coste-beneficio, como ensanchar las aceras y crear carriles bus dedicados, con el fin de garantizar una mejor fiabilidad de los servicios de autobús, reducir los tiempos de recorrido, etc.

En definitiva, no podemos poner en riesgo nuestra calidad de vida renunciando a los beneficios sociales, medioambientales y económicos del transporte público para la sociedad, sino que debemos reforzarlos. Los datos están ahí y confiamos en que los responsables políticos los utilicen con sabiduría. ■

Conductores profesionales: ¿se apuesta por los jóvenes?



Por Juan Antonio Esteban, miembro del Think Tank Movilidad y director HR de ALSA

El inminente cambio en la normativa que regula el acceso al permiso de conducción profesional es una buena noticia, sólo aparentemente.

Ante la necesidad de trasponer la Directiva 2006/16 de la Unión Europea, se pierde una gran oportunidad de permitir a nuestros jóvenes el acceso a una profesión que, en su momento, estaba configurada para ser un oficio vocacional, que se ejerciera con orgullo corporativo.

El acceso a un carnet profesional a la edad de 18 años se limitará a los de tipo C. Pero –en una curiosa pirueta en la que se baja una barrera para levantar otra– tras realizar 280 horas de formación CAP ordinario, en lugar de las 140 de CAP inicial.

Si el *quid* de la cuestión está en la seguridad, es

muy posible que se esté tocando de oído. El factor que incide en la siniestralidad en los conductores profesionales no es tanto la edad como el número de horas prácticas, al volante –y no en aulas– que el profesional ha ocupado en sus procesos de capacitación.

He aquí la razón principal del problema endémico de falta de entrada de conductores en el sector: la acumulación de normativas desconectadas entre sí y, sobre todo, de las necesidades de las empresas, que convierten la profesión en algo difícilmente alcanzable, por la cantidad de tiempo y de recursos que los aspirantes y sus familias tienen que dedicar.

Cuando la tasa de desempleo en menores de 25 años, en nuestro país, es del 41,7 % y las empresas reportan carencias de profesionales de hasta un 23 % de media en las plantillas de las empresas de transporte de mercancías y de un 19 % en las empresas de transporte en autobús (y con edades

medias de hasta 52 años), urge abordar, en profundidad, una serie de cambios que actúen sobre todas las causas del problema.

Una de ellas es la Formación Profesional que, sin duda, es un canal muy fiable y eficaz de entrada al mercado del trabajo pero que, en el sector de transporte por carretera, aún tiene mucho recorrido para demostrar este potencial.

La idiosincrasia de este oficio requiere tanto de infraestructuras –centros con pistas y, ojalá, simuladores que permitan el desarrollo de las habilidades adecuadas–, inversiones más elevadas que para otras titulaciones –los vehículos no están al alcance de cualquiera– y una cualificación muy especializada en los equipos de profesores.

Adicionalmente, y en especial, la colaboración entre los centros y las empresas, para dotar a los alumnos de las horas de prácticas al volante que tan útiles son para garantizar la seguridad. En pocas profesiones como en esta la ligazón del alumno con la empresa que ofrece la FP Dual es más beneficiosa.

El papel de las Autoescuelas también es muy relevante para garantizar la calidad de los profesionales, y para ello la carga lectiva en horas prácticas de conducción es fundamental. Precisamente este es un elemento de coste para estos centros, que no se sentirán incentivados a invertir en vehículos y profesores cualificados si no hay suficientes alumnos motivados a obtener los permisos.

Y el diseño de los procesos de formación continua, tan costosos para las empresas, deben responder también a los cambios a los que el sector se está viendo sometido, ahora y en el futuro inmediato.

La tecnología y electrónica a bordo va a requerir profesionales capaces de adaptarse a las novedades en los vehículos. La formación en aula, que está desapareciendo a pasos agigantados en todos los modelos educativos, aún parece un tótem inamovible en el transporte. Y, por último, el papel de las empresas no es menor, ni pasivo, pues están obligadas a crear –junto con las organizaciones sindicales– unas condiciones sociales que hagan que merezca la pena apostar por la profesión de conductor profesional. ■

¿Quieres aumentar la seguridad vial en tu empresa de transporte?

Por Webfleet Solutions

Europa es uno de los lugares más seguros del mundo para conducir, y además cuenta con la tasa de mortalidad más baja de todas las regiones, pero esto no significa que no exista peligro. De hecho, más de 25.000 personas pierden la vida cada año en carreteras de todo el continente. Esta cifra es suficiente para que la seguridad vial sea un tema de preocupación prioritario para los operadores de transporte.

Aquí es donde las soluciones de gestión de flotas y la telemática pueden ayudar. Una solución como WEBFLEET y dispositivos como nuestros interfaces de conductor PRO pueden aportarte la asistencia que necesitas para mantener la seguridad de tus vehículos en la carretera.

Pero, ¿cómo lo hacen?

Navegación profesional

Los interfaces de conductor PRO de Webfleet Solutions ofrecen rutas específicas. Teniendo en cuenta la altura y el peso de tus vehículos, te ayudan a evitar obstáculos como calles estrechas, curvas cerradas, vueltas en U y túneles bajos.

También tendrán en cuenta la velocidad adoptada por el vehículo. Si el conductor se siente fatigado, el mapa de dispositivos muestra los puntos de interés, como áreas de estacionamiento y descanso adecuadas para vehículos pesados.

[CONOCE MÁS SOBRE NAVEGACIÓN PROFESIONAL](#)



Tiempos de conducción restantes

Como gestor de flotas, deseas que tus conductores sean lo más productivos posible. Sin embargo, no deseas arriesgarte a que se agoten o a incumplir la normativa sobre horas de conducción y descanso. WEBFLEET proporciona información actualizada sobre los tiempos de conducción restantes y los períodos de descanso de tus conductores.

De esta manera, puedes ver cuánto tiempo le queda a cada conductor antes de acabar su jornada y gestionar el cumplimiento más fácilmente. También proporciona notificaciones de infracción con cuatro niveles de gravedad. Por lo tanto, puedes actuar antes de que una infracción menor se convierta en una infracción grave.

[CONOCE MÁS SOBRE TIEMPOS DE CONDUCCIÓN RESTANTES](#)

Estilo de conducción y formación

WEBFLEET te permite analizar una variedad de datos valiosos de cada uno de los viajes de tus

conductores, dándote información de posibles hábitos inseguros. Con una visión general sobre incidencias en la velocidad, cambio brusco en la dirección o frenazos, puedes centrarte en aquellos aspectos donde tus conductores están tomando riesgos innecesarios y tomar medidas para mejorar el rendimiento.

Mientras tanto, el interfaz de conductor PRO ofrece a tu conductor formación en el vehículo mientras está al volante, con consejos sobre aspectos como aprovechar la inercia o eventos de conducción. El interfaz de conductor PRO también proporciona una funcionalidad de lectura de texto a voz. De esa manera, puedes enviar mensajes importantes a tu equipo sin distraerlos de la carretera, ya que, en lugar de leerlos, podrán escucharlos sin que les suponga ningún esfuerzo. ■

[CONOCE MÁS SOBRE EL ESTILO DE CONDUCCIÓN](#)

¿Deseas obtener más información sobre las características de seguridad de WEBFLEET? [Nos encantaría mostrarte lo que puede hacer por ti.](#)



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.

Stéphane de Creisquer, nuevo director general de MAN Truck & Bus Iberia



Stéphane de Creisquer es, desde el pasado agosto, el nuevo director general de MAN Truck & Bus Iberia, responsabilidad en la que sustituye a Marcus Gossen, que ha decidido continuar su carrera en otra compañía del Grupo Volkswagen.

MBA en Administración y Gestión de empresas en la Universidad París Dauphine, De Creisquer atesora una amplia experiencia profesional relacionada con nuestro país y con el transporte por carretera. Comenzó su trayectoria en Volvo Trucks en 1990, donde ocupó responsabilidades financieras en la filial francesa durante siete años. A continuación, en 1996, se trasladó a Warwick para ser CFO de Volvo Truck & Bus en el Reino Unido, puesto desde el que aterrizó en España, en enero del año 1998. Desde entonces, ha sido director de la División de Finanzas (cinco años), y consejero delegado de Volvo Trucks durante 12 años, hasta 2015. Entonces, asumió la responsabilidad de las dos marcas del Grupo, también la de Renault Trucks, hasta abril de 2018.

Su última ocupación se refiere a la de director de Franquicia de Euromaster, desde agosto de 2019, como miembro del Comité de Dirección y respon-

sable de la estrategia de la franquicia Euromaster, así como de su ejecución en 14 países europeos.

El nuevo director general se muestra “muy ilusionado ante esta nueva etapa. El mundo del transporte por carretera ha marcado buena parte de mi vida profesional, y es un verdadero placer volver a formar parte de esta actividad, y más aún en el seno de una compañía en claro crecimiento no solo internacional, sino también en el mercado nacional”.

“Los resultados de MAN, tanto en camiones, furgonetas como en autobuses, tienen una tendencia claramente positiva, que esperamos incrementar con la presentación de la nueva generación de camiones, el proceso de electrificación de nuestra oferta de autobuses, furgonetas y vehículos de distribución, y seguir impulsando nuestra posición de liderazgo en el segmento de autocares y de camiones de obras, sin olvidar toda la gama de servicios digitales que tenemos en el mercado”, comenta De Creisquer, concluyendo que “con la ayuda del excelente equipo humano que compone la compañía, y de la profesionalidad de toda su extensa red de servicio, estoy seguro de que cumpliremos con todos los objetivos que nos hemos marcado”. ■

Ignacio Cortezón de nuevo al frente de la Dirección Comercial de Autobuses y Motores de Scania Ibérica

Y Alberto Linares asume la Dirección de Preventa de Camiones y Autobuses



Desde el pasado 1 de octubre, Ignacio Cortezón de nuevo se ha puesto al frente de la Dirección Comercial de Autobuses y Motores de Scania Ibérica, después de su paso como Director Comercial Global de Autobuses en la casa matriz de Scania Group en Suecia.

Ignacio Cortezón comenzó su carrera en Scania Hispania en el año 1999, y desde entonces ha

desempeñado diversas funciones hasta 2014, fecha en la que asumió la Dirección Comercial de Autobuses de Scania para España y Portugal junto con la Dirección Comercial de Motores industriales que ya venía desarrollando desde 2011. En 2017 Ignacio se trasladó a la casa matriz de Scania en Suecia para hacerse cargo de la Dirección Comercial a nivel global de Autobuses y Autocares, cargo que ha desempeñado hasta la actualidad.

“Ha sido un orgullo poder asumir durante estos 3 años la Dirección Comercial a nivel global del área de Autobuses y Autocares para Scania Group, años muy gratificantes y de gran aprendizaje que ahora, sin duda, van a ser de gran utilidad para ofrecer una visión estratégica a nuestros clientes en unos mercados tan competitivos y maduros como son el español y el portugués”, comenta Ignacio Cortezón. “Tenemos un gran producto y una experiencia demostrada en cuanto a eficiencia, y la transformación que está teniendo el transporte de viajeros hacia un modelo más sostenible traerá nuevos desarrollos y desafíos muy motivantes para mí”, añade.

Alberto Linares, que desde finales de 2017 ocupaba el cargo de director comercial de Autobuses y Motores de Scania Ibérica, asume la dirección de Preventa de Camiones y Autobuses en la compañía.

Alberto Linares se incorporó a Scania Ibérica a fi-

nales de 2012 como responsable del área de Desarrollo de Red y Calidad, donde 2 años más tarde ocuparía el cargo de responsable del área de Servicios Contratados. En 2017, Alberto Linares fue nombrado director comercial de Autobuses y Motores de Scania Ibérica y justo 3 años después asume el cargo de Director de Preventa de Camiones y Autobuses de la compañía.

Alberto Linares reconoce que “haber asumido la dirección comercial de Autobuses manteniendo los volúmenes y las exigencias de calidad y fiabilidad que caracterizan a nuestra marca ha sido un reto muy motivante y satisfactorio”. Además, añade que “ahora me enfrento a un nuevo reto y una nueva oportunidad para poder continuar ofreciendo soluciones de transporte a nuestros clientes, de una forma próxima y personalizada. La sostenibilidad sigue siendo nuestro foco, pero también lo es la satisfacción plena de nuestros clientes y vamos a trabajar para que sigan sintiéndose orgullosos de nuestra marca”. ■



CNH Industrial nombra a Ángel Rodríguez Lagunilla nuevo presidente de IVECO España

CNH industrial ha anunciado, con cargo efectivo desde el pasado 1 de octubre, el nombramiento de Ángel Rodríguez Lagunilla como nuevo presidente de IVECO España en sustitución de Jaime Revilla.

La compañía quiere expresar su agradecimiento a Jaime Revilla por su importante labor institucional donde ha situado a IVECO entre las principales marcas de la automoción a nivel nacional, contribuyendo a la consolidación industrial de las fábricas de IVECO en España, así como, impulsando la creación del centro de I+D en Madrid.

Ángel Rodríguez Lagunilla, que hasta ahora desempeñaba el cargo de director Global de Manufacturing de IVECO, seguirá ejerciendo este rol entre sus funciones como presidente de IVECO España, cuya misión será seguir posicionando a IVECO, único fabricante en España de vehículos industriales, como referente en el sector.

Licenciado en Ingeniería Técnica Industrial por la Universidad de Valladolid, Rodríguez Lagunilla comenzó su carrera profesional en IVECO en 1998. Ha sido director de las plan-

tas españolas de la marca en Valladolid y Madrid. En 2015 fue nombrado responsable de producción de vehículos industriales y autobuses para la región EMEA. ■



MAN logra diez premios en los ETM Awards 2020

Lion's City, Lion's Intercity y Lion's Coach vencen en las categorías de autobús urbano, autobús interurbano y autocar, y el Lion's City 12 E como autobús eléctrico



La increíble historia de éxito en los ETM Awards de este año: MAN Truck & Bus se sitúa a la cabeza en diez categorías, lo que supone el regreso más exitoso del fabricante. Lectores, clientes y conductores quedaron impresionados con toda la gama de productos MAN, desde furgonetas y camiones hasta autobuses.

DEKRA y algunas revistas especializadas en vehículos industriales, como *trans aktuell*, *lastauto omnibus* y *FERNFAHRER*, emprendieron de nuevo este año la búsqueda de los mejores vehículos in-

dustriales y las mejores marcas del sector. Un gran número de lectores respondieron a la convocatoria. Más de 250 vehículos industriales repartidos en 16 categorías (desde furgonetas hasta camiones pesados y autobuses interurbanos) fueron candidatos a los premios de «mejor camión», «mejor furgoneta» y «mejor autobús» en los ETM Awards. «Con este logro nos sentimos aún más orgullosos de que MAN Truck & Bus haya sido capaz de ganar diez de los codiciados premios ETM. ¡Es una increíble historia de éxito! —declara Göran Nyberg, responsable de ventas y marketing de MAN Truck

& Bus. El hecho de que toda nuestra gama de productos haya sido capaz de conquistar a la gente demuestra la valoración tan positiva de nuestras marcas y el nivel de satisfacción de nuestros clientes y conductores con nuestros camiones, autobuses y furgonetas. Una historia de éxito como esta nunca habría sido posible sin nuestro equipo, que ha trabajado sin descanso y con gran motivación para asegurar el mejor resultado posible”.

MAN gana en las tres categorías de vehículos eléctricos

También se concedieron premios para tres categorías adicionales que incluyeron vehículos eléctricos como furgonetas, autobuses y camiones. MAN Truck & Bus no defraudó en ninguna de estas tres categorías. MAN eTGE, MAN Lion's City 12 E y MAN eTGM ocuparon el primer puesto en sus respectivas categorías. “Como tal, toda la flota eléctrica de MAN ha ganado un premio. Esto demuestra que nuestros modernos vehículos eléctricos causan una impresión increíble”, explica Nyberg.

Los autobuses de MAN van siempre por delante

Los autobuses de MAN recibieron críticas muy favorables. El MAN Lion's City G con su tecnología MAN EfficientHybrid logró la primera plaza en la categoría de autobuses urbanos. El MAN Lion's Intercity se llevó el premio en la categoría de autobuses interurbanos, y el MAN Lion's Coach, actual «Coach of the year 2020», venció en la categoría de autocares. “Con este galardón los lectores premian el gran nivel de nuestro servicio y nuestra importante orientación al cliente —explica Christoph Huber, director general de MAN Truck & Bus Deutschland GmbH—. Estamos realmente encantados de que nuestros vehículos y nuestros servicios hayan recibido unas valoraciones tan buenas, sobre todo en nuestro mercado nacional de Alemania. Pero lo más significativo es que estas valoraciones las proporcione la gente que usa cada día nuestros vehículos y servicios. No podríamos esperar mejor elogio”. Incluso la propia gama de servicios financieros del Grupo ganó la votación de los lectores y MAN Financial Services logró con éxito uno de los codiciados premios en el segundo año que se presentan. ■

La educación en seguridad vial tiene premio entre los escolares malagueños

Cuatro centros escolares, siete premios individuales y uno colectivo para seguir integrando la Educación Vial entre los conductores del futuro

La apuesta por la Seguridad Vial tiene premio. Así lo han podido comprobar los 4 centros y 6 alumnos galardonados por el **V Concurso de Dibujo Escolar ‘Diviértete en BUS’, convocado por Autobuses Paco Pepe**. La seguridad en carretera sigue siendo una prioridad para el sector del transporte de viajeros y **la educación de los conductores del futuro es clave para seguir avanzando en esta materia**. Autobuses Paco Pepe lleva cinco años proponiendo este tipo de temáticas en los centros escolares malagueños y, aún con pandemia, ha logrado culminar un nuevo certamen de dibujo con las diferentes entregas de su quinta edición.

El último acto de entrega de estos premios se ha producido en el Colegio Algazara de Alhaurín de la Torre, donde una de sus alumnas; María Valentín, se ha llevado el segundo premio en la categoría de Cuarto a Sexto de Primaria. Con éste, han sido cuatro los centros premiados de la provincia: además del Colegio Algazara, el CEIP Los Boliches de Fuengirola, el **CEIP La Leala de Benalmádena** y el **CEIP Benyamina de Torremolinos**, de los más de 50 que participaron durante el confinamiento de la pasada primavera.



Con el parón escolar y la dinámica de envío de tareas a distancia por parte de los docentes, los centros participantes se interesaron en incluir la realización de estos dibujos en dichas tareas, y de nuevo la calidad, la imaginación y los sueños por vivir viajes felices junto a los amigos han estado muy presentes en el millar de obras recibidas.

“Tanto el concurso en sí, como la propia entrega han sido complicadas por las circunstancias que vivimos, pero debemos saber que la Educación Vial ha de seguir siendo un puntal importante en la educación de nuestros hijos que serán los conductores del mañana y los profesores lo saben, por eso le agradecemos que estuvieran animando a sus niños aún en la distancia”, señala Milagros Jiménez, directora comercial de Autobuses Paco Pepe.

Los regalos ascienden a seis individuales, y una mención, y con el objetivo de seguir fomentando la creatividad, se han entregado **cámaras fotográ-**

ficas, tablets y relojes deportivos. También se ha concedido, como siempre, un premio colectivo al centro más participativo, el CEIP Benyamina de Torremolinos, que disfrutará de una **excursión temática** durante el curso. Los premiados individualmente han sido, de Cuarto a Sexto de Primaria: **David** (CEIP Benyamina de Torremolinos), **Darío** (CEIP La Leala) y **María** (CEIP Algazara de Alhaurín de la Torre). Mientras que los ganadores de la categoría de Primero a Tercero de Primaria, han sido: **Lucas, Isaac e Ignacio**, del CEIP Los Boliches de Fuengirola.

Desde Autobuses Paco Pepe han agradecido a todos los colegios su participación, y han dado la enhorabuena a todos los premiados. “Ya estamos preparando la próxima edición del concurso y espero que podamos superar todas las expectativas, animamos a todos los centros escolares de Málaga y su provincia a participar en este gran concurso para este curso 2020-2021”, señala Milagros Jiménez. ■

Avanza Larga Distancia apuesta por la movilidad sostenible

Con respecto al año anterior, en 2019 ahorró 2,5 toneladas de residuos de aceite y redujo en 4.000 litros el consumo de diésel



En 2020 Avanza Larga Distancia se acerca más al medio ambiente con acciones para mejorar la calidad de vida de todos, apostando por una movilidad sostenible y eco-friendly.

Con motivo de la celebración de la **#SemanaDe-LaMovilidadSostenible**, Avanza Larga Distancia quiso recordar el trabajo que esta división realiza a diario en apoyo del medio ambiente.

Durante 2019, la división de Avanza que opera más de 900 trayectos de autobús en España y Portugal consiguió ahorrar 2,5 toneladas de residuos de

aceite, lo que supuso una reducción del 12 % respecto al año anterior, así mismo se consumieron 4.000 litros de diésel menos que en 2018.

Gracias a todas las iniciativas de ahorro de combustible, **la división obtuvo el Certificado de Conducción Eficiente (EA050) que emite AENOR.**

En Avanza Larga Distancia **han superado ampliamente los objetivos de reducción de su huella de carbono** marcados, gracias a un trabajo continuo y concienzudo en esta área y

bajo los principios medioambientales **de ahorrar combustible** (para reducir la dependencia de los combustibles fósiles, estudiando nuevas vías de energía eléctrica), **reducción de la emisión de dióxido de carbono** (un autobús emite un 40 % menos que un vehículo particular) y **descongestión del tráfico por carretera** (el uso del transporte colectivo reduce los embotellamientos y por tanto motores al ralentí y la contaminación).

Entre otras cosas en la división, también ha realizado un **estudio en profundidad para alargar al máximo la vida útil del aceite** que consume su flota de autobuses, requiriendo menos cambios al año y, por tanto, reduciendo de notablemente la tasa de residuos de aceite. Asimismo, han implantado un **programa piloto de formación a los conductores en ahorro de combustible**, mostrándoles cómo sacar el máximo provecho de las herramientas de los autobuses para ser más eficientes. Aplicando esta iniciativa al 40 % de los vehículos de la línea Madrid-Segovia, se ha logrado

reducir el consumo de diésel en 4.000 litros, una cifra que aumentará en 2021 cuando el programa se amplíe a un mayor número de conductores y autobuses.

Para celebrar su compromiso con el medio ambiente, **se han realizado durante 2020 y coincidiendo con días específicos de celebraciones a favor de la naturaleza** (Día Mundial de la Naturaleza, Día Mundial de la Eficiencia Energética, Día Internacional de los Bosques, Día Mundial del Clima, etc.), **diversos concursos, encuestas, vídeos...** para concienciar **del uso del transporte colectivo** y de cómo pequeñas acciones a diario y en manos de todos, **contribuyen al cuidado de nuestro planeta a los nuevos retos de movilidad que se avecinan.** ■

Se puede acceder toda la información y medidas llevadas a cabo y planificadas por la división en <https://www.avanzabus.com/ecofriendly/>

Grandes empresas españolas y la Junta de Extremadura se unen al movimiento Smart Green 2020 de LG

La Junta de Extremadura, Ackerman International, ALSA, Civitas Pacensis, Exevi, Merlin Properties, Narval Logística Frigorífica, Patrocina un Deportista y Phi4tech se suman al proyecto de LG y CO2 Revolution

La primera reforestación de 2020 enmarcada dentro del programa Smart Green y presentada hoy en Villanueva de la Sierra devuelve a varias poblaciones de la Sierra de Gata su patrimonio natural.

El Movimiento Smart Green, iniciativa liderada por LG España, ha retomado hoy su objetivo de plantar 3 millones de árboles en los bosques de España con una reforestación en la Sierra de Gata extremeña y sumando nuevos aliados al proyecto: la Junta de Extremadura, ALSA, Ackerman International, Civitas, Exevi, Merlin Properties, Narval, Patrocina un Deportista y Phi4tech.

Esta acción fue presentada en Villanueva de la Sierra (Cáceres) en un evento institucional que contó con la presencia del presidente de la Junta de Extremadura, Guillermo Fernández Vara, del director general de Política Forestal, Pedro Muñoz Barco, del alcalde de Villanueva de la Sierra, Felipe Calvo, además del presidente & CEO de LG Iberia, Jaime de Jaraíz, y de los CEO y directores de las empresas colaboradoras.

En total, gracias al apoyo de los nuevos socios del Movimiento Smart Green, se reforestarán 50 hectáreas de las zonas afectadas de la Sierra de Gata en los últimos años por incendios forestales, para



devolver la biodiversidad perdida a este entorno natural. Para conseguirlo, las compañías han unido ciencia y tecnología, empleando drones, semillas inteligentes, smartphones LG y portátiles LG Gram, logrando así una efectividad en la plantación hasta un 80 % mayor que los métodos tradicionales. El proyecto, enmarcado dentro del programa Smart Green de LG y ejecutado íntegramente por CO2 Revolution, comenzará las primeras fases de plantación a partir de octubre, época más óptima para el plantado de las especies autóctonas, tras meses de trabajo y más de un año de investigación.

Los datos recogidos a través del smartphone LG –emplazado en el dron durante la fase de reconocimiento- y los de los sensores del propio dron, son analizados por los ingenieros en el PC para detectar variables como temperatura, precipitaciones, tipos de suelo, y especies autóctonas entre otros. Estos a su vez se analizan con datos sobre requerimientos de las poblaciones locales y legislaciones de suelo para extraer un patrón óptimo de plantación y asegurar que cada semilla llega al punto exacto definido en el análisis.

De esta forma se asegura una eficiencia hasta un 80 % superior a la plantación tradicional. Con el

objetivo de bajar al mínimo ese 20 % de margen de error, se complementará la reforestación tecnológica con la manual en las zonas más exigentes y señaladas con una menor probabilidad de éxito.

Movimiento Smart Green 2020

En la lucha contra el cambio climático, la reforestación es una acción imprescindible que contribuye a la absorción del CO2 excedente en la atmósfera, reduciendo así el efecto del calentamiento global y regenerando el hábitat de gran diversidad de especies animales. Con este objetivo, LG ha puesto en marcha el Movimiento Smart Green 2020 para conseguir reforestar 3 millones de árboles en bosques de Extremadura, Palencia y Murcia gracias a la colaboración de empresas y administraciones públicas.

El **presidente de la Junta de Extremadura, Guillermo Fernández Vara**, destacó que “gracias a la voluntad de un grupo de personas y empresas que destinan parte de sus beneficios a través de la responsabilidad social y también al capitalismo humanos se va a mejorar el mundo en el que vivimos”. En este sentido, Fernández Vara aseguró que el Programa Smart Green va a permitir que “lo que el fuego destruyó hace 4 años en el

norte de Extremadura, la mano del hombre lo va a recuperar, convirtiendo a Villanueva de la Sierra en un referente en materia sostenible y ecológico en la región”, ha aseverado. Además, ha reiterado que “tenemos la obligación moral de dedicar una parte de nuestros esfuerzos en mejorar lo que es de todos, como es el planeta, que es inmutable”. Asimismo, ha apelado por la puesta en marcha de estrategias a través de responsabilidades compartidas, en función de las capacidades que cada uno tenga, y ha resaltado la puesta en marcha por parte del Ejecutivo regional de la Estrategia de Economía Verde y Circular en Extremadura.

Para **Francisco Iglesias, consejero delegado de ALSA**, “como operadores líderes en movilidad sostenible, somos conscientes de que nuestra actividad genera impactos en el medio ambiente y debemos contribuir a mitigarlos. El transporte en autobús genera 5,5 menos emisiones que el vehículo privado, a pesar de lo cual seguimos apostando por soluciones de movilidad cada día más sostenibles y centrando nuestra estrategia medioambiental en la reducción de nuestra huella de carbono y en la incorporación de vehículos con

tecnologías limpias. Por todo ello, añadió Iglesias, “nos unimos al Reto Smart Green de LG España y estamos encantados de que la primera acción de reforestación en la que participamos sea en Extremadura, donde desde el año pasado estamos presentes operando servicios regionales contribuyendo a la cohesión territorial y a la movilidad sostenible en la región”.

Con el Movimiento Smart Green, LG Electronics busca no sólo concienciar, sino llamar a la acción a particulares, instituciones y empresas en beneficio del planeta, convencida de que la tecnología y la ciencia pueden contribuir enormemente a paliar los efectos de la mano del hombre en el entorno. El objetivo final de la empresa coreana es conseguir plantar 47 millones de árboles en España cada año, uno por habitante, para absorber el mayor número posible de emisiones de CO2 y conseguir mejorar la calidad del aire en nuestro país. Tanto ciudadanos como entidades públicas y privadas se pueden unir a través de <http://www.retosmart-green.es/> para conseguir que este sueño, se haga realidad. ■



Plan de Igualdad en Autocares Julián de Castro

Tras la experiencia adquirida en los cuatro anteriores años de aplicación del anterior **Plan de Igualdad** en la empresa Autocares Julián de Castro, que contaba un protocolo de prevención del acoso sexual y discriminación por razón de sexo, el cual está publicado en su web ("[Nuestros Compromisos](#)": [Igualdad de oportunidades](#)) y que puede ser consultado libremente por cualquier persona que acceda a su página, la compañía ha sido consciente de que en muchos de sus aspectos no han llegado a los objetivos marcados, como por ejemplo, en la paridad de sus procesos de reclutamiento y selección, debido a la subrepresentación de las mujeres en nuestro sector, motivo por el cual, han decidido volver a realizarlo empezando de cero (desde su fase de diagnóstico), por lo que se ha decidido formar una nueva Comisión de Igualdad (la anterior, se encontraba integrada en el Comité de Seguridad), solicitando una mayor involucración a la representación de los trabajadores, e intentando buscar una mayor paridad en su integración. Por este último motivo, **se ha invitado a todas las mujeres que trabajan en la empresa, a que puedan incorporarse al mismo, a fin de no perder dicha perspectiva de género.**

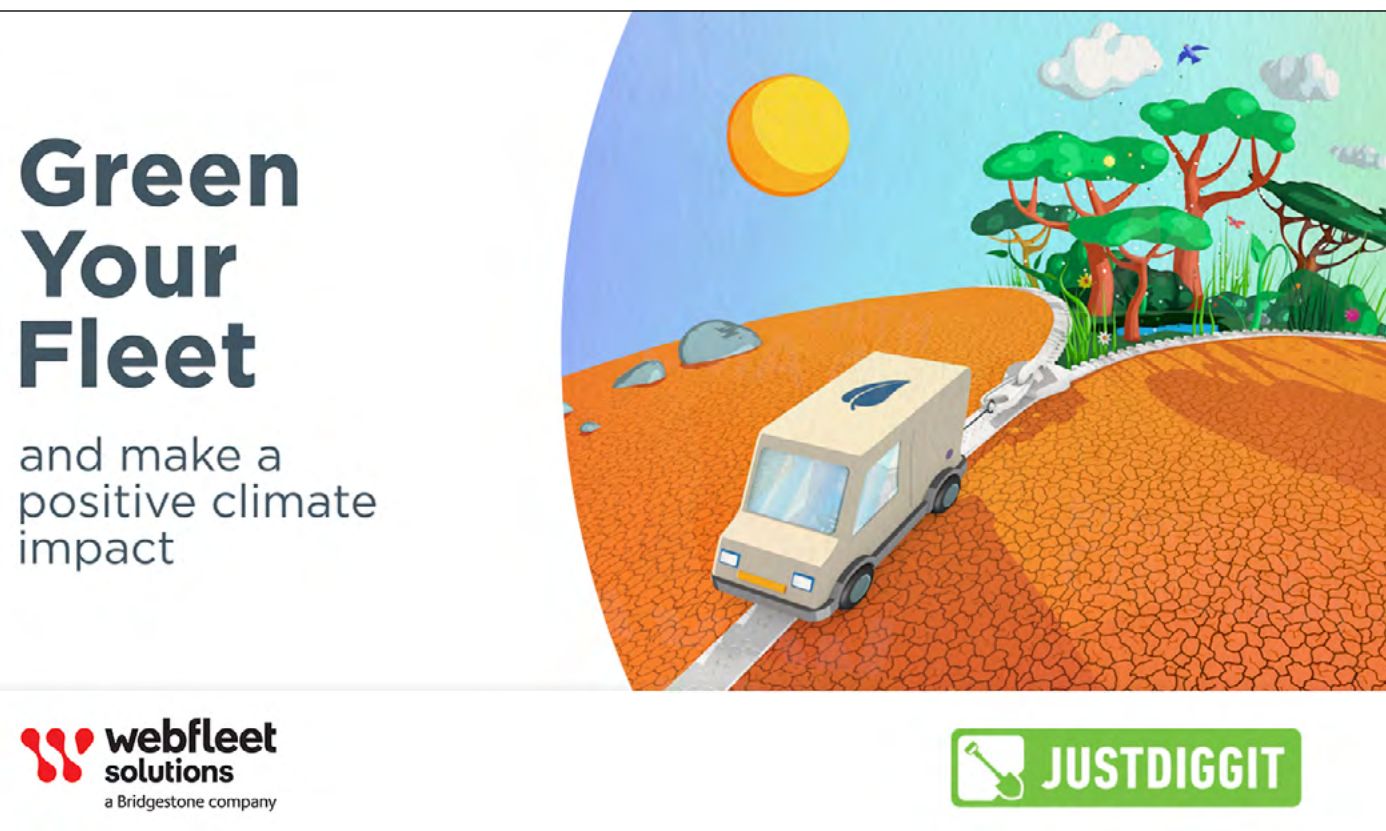
En este proyecto, y a fin de que el Plan no se quede en un mero documento de intenciones, se ha buscado ayuda profesional y experta fuera de la empresa, habiendo encontrado a la entidad consultora "**EnClave de Luz**", la cual pilotará el plan durante todo su recorrido, hasta su posterior evaluación.

Dicha iniciativa ha coincidido con la publicación de dos Reales Decretos-Legislativos (RD 901/2020, y RD 902/2020), en los cuales, en el primero, por el que se regulan los planes de igualdad, se prevé su obligatoriedad en empresas de mas de 50 emplea-

dos (más de 50 en marzo de 2022, más de 100 en marzo de 2021 y en más de 150 en marzo 2020), deberán ser registrados oficialmente y la empresa lo tiene que negociar con la representación de los trabajadores, entre otros aspectos. En el segundo, se dirige más hacia la **paridad retributiva** (igual trabajo, igual retribución), por lo que se obliga a las empresas a realizarse auditorias retributivas, de tener un registro retributivo, que deberá incluir los valores medios de los salarios, los complementos salariales y las percepciones extrasalariales de la plantilla desagregados por sexo. ■

Justdiggit y Webfleet Solutions lanzan 'Dale un toque verde a tu flota'

Una plataforma que ayuda a las empresas con flotas a compensar las emisiones de carbono



Green Your Fleet

and make a positive climate impact

webfleet solutions
a Bridgestone company

JUSTDIGGIT

La plataforma 'Dale un toque verde a tu flota' permite a las empresas estimar las emisiones de CO₂ de su flota mediante la calculadora de CO₂ de Webfleet Solutions. Los clientes pueden elegir compensar sus emisiones ayudando a Justdiggit a replantar las tierras secas de África para generar un impacto positivo en el clima, la naturaleza y las personas.

Junto con Justdiggit, Webfleet Solutions ha lanzado '[Dale un toque verde a tu flota](#)', una nueva herramienta que ayuda a los clientes con flotas a generar un impacto positivo en el clima. La iniciativa se basa en un acuerdo a largo plazo entre la compañía propiedad de Bridgestone y la ONG internacional enfocada en proyectos de restauración paisajística en África, mediante el cual Webfleet Solutions pretende compensar las emisiones

de carbono de su propia cadena de suministro e instalaciones.

La plataforma '[Dale un toque verde a tu flota](#)' permite a los clientes calcular una estimación de sus emisiones anuales de CO₂ según el tamaño de su flota y los tipos de vehículos. La calculadora utiliza datos del software de gestión de flotas WEBFLEET, y tiene en cuenta el consumo medio de combustible y el kilometraje. En un segundo paso, la herramienta informa de la cantidad requerida para compensar las emisiones de la flota. Esta información se basa en los cálculos de Justdiggit sobre el coste de la reducción de una tonelada de CO₂ mediante la reforestación de las tierras secas en Tanzania.

Con esta información, los clientes pueden elegir

unirse al programa para ayudar a Justdiggit y generar un impacto real sobre el clima, la naturaleza y las personas. La plataforma '[Dale un toque verde a tu flota](#)' también muestra cuántos metros cuadrados serán reforestados, cuántos árboles serán plantados, cuánta agua se ahorrará y cómo se potenciará a los habitantes de dichas tierras, todo con la misma contribución.

“Estamos entusiasmados de lanzar '[Dale un toque verde a tu flota](#)' con nuestro partner Webfleet Solutions. Esta plataforma es una propuesta única de cara al cliente que inspira e involucra a las empresas para que se unan a nosotros en la revolución verde que se necesita para enfriar nuestro planeta”, afirma Wessel Koning, director de Desarrollo Empresarial y Asociaciones de Justdiggit. “Con esta nueva y sencilla herramienta, las empresas pueden - en un minuto - ver lo que se necesita para compensar sus emisiones de carbono y potenciar la naturaleza y a la gente en Tanzania”.

Thomas Schmidt, director ejecutivo de Bridgestone Mobility Solutions y CEO de Webfleet Solutions añade: “La sostenibilidad es una prioridad para muchos de nuestros clientes, así como para nuestro propio negocio. Nuestra solución de gestión de flotas WEBFLEET ya les ayuda a reducir su consumo de combustible y sus emisiones de CO₂ hasta un 25 %. La plataforma '[Dale un toque verde a tu flota](#)' ofrece la oportunidad de ir más allá y convertirse en parte de nuestro programa

de reforestación con nuestro partner de confianza Justdiggit”.

La plataforma '[Dale un toque verde a tu flota](#)' ya forma parte de la [Misión Verde](#) de Webfleet Solutions para ayudar a construir un futuro más sostenible reduciendo la huella medioambiental de la propia compañía y permitiendo a sus clientes disminuir sus emisiones de CO₂. A través de Justdiggit, Webfleet Solutions ha invertido hasta la fecha en reforestar un área de Tanzania cuatro veces más grande que el centro de Ámsterdam, lo que supone 51.800 toneladas de CO₂ capturadas al plantar más de 130.000 árboles. Este programa de reforestación no sólo elimina el carbono del aire, sino que también impacta de forma positiva en las vidas de más de 18.000 personas, ahorra 700 millones de litros de agua anualmente y restaura la biodiversidad.

“Como parte de Bridgestone, compartimos su compromiso global para dar forma a un futuro de la movilidad más sostenible. El acuerdo ampliado con Justdiggit es otro paso importante a la hora de poner nuestra Misión Verde en acción”, finaliza Thomas Schmidt. ■

La iniciativa es parte de la Misión Verde de Webfleet Solutions para ayudar a construir un futuro más sostenible

La producción mundial de Scania concluye la transición hacia fuentes de energía renovables

Scania ha anunciado que sus diez mayores plantas de producción mundiales se alimentan ya de energía eléctrica no fósil, una meta establecida para 2020. La última en abandonar la energía fósil ha sido la planta de producción de Scania en Tucumán, Argentina, cuyo abastecimiento de electricidad será asegurado por una central eólica.

“Hemos trabajado mucho este año para alcanzar la meta de eliminar totalmente los combustibles fósiles de nuestras operaciones industriales”, declara Leif Borgstedt, asesor principal de Energía de Scania. “Adquirimos energía de un gran número de proveedores con Garantías de Origen y otras certificaciones equivalentes, que aseguran el suministro de energía proveniente de fuentes renovables, como la energía hidroeléctrica, eólica y solar”.



De las diez plantas de producción de Scania, tres se sitúan en Suecia y dos en Holanda, mientras que Argentina, Brasil, Finlandia, Francia y Polonia cuentan con una planta cada uno. En conjunto, consumen cerca de 450,000 MWh. La adopción de energía eléctrica no fósil representa una reducción anual de 33.000 toneladas de CO₂. En 2019, Scania produjo 91.700 camiones, 7.800 autobuses y 10.200 motores industriales y marítimos.

“Scania desarrolla un ambicioso plan de reducción de su huella de carbono y ha adoptado Metas con Base Científica como guía para los próximos años”, afirma Andreas Follér, Director de Sostenibilidad de Scania. “Esas metas no se limitan a nuestras propias operaciones, sino incluyen la reducción de las emisiones indirectas, relacionadas con el uso de nuestros productos.”

Hacia 2025, Scania cuenta con reducir a la mitad su huella de carbono en comparación con 2015, tanto en sus operaciones industriales como comerciales. La misma reducción será alcanzada por tonelada transportada en el transporte terrestre.

“La descarbonización de nuestras operaciones industriales constituye un hito en nuestra trayectoria y pone de manifiesto nuestro compromiso en alcanzar las Metas con Base Científica”, puntualiza Follér.

Todas las instalaciones de Scania Hispania funcionan con la denominada “**Energía Verde**”, lo que significa que la electricidad de todas las delegaciones de Scania en España es **100 % procedente de energías renovables.** ■

Continental celebra su primer evento de prensa virtual: “Commercial Vehicle Media Days”

Para analizar los desafíos a los que se enfrenta la industria y las soluciones y servicios para un transporte limpio, seguro y conectado



Pandemia de Coronavirs, crisis económica, nuevas regulaciones, digitalización: 2020 es un año especial para la industria de vehículos comerciales. En este contexto, Continental celebró su primer evento de prensa virtual bajo el título “Commercial Vehicle Media Days”,

A través de una serie de sesiones temáticas, Con-

tinental pudo mostrar a la prensa cómo está trabajando a nivel internacional para adaptarse a los complejos cambios que vivimos actualmente, así como los desafíos actuales a los que se enfrenta la industria y las soluciones y servicios para un transporte limpio, seguro y conectado. Se puede acceder a toda la información sobre este evento [aquí](#).

Retos y oportunidades del sector

Gilles Mabire, jefe de la Unidad de Negocio de Vehículos Comerciales y Servicios, fue el encargado de dar el discurso de bienvenida, destacando como, sin duda, 2020 está siendo un año muy especial para la industria, con múltiples desafíos diferentes al mismo tiempo que son abrumadores, incluso si dejamos de lado los efectos del COVID-19: el desarrollo incierto de la economía mundial; las numerosas regulaciones legales nuevas, especialmente en la Unión Europea; el debate sobre el papel de los vehículos comerciales; junto con el cambio tecnológico resultante de la conectividad y los servicios relacionados. Estos son solo algunos ejemplos.

En este sentido Gilles Mabire explicó cuáles son los desarrollos para el futuro de la innovación tecnológica y cómo Continental está respondiendo a los desafíos.

En cuanto a los principales desafíos del sector, Mabire puso el foco en tres concretos: transporte

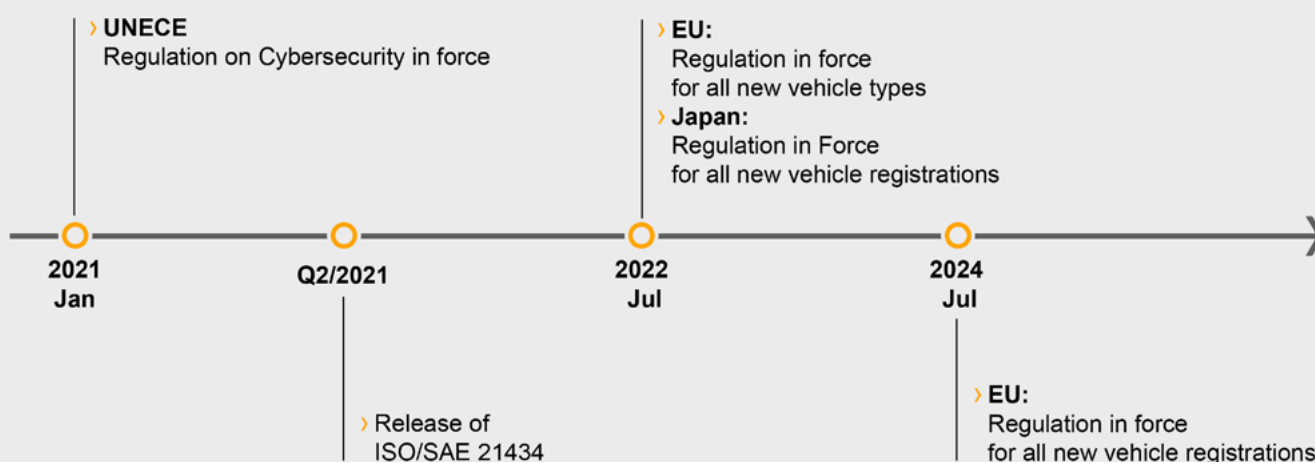
conectado y servicios, transporte seguro y transporte limpio. Este es el reto global, tres líneas a seguir por parte de las empresas para ser más eficientes y obtener mayores beneficios.

Para que las empresas transportistas puedan cumplir con las nuevas exigencias medioambientales de los gobiernos, será necesario realizar múltiples cambios y actualizaciones con el fin de lograr la reducción del consumo de combustibles y las emisiones, en torno a lo cual destacó el papel fundamental de los neumáticos.

En cuanto a la seguridad, en 2022 la Unión Europea revisará su “Reglamento General de Seguridad” (GSR) con el objetivo de que la industria de la automoción equipe los vehículos con sistemas avanzados de seguridad, para lo que Continental ofrecerá muchas soluciones.

Por último, los servicios basados en la conectividad serán clave para la reducción del TCO, así como a aumentar la demanda o a contar con nuevas soluciones. Al respecto, el nuevo tacógrafo digital y la ciberseguridad serán fundamentales.

Upcoming Regulations and Standards for Cybersecurity Timeline



Ciberseguridad: ¿Cómo está posicionado el sector y qué le espera?

La crisis del Coronavirus nos ha demostrado de manera inequívoca que los vehículos comerciales son parte de la infraestructura crítica, y esto hace que sea aún más importante para el sector abordar

el tema de la ciberseguridad. Continental ha investigado el significado, percepción e importancia de la ciberseguridad en la industria de vehículos comerciales en un estudio, “Commercial Vehicles 2020: Cybersecurity and Digitalization”, en el que se ha puesto de manifiesto que la digitalización y la necesidad de ser más eficiente avanzan

rápida en todas las esferas comerciales, pero la conciencia general de necesidad de protección contra los ciberataques sigue siendo incipiente.

Las soluciones de conectividad desempeñan un papel cada vez más importante en el sector del transporte, ya que aumentan la eficiencia y ayudan a reducir los costes en un mercado cada vez más competitivo. “Sin embargo la conectividad también aumenta los riesgos de ciberataques en las compañías de transporte. Al mismo tiempo, y en concreto las empresas más pequeñas, siguen dudando en invertir en protección para sí mismas y sus flotas de estos ataques”, explicó Mathias Dehm, director de Investigación y Procesos para la Seguridad de Productos de Continental.

Unas soluciones y presupuestos adaptados a las necesidades de las empresas, así como la reciente regulación en el campo de la ciberseguridad en los vehículos, pueden mejorar considerablemente la postura en cuanto a la ciberseguridad. “El estudio muestra que la ciberseguridad es algo crucial, especialmente en el sector del transporte por carretera, ya que sin conectividad es prácticamente imposible trabajar eficientemente. La ciberseguridad protege los beneficios que se obtienen de la digitalización, lo que es vital para los vehículos industriales, por lo que merece una mayor atención”, afirmó Gilles Mabire. “En el futuro, el propio valor de la ciberseguridad será más evidente, como por ejemplo cuando el aumento de la digitalización cause más ataques en los sistemas de las empresas de transporte y logística. Esto también puede aumentar el interés por invertir en este aspecto”.

Por otro lado, Dehm se refirió a la gran brecha que existe entre las grandes compañías y las pequeñas: “Las grandes compañías pueden desarrollar estrategias, contratar especialistas en sistemas IT y de ciberseguridad de automoción, así como establecer sus propias unidades cibernéticas, pero las más pequeñas a menudo carecen de la conciencia y los medios financieros para hacerlo”. “No hay ninguna duda en que la ciberseguridad debe ser accesible para todos,” comenta Ido Ben Ami, vicepresidente Research & Development, Argus Cyber Security. “Por esta razón, se han puesto a disposición soluciones escalables de ciberseguridad, para permitir que las pequeñas empresas amplíen sus capacidades a medida que crezcan. Por ejemplo, adaptando a las necesidades y recursos específicos de cada organización un centro de operaciones de seguridad que permita a los ges-

tores de flota vigilar, detectar y responder a estos ataques”.

Datos inteligentes, DTCO inteligente: el tacógrafo como respuesta a los problemas

La industria del transporte es cada vez más consciente de que la digitalización y las nuevas tecnologías no solo traen consigo nuevos retos, sino que también sientan la base para el éxito a largo plazo donde un elemento crucial, por supuesto, son los datos. El recién aprobado Paquete de Movilidad I es un excelente ejemplo de cómo los datos fiables pueden ayudar a solucionar problemas actuales como el control del cabotaje y el retorno a casa de los conductores. En este caso, los datos fiables de la segunda generación de tacógrafos inteligentes (conocidos en Continental como DTCO 4.1) ayudan a determinar cuántos viajes se han realizado fuera del país de origen. Desde el punto de vista de Continental, esto es sólo uno de los posibles casos en los que los datos del tacógrafo pueden apoyar a las diferentes políticas y negocios.

La experiencia de Continental en el tacógrafo es una ventaja permitiendo adelantarse al futuro. Las generaciones anteriores de tacógrafo proporcionan la base tecnológica, la versión actual, DTCO 4.0 recibe posiciones por satélite y ya se está trabajando en el diseño y producción de una nueva versión de la actual generación de tacógrafos inteligentes, DTCO 4.1 que incorporará algunas de las funcionalidades del próximo DTCO 5.0 y servirá de puente hacia la siguiente generación. Principios de 2021 es la fecha para el lanzamiento del nuevo DTCO 4.1 que registrará pasos fronterizos haciendo más fácil la labor de control de las autoridades. Esta versión servirá de puente para la segunda generación de tacógrafos inteligentes.

Integrado en una red de diversas tecnologías y sensores de comunicación, el tacógrafo inteligente proporciona una base sólida para: solucionar retos en materia de política social y transporte; gestionar las flotas más eficientemente, más allá de las capacidades de VDO Tis Web, la solución de Continental para el archivo y la gestión profesional de las flotas; así como mejorar los “microservicios”, que permiten a los proveedores e integradores de servicios de gestión de flotas (empresas de leasing, compañías de seguros y proveedores de programas informáticos para la contabilidad de nóminas y otros servicios) ofrecer servicios de valor añadido basándose en datos fiables (en vivo).



El paquete de movilidad recientemente aprobado por la UE, tiene por objeto garantizar una competencia leal en el mercado interior europeo, donde el DTCO 4.1 desempeñará un papel clave en la aplicación de los requisitos legales ya que en el futuro utilizará el posicionamiento por satélite y los mapas integrados para registrar los pasos fronterizos. De este modo, las autoridades podrán supervisar la aplicación de las normas con mayor eficacia, y en caso de duda podrán ver cuántos viajes han realizado tanto el vehículo como el conductor, además de cuándo y en qué países se realizaron esos viajes.

La próxima generación de tacógrafos inteligentes es una de las primeras aplicaciones industriales que soporta no sólo GPS y Glonass, sino también la señal Galileo europea (OSNMA), que utiliza un servicio de autenticación que evita que los datos posicionales se manipulen o falsifiquen.

Gracias a su interfaz DSRC, el tacógrafo inteligente también podría ser la clave en el futuro para la armonización del telepeaje en Europa, ya que calcula y registra los gastos realizados y los envía a los lugares de peaje en estándar EETS (servicio europeo de telepeaje). Esto significa que los gestores de flotas ya no tendrían que invertir en diferentes

dispositivos de telepeaje, eliminando por lo tanto las “pequeñas cajas” que actualmente se pueden encontrar en los camiones; podrían manejar todo el proceso de facturación usando los tacógrafos digitales existentes.

Continental ofrece interfaces especiales para apoyar a las empresas de transporte en el uso de los datos fiables de tacógrafo para su propia gestión de flotas. Gracias al interfaz inteligente TIS-Web Connect, las flotas que utilizan el software VDO TIS-Web para la gestión de su flota pueden transferir datos de sistemas de otros proveedores a su propia plataforma TIS-Web, una gran ventaja para las flotas mixtas que no tienen una solución de software uniforme.

Además, con la interfaz de TIS-Web Extract, Continental permite a los sistemas de terceros extraer registros de datos de TIS-Web y reutilizarlos. Los datos de los conductores y de los vehículos son sólo algunos ejemplos de los tipos de datos que muchas empresas ya están tomando del tacógrafo a través de la nube TIS-Web. TIS-Web Extract se puede utilizar para automatizar facturas o nóminas, por ejemplo. También se pueden concebir modelos de negocio completamente nuevos basados en datos telemáticos del tacógrafo. Continental, por

ejemplo, proporciona datos automatizados sobre los tiempos de conducción y descanso, así como datos GPS para la aplicación de seguimiento TIMOCOM a través de la interfaz de extracción TIS-Web. Aquí también se refinan los datos, es decir, Continental los pone a disposición en un formato de archivo que le permite fluir automáticamente al Sistema de Logística Inteligente de TIMOCOM. Esto permite a TIMOCOM proporcionar a sus clientes información mucho más precisa y actualizada sobre la disponibilidad de conductores y vehículos que puedan recoger carga cuando se les solicite.

Cuando el smartphone se convierte en una llave: Continental ofrece la tecnología “Key as a Service” a los vehículos industriales

Continental extiende su solución *Key as a Service* de los coches a los vehículos industriales, así lo anunció la compañía durante el evento. *Key as a Service* permite al usuario abrir sus vehículos y ponerlos en funcionamiento a través del smartphone o por Bluetooth. “En Continental vemos muchas maneras de adaptar los servicios basados en tecnología digital de los turismos a los vehículos industriales”, comentó Gilles Mabire. “Al aprovechar la tecnología de nuestras soluciones para turismos y adaptarlas a las necesidades de camiones, autobuses y furgonetas introducimos productos innovadores y asequibles en el mercado del vehículo industrial”.

La plataforma de Continental *Key as a Service* facilita las entregas de los vehículos, evitando el traspaso de llaves físicas, ya que los vehículos pueden abrirse y ponerse en funcionamiento fácilmente

mediante una app instalada en el smartphone. Esto ofrece múltiples ventajas como los cambios de los conductores en ruta, que serán más eficientes y sin tiempos de espera, o los trasposos de llaves virtuales, más higiénicos al minimizarse los contactos físicos.

Las llaves virtuales pueden pasarse a otras personas. Por ejemplo, los mecánicos pueden acceder a la cabina del vehículo y al motor sin molestar al conductor, pudiendo coincidir el mantenimiento del vehículo con el periodo de descanso del conductor, transmitiéndose la orden de la llave virtual vía *Key as a Service* directamente al smartphone del conductor.

Asimismo, la vinculación de la clave virtual a los sistemas de IT de la empresa puede optimizar el acceso a los vehículos y al uso de la información.

Tan pronto como un conductor se encuentre a 40 metros del vehículo correcto, la app instalada en el smartphone inicia la comunicación con el sistema de llaves electrónicas del vehículo a través de Bluetooth de baja energía. Hay dos niveles de seguridad; en primer lugar, el sistema depende de una comunicación segura entre el sistema de llave remota y la unidad de control del vehículo. En segundo, el módulo del vehículo usa su tarjeta SIM integrada para autenticar el smartphone a través de la nube de Continental. La apertura y el inicio sólo es posible si la llave virtual confirma que el smartphone está autorizado para ese vehículo en particular. Como alternativa, se puede utilizar una tarjeta Bluetooth o tarjeta NFC (Near Field Communication). ■



MAN celebra su Experience Press Days 2020 para presentar todas sus novedades y estrategia de futuro

El Lion's City 18 E y la TGE Coach, nuevos lanzamientos



A mediados de septiembre, el fabricante alemán Man Truck & Bus celebró “MAN Experience Press Days” para presentar a la prensa internacional, a través de una serie de conferencias digitales, sus últimas novedades de producto y avances tecnológicos, así como su estrategia de futuro.

El MAN Lion's City E convence para su uso en las carreteras europeas

Con el modelo totalmente eléctrico MAN Lion's City E, MAN ha completado la nueva generación de autobuses urbanos con una variante que no genera emisiones. A mediados de diciembre de 2019, MAN entregó los dos primeros Lion's City E a Hamburgo. Hoy, tan solo unos meses después, el autobús eléctrico ya se encuentra en las calles de muchos países europeos. “Las empresas de autobuses, los conductores, los expertos y también los pasajeros están fascinados con nuestros

autobuses eléctricos y nuestra conducción”, explica Rudi Kuchta, Head Business Unit Bus en MAN Truck & Bus.

Como parte de la hoja de ruta de la eMobility de MAN, se pondrán en funcionamiento un total de 15 vehículos de prueba este año con los autobuses eléctricos de Hamburgo. La flota de prueba eBus está siendo utilizada por clientes en Alemania, España, Luxemburgo, Bélgica, Francia, Austria y Suiza, entre otros. “Fijar hoy el rumbo de la movilidad sin emisiones del mañana es un verdadero reto para muchos municipios y empresas de transporte. El tema del transporte completamente libre de emisiones es a menudo un territorio inexplorado. Para respaldarle durante el camino de la mejor forma posible, hemos decidido con los clientes sacar la flota de prueba a la calle para ganar experiencia y poder transmitirla”, añade Kuchta.

Asimismo, la entrega de los primeros vehículos de clientes procedentes de la producción en serie del modelo MAN Lion's City E, en la versión rígida de 12 metros, está prevista para este cuarto trimestre de 2020. El Lion's City E totalmente eléctrico en versión de autobús articulado (Lion's City 18 E) le seguirá unos seis meses después y entrará en la producción en serie en el primer semestre de

2021. “Hemos iniciado una campaña sobre el tema de la electromovilidad con el hashtag #ElectrifyingEurope. De esta manera, informamos sobre las novedades, los ensayos prácticos y las experiencias que MAN, los operadores, los conductores y los pasajeros experimentan, la electromovilidad es definitivamente un tema que nos mueve y que impulsamos con pasión”, apunta Rudi Kuchta.



Más grande, potente y eficiente: estreno y lanzamiento del MAN Lion's City 18 E

El pasado mes de abril, MAN lanzó al mercado el nuevo e innovador Lion's City 18 E, su autobús eléctrico articulado de 18 metros perfecto para líneas muy frecuentadas del tráfico urbano, ya que transporta hasta 120 pasajeros de forma segura, cómoda y sin emisiones locales en su destino.

Con el objetivo de ganar experiencia, los primeros autobuses de este modelo comenzarán su andadura en el servicio de línea de las calles de Barcelona y de Colonia en el segundo semestre de 2020. “Su longitud de 18 metros convierte al Lion's City 18 E en la opción perfecta para aquellas empre-

sas que busquen un autobús urbano totalmente eléctrico y, por lo tanto, sin emisiones locales, que, además, tenga muchas plazas para los pasajeros”, explica Rudi Kuchta.

Este nuevo modelo cuenta con dos motores eléctricos centrales en el segundo y el tercer eje que aportan la potencia necesaria para el tráfico urbano. Asimismo, los dos ejes motorizados aumentan la recuperación máxima de energía al frenar y contribuyen a una mayor estabilidad de marcha y seguridad. “La elevada recuperación hace que el autobús eléctrico articulado resulte muy eficiente, sin que para ello importen el estilo de conducción y la topografía”, afirma Kuchta. La cadena cinemática totalmente eléctrica ofrece una potencia de entre

320 kW y un máximo de 480 kW. La energía necesaria procede de las baterías modulares con una capacidad instalada de 640 kWh. La gestión inteligente de la temperatura, optimizada para autobuses urbanos, ofrece una disponibilidad excepcio-

nal en cualquier época del año. Así, el MAN Lion's City 18 E convence por su autonomía de 200 km, que puede aumentar incluso hasta los 270 km en condiciones favorables, durante toda la vida útil de las baterías.



Rumbo al futuro con los autobuses urbanos de MAN

Potentes, eficientes, silenciosos y ecológicos: los autobuses urbanos CNG de MAN Truck & Bus son la alternativa al diésel. Con su moderna tecnología alternativa de accionamiento, salen muy bien parados, y cada vez están presentes en más ciudades de toda Europa.

“Las exigencias a los explotadores son cada vez mayores y exigen nuevos conceptos sostenibles de movilidad. Lo que hace falta son soluciones innovadoras. Estamos convencidos de que los autobuses urbanos con accionamiento de gas natural o de biogás pueden contribuir enormemente a que el transporte público resulte ecológico”, señala

Rudi Kuchta, y añade: “En el camino que lleva a reducir las emisiones en los cascos urbanos, los accionamientos eficientes con combustibles alternativos desempeñan un papel importantísimo. Ese es el motivo por el que la tecnología CNG constituye desde hace años una parte importante de la cartera de MAN de accionamientos alternativos en el segmento de los autobuses urbanos”.

Los encargos actuales demuestran que la tecnología cuenta con una excelente acogida entre las empresas de transporte, muchas ciudades de toda Europa utilizan la variante de gas natural del Lion's City para sus servicios de transporte público. Y ahora, con el lanzamiento de la nueva generación de autobuses urbanos, están disponibles con la innovadora serie de motores E18: “Hemos aplicado

todos los conocimientos adquiridos durante décadas a desarrollar por completo un nuevo motor de gas que destaca por su excelente rentabilidad y por sus bajas emisiones de gases. Si se combina el motor E18 con el módulo híbrido MAN EfficientHybrid, es posible ahorrar incluso más”, apunta Rudi Kuchta. La oferta convence también a los clientes: más del 90 % de todos los autobuses urbanos de la nueva generación que ha suministrado MAN cuenta con tecnología EfficientHybrid, y en el caso del nuevo Lion's City G con accionamiento de gas natural moderno, se trata prácticamente de todos los vehículos.

MAN EfficientHybrid reduce tanto las emisiones como el consumo de combustible gracias a su función de parada y arranque, equipada de serie, y a la gestión inteligente de la energía. Como combustible para la nueva serie de motores E18 pueden utilizarse todas las calidades de gas conocidas de la red de gas natural, así como biogás preparado. Con la tecnología MAN EfficientHybrid moderna, las ciudades disponen de un vehículo sumamente rentable y ecológico y, con ello, de una nueva solución de futuro para los retos actuales que plantea la movilidad urbana.



MAN Lion's Intercity: eficiencia, flexibilidad y seguridad en líneas interurbanas

Con el Lion's Intercity, MAN ofrece su exitoso autobús interurbano y escolar en tres longitudes, con tres conceptos de dos ejes perfectamente equilibrados y una amplia gama de soluciones para la propulsión con dos motores y cuatro alternativas a nivel de la caja de cambios. Su desarrollo está enfocado en la optimización consecuente de los gastos de explotación globales a través de un diseño de mantenimiento sencillo, un consumo reducido con diferentes soluciones de cadena cinemática adaptadas a las necesidades del cliente, así como

una gran fiabilidad operacional gracias a la excelente calidad de fabricación.

Además, en la época turbulenta y de inseguridad económica con la pandemia del coronavirus, este modelo permite el doble uso con sus flexibles posibilidades de aplicación y su funcionamiento extraordinariamente rentable, que abarca desde el transporte de línea interurbano y escolar hasta el servicio discrecional. El Lion's Intercity destaca también por sus modernos sistemas de seguridad y de asistencia del sistema modular de los autocares, junto con las soluciones de máxima actualidad para la protección higiénica para el conductor y los pasajeros.

Nueva generación de cajas de cambios EcoLife 2 para autobuses urbanos e interurbanos

MAN ha lanzado también una nueva generación de cajas de cambios EcoLife 2 que ahora se estrena en los autobuses urbanos e interurbanos de la marca. Como parte del inventario fijo, los cómodos cambios convertidores automáticos facilitan al máximo el trabajo del conductor, que, ahora con EcoLife 2, será aún más eficiente.

Las nuevas cajas de cambios, que cuenta con claras ventajas a nivel de la eficiencia, gracias a la optimización del hardware y el downspeeding, destacan por: la reducción del consumo de combustible frente a las cajas de cambios anteriores; la conse-

cuente reducción del régimen del motor a través de las nuevas relaciones de transmisión, el control de cambio de marchas TopoDyn Life mejorado y el amortiguador de torsión mejorado con un nivel de ruido reducido; el uso optimizado del retardador mediante la activación continua hasta la parada en el funcionamiento de empuje con caudal cero; la calidad de cambio de marchas mejorada en todas las situaciones de conducción; el aumento de la fiabilidad y la facilidad de mantenimiento gracias a la mayor robustez de los componentes; así como la optimización del sistema automático de parada y arranque para autobuses urbanos con una prolongación clara de las fases de recuperación en las variantes MAN EfficientHybrid.



MAN completa un exitoso programa de minibuses con la exclusiva variante de viaje TGE Coach

Además del TGE Intercity para el transporte interurbano, el TGE City para la movilidad urbana y el flexible TGE Kombi, MAN Truck & Bus ahora también ofrece a sus clientes una variante de viaje basada en el MAN TGE. Con el nuevo TGE Coach, MAN completa ahora su gama, también en el segmento de minibuses y dispone de una oferta adecuada para todas las aplicaciones.

El nuevo autocar TGE Coach cuenta con hasta 16 asientos, abundante espacio de movimiento y una gran comodidad, siendo idóneo para pequeños grupos de viajeros y servicios de enlace. Se puede usar de múltiples maneras: con un máximo de 8 asientos en el servicio de enlace, como vehículo de transporte para el personal de protección civil o bomberos, como vehículo lanzadera para equipos deportivos o como cómodo minibús para el servicio a VIPS o el transporte de personas de movilidad reducida. El flexible sistema de asientos ofrece la configuración adecuada para todas las

aplicaciones que se puede adaptar, en caso de necesidad, de manera extremadamente ágil con un sistema de cierre rápido. También están disponibles un sistema de rampa y un elevador para sillas de ruedas en la parte trasera.

La flexible variante de camioneta también está disponible como eTGE Kombi con propulsión to-

talmente eléctrica para el funcionamiento sin emisiones. Basado en la camioneta eléctrica fabricada en serie, MAN eTGE está homologado como vehículo de la clase M1 destinado para el transporte de pasajeros con una capacidad de hasta ocho personas. Por este motivo, este nuevo minibús es particularmente apropiado para el tráfico urbano en zonas de acceso con limitación de emisiones.



Éxito internacional del MAN Lion's Coach

Ya se trate de excursiones de un día o de viajes a otras ciudades, a balnearios o de recorridos urbanos, el nuevo MAN Lion's Coach desempeña un papel clave. Así, el «Coach of the Year 2020» convence a clientes de toda Europa y del mundo por su comodidad y seguridad. Con 2.500 unidades vendidas en Europa, el nuevo Lion's Coach cuenta con una historia de éxito única desde su lanzamiento al mercado en 2017. Solo en Alemania se han matriculado 500 autobuses del Lion's Coach en los tres últimos años, convirtiéndose en su principal mercado, seguido por Italia, Francia, Bélgica y España. “El MAN Lion's Coach es un autobús de

viaje que convence desde hace años por su gran fiabilidad y su reducido consumo de combustible, además de ser todo un triunfador en lo que al coste total de la propiedad se refiere. Tanto los clientes como los expertos lo valoran así el nuevo Lion's Coach, que ha aumentado su cuota de mercado en Europa considerablemente desde su lanzamiento y ya ha recibido numerosos premios”, explica Kuchta.

El Lion's Coach está disponible en cuatro longitudes: sobre dos ejes con 12.101 mm y 13.091 mm, y sobre tres ejes con 13.361 mm y 13.901 mm. Con sus seis plazas adicionales en comparación con la versión de 12 metros, el modelo de dos ejes

y 13 metros es un vehículo muy atractivo desde el punto de vista de la rentabilidad. A sus posibilidades de aplicación flexible para las compañías de autobuses contribuye también su peso total máximo permitido de hasta 19,5 toneladas. Sin aseo, en el MAN Lion's Coach, con asientos de 3 estrellas, hay espacio para 53, 57, 59 o 63 pasajeros.

El nuevo MAN Lion's Coach también convence por su rentabilidad y recurre a la cadena cinemática optimizada Euro 6. La combinación de los componentes en la nueva cadena cinemática hace que el vehículo resulte muy eficiente. Numerosos sistemas de asistentes innovadores, de cámaras y detalles del equipo ofrecen una seguridad y una comodidad máximas para viajeros y conductores.

Autobuses NEOPLAN: una historia (de éxito) sobre pioneros, visionarios y vehículos fascinantes

También se aprovecharon estas conferencias para hacer un repaso de la actual gama de productos de NEOPLAN, como el Tourliner, el miembro más joven de la familia. Su aerodinámica consigue las mejores marcas en el túnel de viento. Gracias al diseño optimizado Sharp Cut, es extremadamente rentable en la carretera. Además, los pasajeros y los conductores resaltan su excepcional comodidad.

En el NEOPLAN Cityliner, gracias a las enormes

ventanas, los pasajeros pueden disfrutar de los paisajes por los que se pasan mientras están sentados en cómodos asientos de primera clase. Equipado con cocina, baño y sistema de entretenimiento, destaca por el equipamiento de la cabina, la tecnología del vehículo y el potente motor Euro 6. El Cityliner está disponible con dos o tres ejes para hasta 63 pasajeros.

Asimismo, el Skyliner, un autocar de lujo de la clase extra en dos pisos, es el buque insignia de la familia NEOPLAN. El diseño Sharp Cut garantiza los mejores valores en cuanto a aerodinámica y los modernos sistemas de asistencia ayudan al conductor en todo momento. La potente generación de motores Euro 6 promete una agradable conducción, siendo, al mismo tiempo, extremadamente económica y ecológica. “Nuestro MAN OptiView también garantiza economía y seguridad. Es el primer sistema de reemplazo de espejos para autocares de todo el mundo”, destaca Kuchta. En 2018 se presentó el sistema digital y hoy está disponible como equipamiento opcional para los modelos Skyliner y Cityliner. Y lo que es nuevo: MAN OptiView esta disponible también para el Tourliner desde septiembre de este año.

“Una cosa es segura: el camino de NEOPLAN continúa. El año que viene celebraremos el 50 aniversario del Cityliner e iremos de gira, ¡2021 será otro año emocionante para NEOPLAN!”, resume Rudi Kuchta.



Digitalización y eSolutions

Otras cuestiones como las nuevas funciones digitales o el asesoramiento a los operadores en su tránsito hacia la electromovilidad, así como sus eSolutions para dotar a cada flota del sistema de carga más adecuado, también centraron el evento online de MAN Truck & Bus.

Con **One-Stop-Shopping**, MAN proporciona la solución de carga adecuada para el vehículo eléctrico. A partir de ahora, MAN Transport Solutions ofrece, en colaboración con dos socios estratégicos, la infraestructura de carga adecuada para los clientes de MAN. Junto al asesoramiento de 360° de los clientes en el cambio a la propulsión eléctrica, que ya se encuentra establecido, esta solución representa otro componente esencial de eSolutions que contribuye a simplificar el negocio de los clientes, facilitando aún más la entrada en la electromovilidad, ya que muchos de ellos desean una oferta integrada de vehículos e infraestructura de carga. Esta nueva oferta está disponible en 28 países de Europa y cubre una amplia gama de soluciones: desde cargadores móviles hasta soluciones para grandes flotas de vehículos.

Por otro lado, para asistir a sus clientes a la hora de introducirse en la electromovilidad, MAN no solo proporciona los vehículos, sino también conocimientos técnicos y servicios. Así, **MAN Transport Solutions** acompaña a los clientes en su paso a propulsiones respetuosas con el medio ambiente y desarrolla eSolutions para facilitar al máximo la entrada en la electromovilidad. Desde 2018, el primer módulo es el asesoramiento de 360° por un equipo de expertos seleccionados. Ahora, la compañía ha alcanzado el hito de 100 proyectos de asesoramiento completos. El centro de las actividades de este equipo de expertos es el asesoramiento para flotas de vehículos, entre otros, en los ámbitos de análisis de redes, infraestructura de carga, suministro y almacenamiento de energía, planificación de la demanda y servicio técnico.

Igualmente, MAN está preparando a sus **talleres para la transición a la electromovilidad**. El cambio a la electromovilidad no solo presenta numerosos retos nuevos a MAN como fabricante de vehículos con propulsión eléctrica, sino también a los ámbitos de servicio y de mercado postventa. Por este motivo, la empresa mantiene su objetivo de

preparar su red de servicio técnico para la electromovilidad y preparar el camino hacia el servicio de taller del mañana. MAN prevé preparar hasta finales de 2020 un total de 110 talleres de servicio en Europa para que puedan atender a vehículos eléctricos, a los que le seguirán 60 talleres más hasta finales de 2021. De esta manera, asegura que los compradores actuales y futuros de vehículos eléctricos podrán disponer a tiempo de una red de servicio técnico completa para sus vehículos en toda Europa.

Durante las jornadas se habló también de la digitalización como una parte fundamental de la estrategia de MAN en los próximos años. Así, las **nuevas funciones digitales** de MAN contribuyen a una gestión eficiente de parques móviles en una coyuntura económica adversa. Presión de los costes y de los plazos y fluctuaciones en las carteras de pedidos: en la situación actual el mercado de las empresas de transporte está más complicado que nunca. No obstante, las tecnologías digitales en forma de soluciones integrales pueden ayudar a las empresas a adaptar su logística a la demanda actual. De este modo, MAN DigitalServices contribuye a optimizar el negocio de las empresas de transporte, ayudando al gestor de la flota a implementar una gestión eficiente del parque móvil.

Y a partir de este cuarto trimestre, estará disponible en la plataforma RIO, la plataforma de TRATON basada en la nube, un nuevo servicio para el MAN Lion's City E: el **MAN eManager**. Con este centro de control digital, la batería del autobús eléctrico se puede cargar a tiempo antes de iniciar el viaje y el gestor de flotas tiene bajo control, de forma cómoda con el MAN eManager, la temperatura ambiente y otra información del vehículo.

Finalmente, MAN Truck & Bus se convierte en «proveedor de soluciones de transporte», expandiendo aún más su **ecosistema digital** para vehículos y procesos de clientes. Con ello, los clientes podrán gestionar sus negocios cotidianos de manera más eficiente e inteligente que antes. La estrategia digital de MAN comprende cuatro dimensiones («Customer Operations», «Customer Process Integration», «Vehicle» y «Data»), si bien MAN también actúa de forma digital en otros campos de actuación. ■

Daimler presenta sus últimas novedades bajo el lema “Shaping the NOW&NEXT”

El nuevo eCitaro G, totalmente eléctrico con baterías de estado sólido, el nuevo interurbano Intouro y el nuevo minibús Sprinter City 75



Bajo el lema “Shaping the NOW&NEXT”, Daimler presentó de manera telemática un amplio abanico de interesantes innovaciones con las que la marca alemana se refuerza como uno de los líderes en el mercado de autobuses.

Los nuevos desarrollos se centran en el cuidado del medioambiente, la seguridad, la rentabilidad y el confort. El nuevo autobús articulado **eCitaro G** cuenta con revolucionarias baterías de estado sólido que marcan un hito en la construcción automovilística y demuestra el liderazgo tecnológico en autobuses urbanos totalmente eléctricos, siendo pioneros en este ámbito. Con su rentabilidad,

versatilidad e innovadora gama de sistemas de asistencia, el nuevo **Intouro** es referente en los autobuses de cercanías. Y, finalmente, el **Sprinter City 75** con nuevos asientos vuelve a subir el listón de los minibuses.

Libre de emisiones y con tecnología innovadora: el nuevo autobús articulado eléctrico eCitaro G

Mercedes-Benz ha realizado dos importantes lanzamientos simultáneos: el eCitaro G articulado totalmente eléctrico, junto con sus baterías de estado sólido tanto para el eCitaro, como para el

eCitaro G. El nuevo eCitaro G combina las ventajas del articulado Citaro G con la excelente tecnología de accionamiento eléctrico del eCitaro, así como sus características de diseño. Las baterías de estado sólido son un logro que posiciona a la marca como una de las pioneras en el liderazgo tecnológico en la movilidad eléctrica de autobuses urbanos. Como alternativa, los autobuses también se ofrecen con nueva generación de las baterías de iones de litio, también llamadas baterías NMC (óxido de litio níquel manganeso cobalto), con mayor autonomía a su versión actual. El eCitaro y eCitaro G de Mercedes-Benz representan así otro hito en el camino hacia un transporte urbano libre de emisiones, por lo que contribuye a calidad de vida en las ciudades.

Así, Mercedes-Benz continúa decididamente en el camino hacia la electrificación de los autobuses urbanos: el nuevo eCitaro G de 18,13 metros es ideal para operaciones en pueblos y ciudades congestionados en rutas con gran número de pasajeros, y es un factor importante para mejorar la calidad de vida en el interior de las ciudades.

Tanto el autobús articulado eCitaro G como el autobús solo eCitaro cumplen con los requisitos individuales de las empresas de transporte, lo que facilita el paso a la movilidad eléctrica. Las baterías estándar de eCitaro G y eCitaro se cargan con corriente continua a través de un conector de carga con una potencia de hasta 150 kW. El conector se encuentra en el lado derecho sobre el paso de rueda del eje delantero. Además de esto, en la próxima primavera se ofrecerán algunas posiciones de enchufe más en el lado izquierdo y en la parte trasera del vehículo.

Como se anunció en el lanzamiento, el eCitaro también se puede suministrar con un colector/pantógrafo de corriente como una alternativa opcional a la carga enchufable. Una nueva variante a seguir tendrá rieles de contacto para cargar con un pantógrafo de posición fija. Estas dos variaciones duplican la ya alta potencia de carga hasta 300 kW. El pantógrafo y el equipo de riel de carga solo se ofrecerán en combinación con baterías NMC debido a la limitada capacidad de carga rápida de las baterías de estado sólido.

Al igual que el eCitaro, el eCitaro G está propulsado por el eje eléctrico ZF AVE 130 de eficacia probada, que se encuentra en la sección trasera.

Para una máxima tracción y uso en una topografía exigente, el autobús articulado puede incluso suministrarse con dos ejes motores. Los motores están ubicados cerca de los cubos de las ruedas. Por eje alcanzan hasta 2 x 125 kW de potencia, generando 2 x 485 Nm de par, como en el eCitaro. Con la relación de transmisión utilizada, esto equivale a 2 x 11.000 Nm. Esto le da al bus articulado una gran cantidad de potencia motriz.

En un período muy corto, el eCitaro ha evolucionado de un modelo único a una serie completa de modelos. Comprende el bus eCitaro y el nuevo bus articulado eCitaro G, e incorpora una gama extremadamente amplia de tecnologías de carga y batería. El eCitaro se posiciona así como un autobús urbano totalmente eléctrico que puede adaptarse a cualquier perfil de aplicación para autobuses urbanos de servicio regular, mientras que Mercedes-Benz subraya su posición en el campo de la tecnología para la movilidad eléctrica.

Potentes y duraderas: las nuevas baterías de estado sólido en el eCitaro G y el eCitaro

El nuevo eCitaro G es el primer autobús urbano de su categoría en todo el mundo equipado con baterías de estado sólido. Estas baterías de polímero de litio también forman parte del grupo de baterías de iones de litio y se caracterizan por alta densidad de energía, alrededor de un 25 % más que la próxima generación de baterías tradicionales de iones de litio con electrolito líquido. Cada conjunto de batería del eCitaro y eCitaro G tiene un contenido energético de 63 kWh. Con siete conjuntos a bordo, esto equivale a un total de 441 kWh. Esto le da al eCitaro G un alcance de hasta 220 kilómetros en condiciones favorables con demandas promedio de velocidad, topografía y carga junto con condiciones climáticas sencillas. En invierno, con la calefacción en funcionamiento, el eCitaro G recorre unos 170 kilómetros.

Otra ventaja de las baterías de estado sólido es su larga vida útil. Los eCitaro / eCitaro G con esta tecnología reciben una garantía básica de hasta diez años o un rendimiento energético de hasta 280 MWh por conjunto de batería.

Por sus diferentes características, los autobuses urbanos con baterías de estado sólido cubren aplicaciones diferentes a las baterías de iones de litio utilizadas hasta ahora (también llamadas baterías NMC, por su composición química).

Mercedes-Benz quiere que los operadores de transporte tengan la opción: el eCitaro G y el eCitaro estarán disponibles con la opción de baterías de estado sólido o de baterías NMC nuevas y más potentes.

Además, como ya se anunció en el estreno mundial del eCitaro en 2018, Mercedes-Benz cambiará a la **última generación de baterías NMC** a principios del próximo año. La nueva generación de baterías NMC tiene una capacidad considerablemente mayor, lo que significa una mayor autonomía del vehículo. Con una capacidad de alrededor de 33 kWh en lugar de 24 kWh por conjunto de batería y el número máximo de conjuntos instalados, la capacidad total asciende a 396 kWh. Un autobús rígido con este equipamiento tendría una autonomía de unos 200 kilómetros en invierno o hasta 270 kilómetros en condiciones favorables. Eso significa exigencias medias en términos de velocidad, topografía y carga, así como condiciones climáticas sencillas.

En términos de geometría, las nuevas baterías NMC con forma de prisma son idénticas a las baterías actualmente en uso y tienen las mismas conexiones. Esto significa que los operadores de transporte que cuenten con eCitaro actual en su flota podrán aumentar la autonomía de sus vehículos sustituyendo las baterías por el nuevo modelo. Dependiendo de la configuración de la batería y del sistema de carga, existe un espacio potencial para un máximo de 146 asientos en el eCitaro G.

Próxima parada para el eCitaro: ampliación de autonomía con pila de combustible

En 2022, la autonomía del eCitaro y eCitaro G se incrementará una vez más con un extensor de alcance en forma de pila de combustible que genera electricidad. Con esta nueva generación de baterías se aumenta la autonomía del eCitaro que puede cubrir incluso las altas demandas y largos recorridos del tráfico urbano.

En términos de rendimiento y suministro de energía, su diseño permitirá que los autobuses cumplan casi el 100 % de todos los requisitos de los autobuses urbanos en cuanto a autonomía.

Esta tecnología eliminará la necesidad de carga intermedia y la compleja infraestructura requerida para ello en casi todos los casos. Para entonces,

a más tardar, los autobuses urbanos totalmente eléctricos y sin emisiones locales podrán reemplazar completamente a los vehículos con sistemas de propulsión convencionales.

Más información sobre el nuevo eCitaroG [aquí](#).

Versátil, económico y seguro: el nuevo autobús interurbano Intouro

Máxima versatilidad y rentabilidad, niveles superiores de funcionalidad y confort con sistemas de seguridad a bordo y sistemas de asistencia pioneros: el nuevo Mercedes-Benz Intouro eleva el listón de los autobuses de cercanías y servicio discrecional a un nivel completamente nuevo.

La amplia oferta de modelos y gran versatilidad del nuevo Intouro cubren desde el práctico autobús de piso alto con maletero hasta autobuses escolares y autobuses lanzadera, así como para el trasladar de personal a sus centros de trabajo o como confortable autocar para viajes de un día y excursiones de fin de semana. La gama de modelos es lo suficientemente amplia como para cubrir todos estos usos.

El Intouro estará disponible en diferentes medidas que van por primera vez tanto en un práctico formato compacto como en una versión de tres ejes de 14,88 metros. El nuevo Intouro aparecerá inicialmente en el segmento en el que disfruta de las mayores ventas, como el Intouro de 12,18 metros y el Intouro M de 13,09 metros. Ambos vehículos son autobuses de dos ejes aptos para cualquier tipo de uso. El Intouro M merece una mención especial, ya que es 23 cm más corto que su antecesor, pero el número máximo de asientos sigue siendo 63. Con la distancia entre ejes también más corta, el resultado es una fácil conducción que sorprende para un vehículo grande de dos ejes. A estos modelos le seguirán el ágil Intouro K (10,75 metros de longitud) y el Intouro L de 14,88 metros. El Intouro K es una elección perfecta para viajes en caminos de montaña, pueblos con calles sinuosas y para pequeñas salidas grupales, mientras que Intouro L es la solución para servicios de cercanías con volúmenes de pasajeros muy elevados y también para el traslado de personal.

Además, ofrece un nivel de seguridad sin igual en su segmento. Algunos de sus innovadores sistemas de seguridad incluyen el sistema de climatiza-



ción y el puesto de conducción y el equipamiento opcional Active Brake Assist 5 (ABA 5), que es el asistente de frenado de emergencia con detección de peatones, así como el Sideguard Assist para la asistencia en los giros. Con su concepto de equipo modular, el versátil Intouro se puede adaptar a fin de cubrir las necesidades específicas de diversas áreas de operación.

De este modo, el nuevo Intouro se convierte en el primer autobús que incorpora el exclusivo ABA 5, otro hito en la evolución de la seguridad. Por primera vez, ABA 5 funciona utilizando un sistema combinado de radar y cámara. Dentro de sus límites, el sistema de asistencia disponible opcionalmente puede ejecutar automáticamente una maniobra de frenado completo para detener el vehículo y evitar un obstáculo inmóvil o en movimiento. Como el primer sistema de asistencia de frenado de emergencia para autobuses disponible a nivel mundial, el ABA 5 también puede efectuar una maniobra de frenado automático de parada completa para evitar a los peatones en movimiento.

Con su gama de usos mucho más amplia, el nuevo Intouro ha reemplazado a la serie de modelos predecesora. Además, el nuevo desarrollo señala una revisión del producto por parte de Daimler Buses en el segmento de autobuses interurbanos:

el negocio anterior MultiClass 400 UL y UL de la marca hermana Setra se fusionará en el nuevo Intouro. La gama Setra seguirá incluyendo la popular serie de modelos de negocio Multiclass 400 LE. Esto dará como resultado una oferta claramente estructurada: el segmento de autobuses interurbanos de piso alto estará cubierto por el nuevo Mercedes-Benz Intouro, mientras que el negocio Setra LE representará el segmento low-entry.

Más información sobre el nuevo Intouro [aquí](#).

Cómodo y extremadamente seguro: el minibús Sprinter City 75 con nuevos asientos

Gracias a una nueva variante de asientos y muchas otras características, el compacto minibús de servicio regular Sprinter City 75 es ahora aún más versátil y atractivo. Es la solución ideal para líneas de autobuses de servicio regular en las que un Mercedes-Benz Citaro es demasiado grande.

El minibús de servicio regular de 8,5 metros de largo ofrece asientos para hasta 38 pasajeros y es, por tanto, el vínculo entre los minibuses y el Mercedes-Benz Citaro. El Sprinter City 75 es adecuado para recorridos en las calles estrechas de los centros históricos de las ciudades, para servicios de autobús con un número reducido de pasajeros,

para su uso durante los fines de semana y en horas de menor actividad, para conectar pueblos y ciudades pequeñas, así como trasladar pasajeros a áreas rurales.

Los nuevos asientos Inter Star Sprinter hacen que el minibús urbano sea aún más versátil que el Sprinter City 75. Los asientos tapizados tienen un respaldo firme y alto y, además de su comodidad, ofrecen la máxima seguridad gracias a los cinturones de seguridad de tres puntos instalados como equipamiento estándar para todos.

El Sprinter City 75 deriva su disposición de asientos y, por lo tanto, el número de asientos: 12 asientos están dispuestos en el área del piso alto, con siete más en la sección del piso bajo.

Ahora también hay numerosas opciones nuevas disponibles para la Sprinter City 75. Bajo pedido, los conductores también pueden beneficiarse de un freno de frenado frecuente, así como de una

palanca de control manual para el retardador. Los conductores de autobuses tienen inevitablemente un contacto directo frecuente con sus pasajeros. Durante el período de la pandemia de COVID-19, es de particular importancia que el puesto de conducción incorpore una nueva mampara de seguridad. Estará disponible a partir de finales de este año y protege al conductor de infecciones mientras que una apertura permite la venta de billetes.

La lista de equipamientos opcionales adicionales instalados alrededor del vehículo incluye una rampa de casete operada eléctricamente como alternativa a la rampa plegable, ventanas laterales de doble acristalamiento y ventanas con bisagras para ventilar el habitáculo. Un sistema de extinción de incendios en el compartimento del motor aumenta aún más la seguridad. Un depósito adicional opcional aumenta el volumen de combustible a 96 litros y, a su vez, la autonomía del vehículo. ■

Más información sobre los nuevo Sprinter [aquí](#).



Conducción segura en invierno: Continental recoge las regulaciones europeas 2020/2021 sobre el uso de neumáticos en invierno

Los neumáticos que incorporan el marcaje copo de nieve con montaña de tres picos (3PMSF) serán obligatorios en varios países

Para ayudar a las flotas a cumplir con las últimas regulaciones de cada país, Continental, empresa tecnológica y fabricante de neumáticos premium, publica una vez más una descripción general de las reglamentaciones europeas sobre equipamiento de invierno para camiones y autobuses en la página web: [Regulación europea sobre equipamiento de invierno en camiones y autobuses - Invierno 2020/2021](#)

Para la próxima temporada de invierno 2020/2021, los neumáticos que incorporan el marcaje copo de nieve con montaña de tres picos (3PMSF) serán obligatorios en varios países. En línea con estos requisitos, todos los neumáticos de camión y autobús de Continental para ejes de dirección y tracción en llanta 17.5", 19.5" y 22.5" están disponibles con el marcaje 3PMSF. Continental ofrece una de las gamas de neumáticos de camión y autobús más extensas del sector.

Marcaje M+S, alpino y copo de nieve, ¿cuál define un neumático de invierno?

Para conducir de manera segura, con una tracción óptima, incluso en carreteras mojadas o heladas, Continental recomienda equipar los camiones y autobuses con neumáticos de invierno en los ejes de dirección y de tracción durante la temporada de invierno. Estos neumáticos están identificados por el símbolo del copo de nieve en el flanco del neumático. La gama de neumáticos de invierno de Continental supera las prestaciones de los neumáticos M+S y también sobrepasa significativamente los requisitos de la homologación del marcaje alpino. Para que los neumáticos de invierno se homologuen con el símbolo 3PMSF, deben pasar una prueba práctica estandarizada según se

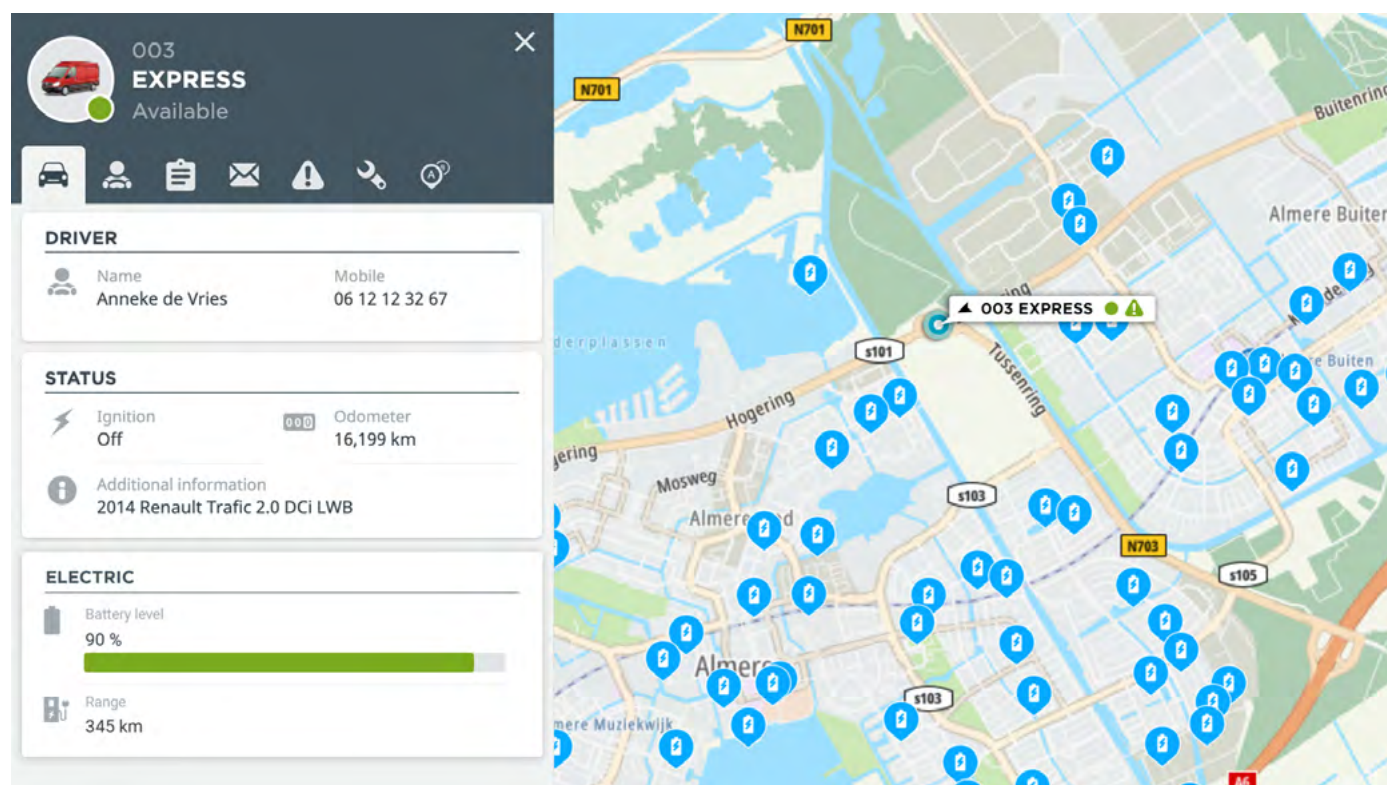


establece en el reglamento 117 de la ONU y demostrar la idoneidad para su uso en invierno en carreteras nevadas mediante un test comparativo de frenado y tracción.

Los neumáticos marcados con M+S (nieve y barro, en inglés) poseen un diseño o estructura de la banda de rodadura que está desarrollado para ofrecer un rendimiento que supera el de un neumático estándar en condiciones de nieve. El marcaje M+S no está sujeta a ningún procedimiento definido por un test. ■

Webfleet Solutions anuncia nuevas prestaciones para vehículos eléctricos

Las nuevas funciones están disponibles desde el lanzamiento de WEBFLEET en octubre



Webfleet Solutions ha anunciado nuevas funciones para vehículos eléctricos que están disponibles desde el lanzamiento de su principal solución de gestión de flotas, WEBFLEET, para todos sus clientes a nivel mundial desde el pasado mes de octubre. La compañía realizó este anuncio tras ganar el Premio Telematik de Alemania de este año, galardón que ha obtenido precisamente por su solución para la gestión basada en datos de vehículos eléctricos.

Gracias a dicha solución para vehículos eléctricos, que fue lanzada a principios de este año, los gestores de flotas pueden obtener de forma remota información sobre sus vehículos híbridos y eléctricos, incluyendo información en tiempo real sobre los niveles de batería, el rango de conducción y el tiempo restante para la recarga. WEBFLEET también proporciona a los clientes información sobre su flota existente, sobre el consumo, el estilo

de conducción, los viajes pasados, el kilometraje y otros puntos de datos esenciales. Estos datos pueden ayudar a los clientes a entender mejor qué vehículos de combustión pueden ser fácilmente reemplazados por vehículos eléctricos.

Con las funciones para VE mejoradas, Webfleet Solutions ayuda aún más a los gestores de flotas a electrificar y maximizar los ahorros potenciales. Las ubicaciones de puntos de carga estarán disponibles en el mapa de WEBFLEET que puede ser desplegado en los terminales para el conductor PRO Driver. La visibilidad de estaciones de carga cercanas y el rango de conducción restante de los VEs, ayudan a los gestores de flotas a optimizar la planificación de su fuerza de trabajo. Gracias a las nuevas notificaciones, los clientes estarán informados cuando la batería de un vehículo alcance un nivel crítico durante la operación y necesite ser recargada. Webfleet Solutions proporciona todos

estos datos del vehículo a través de su interfaz de APIs abiertas.

“Estoy orgulloso y agradecido de ganar este prestigioso premio por nuestras prestaciones para vehículos eléctricos”, afirma Taco van der Leij, vicepresidente de Webfleet Solutions para Europa. “Es un reconocimiento de que nosotros, como Webfleet Solutions, creamos soluciones innovadoras de forma constante, tanto para los gestores de flotas como para los conductores. Los VEs se convertirán en una parte fundamental de todas las flotas, pese a que adaptarse a nuevos procesos y planificaciones no es siempre sencillo. Continuaremos

ayudando a nuestros clientes para que dominen la transformación necesaria”.

Premio Telematik 2020 por sus prestaciones para vehículos eléctricos

El premio Telematik de Alemania, que celebra su décimo aniversario este año, se presenta tradicionalmente en la feria de vehículos comerciales IAA y reconoce logros, desarrollos y soluciones sobresalientes en el campo de la telemática. Debido a la cancelación de la IAA 2020 con motivo del COVID-19, este año la ceremonia de entrega de galardones se llevará a cabo en el contexto de un foro digital. Lo organiza el grupo Telematic-Markt.de. ■

El ayuntamiento de Ponferrada apuesta por ISUZU

Con la adquisición de 4 unidades del urbano de NovocitiLife, una solución de transporte sin barreras para operadores y municipios

El Ayuntamiento de Ponferrada ha adjudicado a Mobility Bus, el suministro de 4 unidades del urbano de NovocitiLife de ISUZU de 8 m de longitud y piso bajo.

Las dimensiones de este vehículo permiten una gran maniobrabilidad gracias a su tamaño y versatilidad en las líneas de viajeros urbanas. Incluye 21 plazas sentadas y hasta 39 de pie y cuenta con todos los sistemas necesarios para su gestión operativa.

Además, el Novociti Life destaca por su bajo consumo de combustible y su disposición mecánica, que ofrecen unos costes bajos de explotación.

El piso bajo y las rampas para minusválidos, facilitan la accesibilidad a los pasajeros. Los autobuses Novociti están equipados con la más alta gama de dispositivos tecnológicos y de comunicación disponibles para los autobuses urbanos. Una solución de transporte sin barreras para operadores y municipios. ■



Últimas entregas de Otokar: Transporte Insular de La Palma, Herederos José Castillo y C.O.A Melilla



Transporte Insular de La Palma SDAD COOP, apuesta fuerte por la marca Otokar para la isla bonita: La Palma

Ha comprado 4 autobuses **Vectio U LE**, modelo interurbano, para la isla canaria. Un modelo **concebido para un desplazamiento de calidad, el Vectio U LE combina rendimiento y accesibilidad.**

El Vectio U LE es un midibus interurbano con motor trasero, piso bajo y doble puerta central está diseñado para circular por cualquier carretera. Sus asientos, que se pueden configurar de forma flexible, y su equipamiento para las personas de movilidad reducida, lo convierten en una solución ideal para responder a las necesidades cotidianas de los usuarios.

Un equipamiento que convierte la conducción en un placer

El autocar Vectio U LE cuenta con una potente cadena cinemática de última generación (Euro 6 D) que es idónea para los desplazamientos interurbanos. La caja automática de serie, la columna de dirección ajustable o incluso las ruedas delanteras con suspensión independiente hacen que la conducción sea segura y placentera. Por otra parte, su reducido ángulo de giro confiere una enorme maniobrabilidad a este vehículo ligero y compacto.

La empresa canaria, de Santa Cruz de la Palma, comienza su andadura en 1977 en el transporte de las líneas regular y hace más de 40 años en el transporte discrecional de viajeros. Actualmente cuentan con una flota de más 170 autobuses, 59 de ellos para realizar 21 líneas regulares por toda la isla prestando el servicio los 365 días del año.

Se puede acceder aquí a toda la información sobre el **Vectio U LE** de Otokar.

Herederos Jose Castillo compra de nuevo el modelo urbano de la marca Otokar: el Vectio C

Por otro lado, Herederos Jose Castillo ha adquirido 3 autobuses urbanos **Vectio C**, un modelo concebido para los desplazamientos por los centros urbanos que ofrece una conducción y experiencia cotidiana placentera.

El Vectio C, disponible en dos longitudes de 9,26 y 10,10 m y una capacidad para pasajeros optimizada, es muy manejable y ha sido diseñado para circular por el mismo corazón de las ciudades. Con una capacidad de transporte máxima de 78 pasajeros, una elevada fiabilidad y un bajo coste de compra, se trata de **una inversión segura y rentable**.

Los pasajeros del Vectio C pueden disfrutar de un

interior despejado y fácilmente accesible gracias a su piso bajo y a su rampa para sillas de ruedas.

Los midibuses entregados son **accesibles para todos**: disponen de rampa eléctrica puerta central doble y piso bajo para facilitar el acceso. La suspensión independiente de las ruedas delanteras, el ABS y la transmisión automática hacen que el vehículo sea fácil de conducir en el tráfico urbano.

La empresa jiennense Herederos Jose Castillo, S.L. comenzó su andadura en el transporte urbano de autobús en 1961. Alrededor de los años 90 añadieron las líneas regular y discrecional de viajeros. Actualmente cuentan con una flota de 45 vehículos para el tráfico urbano y 30 para la línea regular y discrecional.

Se puede acceder aquí a toda la información sobre el **Vectio C** de Otokar.



C.O.A Melilla apuesta por primera vez por Otokar

C.O.A Melilla ha apostado por primera vez por Otokar al adquirir el autobús **Ulyso T**. “Dado los grandes desafíos a los que nos enfrentamos en estos tiempos, no cabe duda que es una apuesta segura”, señalan desde Somauto, distribuidor oficial de Otokar en España.

Este autocar combina elegancia y confort, está **concebido para adaptarse a todos los tipos de trayecto** (estancias, visitas o distancias largas, entre otros muchos). Además, la misma flexibilidad de la que hace gala en la carretera repercute en el presupuesto de la empresa.

Se trata de un vehículo de 10,10 metros de longitud que puede albergar hasta 8 sillas de ruedas para personas con movilidad reducida y que está equipado con un motor Euro 6 D de hasta 320 CV de potencia. Otro de los puntos fuertes del Ulyso T

es que es autoportante, piso plano y tiene una gran capacidad de maletero. Además, **incorpora sistemas de seguridad de última generación**, como el frenado de emergencia o la alerta de abandono de carril. Estos asistentes, junto a su excelente maniobrabilidad, garantizan su capacidad para responder a cualquier necesidad que plantee la carretera.

C.O.A Melilla realizó su primer servicio de autobuses en 1913, de la mano del francés Mr. Lupont, con capacidad para 25 pasajeros. Sin embargo, en 1988, esta cooperativa se integra por todos los antiguos transportistas de viajeros de la ciudad, como única concesionaria de la explotación de los servicios de autobuses públicos de Melilla. Ofrecen servicios de transporte discrecional y escolar, así como líneas urbanas en toda Melilla. ■

Se puede acceder aquí a toda la información sobre el **Ulyso T** de Otokar.



Grupo Castrosua y Scania entregarán 186 unidades a TIB Consorcio Transportes de Mallorca

Este verano dos Magnus.E LE GNC sobre chasis Scania KUB GNC realizaron una prueba piloto que cubrió una línea de servicio

Los primeros autobuses de la nueva flota TIB, dos Magnus.E LE GNC sobre chasis Scania KUB GNC de 13 m, llegaron a Mallorca para una prueba piloto que cubrió una línea de servicio durante todo el verano. La previsión es poner en marcha el sistema al completo a final de año, que incluirá, además, la integración de un novedoso sistema de ticketing y tarifario.

En la presentación de los estos autobuses estuvieron presentes la presidenta del Gobierno Balear, Francina Armengol, acompañada del conseller de Movilidad y Vivienda, Marc Pons, y de Jaume Mateu, director general de Movilidad y Transporte Terrestre. Por parte del Consorcio de Transportes de Mallorca (CTM) acudieron su director gerente Marteen van Bemmelen, así como Alberto Egido, director general de Grupo Ruiz y Javier Badorrey, responsable de proyectos también de Grupo Ruiz, acompañados por Alberto Linares y Pedro Cotera de Scania Hispania y Ramón Fernández y Ramón Senlle de Grupo Castrosua.

A finales de julio se presentó el nuevo sistema de transporte del TIB CTM, basado en una reorganización de líneas reduciendo de 11 operadores a 3, Grupo Ruiz, Empresa Sagalés y Moventis, y una renovación total del parque móvil.



En la renovación de los vehículos ha prevalecido la propulsión GNC por sus excepcionales características ecológicas y sustitutivas, en prestaciones y costes operativos al mismo nivel que un diésel, o incluso mejoradas.

La flota total del nuevo sistema de buses TIB contará con un total de 223 vehículos, todos nuevos, la mayoría de propulsión por gas natural y 18 eléctricos. Del total de vehículos, Grupo Castrosua

junto con Scania ha sido adjudicataria de 186 unidades todas ellas GNC, lo que supone **el 93% de la flota siendo adjudicatarios mayoritarios de los 3 lotes en que queda dividido el nuevo servicio**. De estos vehículos 21 unidades son New City de 12 m y 18 m y el resto, es decir 165 unidades, son carrocería Magnus.E de 13 m, 15 m y 18,7 m en versiones low entry y piso alto con portapaquetes.

Para este reto se han elegido mecánicas GNC Euro6 de última generación, con una propuesta, que Scania y Castrosua han construido en colaboración, con seis modelos diferentes de bus para abarcar servicios urbanos, metropolitanos y de cercanías. Todos los vehículos comparten exactamente la misma cadena cinemática, pero con diferentes combinaciones de carrocería tipo piso bajo, low entry y piso alto y con autonomías que van de los 450 km a los 700 km.

Los buses incluyen uno de los paquetes más vanguardistas de seguridad y ahorro energético, integrando hasta 15 sistemas diferentes como aviso de cambio de carril, frenada de emergencia, detector de fatiga, lector de señales de tráfico y alcoholock, que solo permite arrancar el bus si el conductor está por debajo del límite de alcohol permitido, un desfibrilador en el interior del bus, así como un sistema antibacterias que higieniza el aire en cabina. entre otros, junto con la integración de un novedoso sistema de ticketing y tarifario.

Los vehículos que se entregarán incorporan mejoras y tecnologías de última generación, entre los

cuales se halla el sistema Mobileye para la prevención de accidentes, con cámaras inteligentes y sensores de visión; dos pantallas interiores de información al usuario; tres cámaras de seguridad con video-grabación; mampara de seguridad anti-vandálica; 16 tomas USB; Wifi gratuito; y un sistema para transporte de dos bicicletas en el interior del bus.

Asimismo, todos los buses estarán adaptados para aquellas personas con movilidad reducida -con rampa o plataforma elevadora-, con unidades de piso bajo o low entry, con una doble rampa eléctrica y manual para facilitar y garantizar todavía más el acceso de sillas de ruedas y cochecitos de niños. También se reforzará la señalización interior con pantallas y megafonía para que las personas con discapacidad visual o auditiva puedan conocer en todo momento la próxima parada del recorrido, así como otras informaciones relevantes del servicio.

El sistema de transporte de TIB CTM junto a la EMT de Palma, que ha adquirido también 28 articulados GNC de Scania, demuestran el **desarrollo del GNC, como solución integral a un sistema de transporte** y el compromiso de Scania con la sostenibilidad económica y ecológica, en una tecnología con costes operativos totales inferiores al diésel. Los motores de estos vehículos podrían funcionar al 100 % con biometano, lo que supone una oportunidad real de reducir las emisiones y generar una economía circular donde la gestión de los residuos de la zona se convierte en una oportunidad de energía para la movilidad. ■

La familia TGE sigue creciendo: damos la bienvenida al primer microbús

Los dos primeros modelos que salen al mercado cuentan con la colaboración de los carroceros Nogebus y Unvi

MAN Truck & Bus Iberia ha dado un paso más en la ampliación de su gama de producto para transporte de viajeros con el lanzamiento de un microbús sobre la base de MAN TGE, carrozado por Nogebus, al que se suma una segunda versión que cuenta con la participación de Unvi.

Nogebus ha diseñado una carrocería en exclusiva para MAN TGE Euro 6 con una longitud de 7751

MM, una distancia entre ejes de 4325 MM y una altura de 2739 MM.

Este minibús cumple con la normativa antivuelco 66.2 y cuenta con Homologación tipo M3. La consecución de la normativa 66.2 ha supuesto un desafío importante, con el objetivo de conseguir la máxima confortabilidad para el pasajero en todas sus plazas, para ello se ha modificado la estructura



consiguiendo una amplitud máxima además de una sensación de volumen que hasta ahora no se había conseguido en ningún microbús partiendo de la base de un vehículo de mercancías. La modificación estructural efectuada tanto en altura como en longitud ha permitido también tener una visibilidad igual en todas las plazas del vehículo desde las delanteras a las traseras.

La distribución de la carrocería cuenta con múltiples combinaciones que van desde una capacidad de 16 plazas + 1 + 1 con una bodega de 2,45 m³ a una capacidad de 16 plazas + 1 + 1 con 0,85 m³ de bodega, todas ellas con portón trasero tipo autocar de diseño exclusivo NogeBus que a la vez actúa de salida de emergencia.

Se han previsto también dos opciones de butacas, una más austera pensada para realizar trayectos de corta distancia tipo escolar o fábricas, primando anchura de pasillo interior para facilitar la movilidad de los pasajeros, y una segunda con una butaca más ancha pensada para trayectos mas largos ofreciendo mas confort a los pasajeros.

Un sistema de guías telescópicas y facilidad para retirar una hilera de butacas, permite un gran modularidad modificando fácilmente la capacidad de la bodega y las plazas disponibles en función de la necesidad del cliente en cada momento. Adicio-

nalmente, también hay diferentes versiones equipadas para PMR las cuales permiten combinaciones que van de 17 plazas + 1 PMR + conductor a 9 plazas con 3 plazas para PMR + conductor, todas estas conservando el portón trasero original de MAN.

El equipamiento original cuenta con acceso al habitáculo mediante puerta eléctrica, butacas con cinturón de dos puntos auto enrollable, reclinable, cabezal en polipiel, apoyabrazos en el lado del pasillo, tapizados en moqueta o polipiel, trampilla en el techo, aire acondicionado, portaequipajes con salida de AA y luces de lectura individuales, parasol delantero, calefacción por convectores, Luces led es escalera, luna panorámica, Radio CD, micrófono para conductor.

Las unidades también están habilitadas según la Normativa del R.D. 443/2001 de Transporte Escolar.

Adicionalmente y siguiendo la tradición carrocera que permite una personalización de los vehículos muy elevada a fin de satisfacer y adaptarse a las necesidades de los distintos clientes, existe una larga lista de opcionales tales como pintura personalizada, tapizados exclusivos en butacas y portaequipajes, cortinas, butacas de varios fabricantes, USB para el pasaje, DVD, monitores

adicionales, plataforma para PMR, gancho de remolque, caja fuerte, mesas de juego, etc.

Por su parte, **Unvi** también ha dejado su sello personalizando la TGE bajo la denominación S20, uno de los modelos de mayor éxito del fabricante gallego. El resultado de esta colaboración es un microbús de atractivo diseño y gran versatilidad, con versiones para cubrir cualquier tipo de servicios, desde excursiones, servicio de traslado a hoteles o aeropuertos, o los exclusivos servicios VIP.

Disponibles ya las primeras unidades de las versiones de 19 plazas más conductor y de 22 plazas más conductor en su versión XL, los clientes podrán consultar otras configuraciones dentro de la flexibilidad que permite la estrecha colaboración de MAN Truck & Bus Iberia y Unvi, como la versión de 3 PMR que también cuenta con 6 asientos y conductor.

El diseño tanto exterior como interior ha sido desarrollado con el mayor detalle para lograr un microbús de cuidada estética, con el máximo confort para el conductor y los pasajeros, así como características que los clientes agradecerán como mayor habitabilidad, espacio para objetos personales bajo las butacas.

Manuel Fraile, director de Buses de MAN, destaca que, para el proyecto de microbús que ahora comienza, “buscamos socios con amplia experiencia en este sector que apuesten por un proyecto común, y que aporten personalización al producto final”.

El microbús ha sido elaborado sobre la base de un MAN TGE 6.180, destaca por su atractivo aspecto exterior y por el cuidado de los detalles en el interior. Fraile destaca la “luminosidad y sensación interior de espacio” junto con “un potente motor de 180 CV, caja de cambios automática de 8 velocidades, soluciones multimedia y el más completo equipamiento de serie, con todo lo que tenemos disponible en materia de seguridad, incluyendo entre ellos el sistema de mantenimiento activo de carril”.

Fraile resalta que “MAN cuenta ahora con una oferta completa, desde las 9 plazas en las que empieza TGE hasta las 93 del Neoplan Skyliner, bien con la furgoneta, las soluciones con motor delantero, los chasis o los vehículos integrales. Somos un proveedor global que, además, se apoya en la profesionalidad de nuestro servicio post-venta, algo que nos diferencia de la competencia: amplitud de horarios, vocación de servicio, constante formación y profesionalidad, focalizado en el cliente de autobús... El cliente recibe el mismo nivel de atención para cualquier vehículo de la gama”.

Otro asunto que el director desea mencionar es “la confianza plena que tenemos en este producto microbús, desarrollado desde la perspectiva de las necesidades del cliente, lo que se demuestra con una extensión de garantía de 3 años o 180.000 km de serie para el furgón TGE, exclusiva en el mercado”. Esta confianza se basa “en la estrecha colaboración con el carrocer, con quien queremos crecer juntos ofreciendo un producto lo más adaptado y rentable para nuestros clientes”. ■



Paquete de movilidad: Continental da la bienvenida a la segunda generación de tacógrafos inteligentes

El futuro tacógrafo inteligente DTCO 5.0 será instalado en los vehículos matriculados a partir de julio de 2023

The smart tachograph enables cooperative services



La empresa tecnológica Continental celebró la aprobación del Paquete de Movilidad por parte de la Comisión Europea, el Consejo y el Parlamento Europeo, cuyo objetivo es el de mejorar las condiciones del transporte por carretera en Europa. Los tacógrafos jugarán un papel importante aquí y es por lo que Continental está trabajando ya en la segunda generación de tacógrafos inteligentes que permitirá la implementación de las directrices establecidas en dicho paquete de movilidad, entre las que se destacan aquellas que rigen el cabotaje y retorno a casa de los conductores, además de otras como el registro de los pasos fronterizos

mediante un sistema de posicionamiento vía satélite. “Vemos con buenos ojos el uso del DTCO para el cumplimiento de las directrices del cabotaje y vuelta a casa de los conductores además de que es positivo que los tacógrafos sean obligatorios para los vehículos comerciales ligeros de entre 2,5 y 3.5 toneladas, dedicados al transporte internacional” dice Gilles Mabire, director de la Unidad de negocio de Commercial Vehicles & Services en Continental. “La aprobación del paquete de movilidad es muy buena noticia ya que garantizará una competencia justa y una mayor seguridad en el transporte europeo”.

Mayor importancia de los tacógrafos

Ya que con la introducción del paquete de movilidad se requiere del tacógrafo inteligente para alcanzar los objetivos en política de transporte, seguro que éstos tendrán aún más importancia. Para este propósito se necesitarán datos fiables: “Estamos haciendo una especial contribución a la sociedad, estamos muy orgullosos de ello”, añade Mabire. “Estamos seguros de que nuestros tacógrafos ayudarán a formular políticas que permitan abordar otros problemas importantes de la sociedad. Gracias a su capacidad de registrar datos de forma segura, son extraordinarios para esto”.

La experiencia de Continental en el tacógrafo es una ventaja permitiendo adelantarse al futuro. Las generaciones anteriores de tacógrafo proporcionan la base tecnológica, la versión actual, DTCO 4.0 recibe posiciones por satélite y ya se está trabajando en el diseño y producción de una nueva versión de la actual generación de tacógrafos inteligentes, DTCO 4.1 que incorporará algunas de las funcionalidades del próximo DTCO 5.0 y servirá de puente hacia la siguiente generación.

Principios de 2021 es la fecha para el lanzamiento del nuevo DTCO 4.1 que registrará pasos fronte-

rizos haciendo más fácil la labor de control de las autoridades. Esta versión servirá de puente para la segunda generación de tacógrafos inteligentes.

Primera aplicación industrial para una Comunicación segura con el sistema europeo de satélite Galileo

El DTCO 4.1 registrará los pasos fronterizos mediante el posicionamiento por satélite y registrará los lugares en los que se cargan y descargan los vehículos. Las autoridades podrán utilizar estos datos para comprobar el cumplimiento de las normas, en particular las relativas al libre acceso al mercado (libre competencia) y el retorno a casa de los conductores. De hecho, además de utilizar señales GPS, será una de las primeras aplicaciones industriales en admitir la señal segura del sistema de posicionamiento europeo Galileo; señal que ya se ha tenido en el DTCO 4.0. ■

La compañía confirma que esto reforzará la importancia del Tacógrafo inteligente como instrumento para alcanzar los objetivos en política social y de transporte

La seguridad es lo primero: viajar en autobuses de Mercedes-Benz y Setra durante la pandemia de COVID-19

Renovación permanente del aire cada dos minutos y sistema de filtrado altamente eficiente con función antiviral

Daimler Buses con sus marcas Mercedes-Benz y Setra representa una seguridad ejemplar. Y esto también se aplica durante la pandemia de la COVID-19. Los sistemas de climatización instalados de serie en los autobuses y autocares ya protegen contra el riesgo de infección al garantizar una renovación permanente del aire a bordo. Las nuevas características incluyen filtros de partículas estandarizados altamente eficientes con acción antiviral, así como puertas con mamparas de protección para el conductor de autobuses y autocares

y dispensadores de desinfectante controlados por sensores. Daimler Buses ofrece un ajuste opcional para autocares, que amplía el rango en el que el nivel máximo de aire fresco fluye al vehículo en un 33 o un 40 por ciento, según el modelo.

Gustav Tuschen, jefe de desarrollo de Productos y Adquisiciones en Daimler Buses, confirma: “Con tecnologías de filtrado de última generación y una tasa de renovación de aire fresco superior a la media, nuestros autocares siempre han combinado

seguridad y confort al más alto nivel. Entre otras cosas, el uso de capas funcionales antivirales nos ha permitido volver a mejorar significativamente las medidas de protección higiénica. Y una cosa está clara: los conductores y pasajeros también pueden viajar durante la pandemia de la COVID-19 sin preocupaciones y con una sensación de seguridad, siempre que se respeten las reglas de uso de mascarilla y la distancia requeridas”.

Autocar: renovación permanente del aire cada dos minutos, con mucha más regularidad que en casa y en la oficina

Con numerosos pasajeros a bordo de un autocar, se hace evidente el temor a que haya un mayor riesgo de contagio. Sin embargo, esto está lejos de la realidad, ya que la tecnología estándar de los autobuses y autocares de Mercedes-Benz y Setra ya sirve para minimizar el riesgo. El sistema de climatización completamente automático renueva constantemente el aire dentro del vehículo. La ventilación a través del espacio para los pies crea un flujo de aire vertical suave que evita las turbulencias. A temperaturas exteriores habituales entre 8 y 26 grados, el sistema de la climatización utiliza el nivel máximo de aire fresco (entre el 80 y 100 %), por lo que hay una renovación constante y completa del aire dentro del vehículo cada dos minutos. A temperaturas inferiores o superiores, el aire acondicionado trabaja en modo mixto. Aquí, la renovación de aire fresco en el habitáculo se produce cada cuatro minutos. A modo de comparación: en los espacios habitables, solo se prescribe una renovación de aire al menos cada dos horas, y en las oficinas esa cifra es solo cada hora como mínimo.

Daimler Buses incluso va un paso más allá: bajo pedido, la cantidad máxima de aire fresco de los sistemas de climatización en las populares series de autocares Mercedes-Benz Turismo, Setra ComfortClass 500, TopClass 500 y S 531 DT, se puede aumentar hasta un 33 o 40 % ampliando adicionalmente el margen de temperatura exterior



para un suministro máximo de aire fresco tanto hacia arriba como hacia abajo. Para los operadores de autocares, esta posibilidad de aire fresco adicional mediante el sistema de climatización es una opción atractiva para reducir aún más el riesgo de infección para conductores y pasajeros.

Nuevo: sistema de filtrado altamente eficiente con función antiviral

Los sistemas de filtrado con funcionalidad antiviral ya se utilizan hoy en los sistemas de climatización de los autobuses de Setra para eliminar eficazmente las partículas del aire. Los nuevos filtros activos aumentan aún más su efectividad: los filtros de partículas altamente eficientes de múltiples capas diseñados de forma progresiva, cuentan además con una capa antiviral. Esto sirve para filtrar los aerosoles más finos. Hecho que se ha confirmado por las pruebas físicas e investigaciones microbiológicas realizadas. Los filtros activos se utilizan para el aire acondicionado del techo como para el filtro de recirculación de aire y también para el aire acondicionado frontal.

Los filtros activos se pueden pedir para el modelo de Mercedes-Benz Turismo actual, así como para el autobús de dos pisos Setra S 531 DT y los autocares Setra ComfortClass 500 y TopClass 500, tanto para vehículos nuevos o como solución de reequipamiento. Mercedes-Benz y Setra pueden reequipar modelos existentes y en circulación. Los filtros activos apropiados para el autobús urbano de servicio regular Mercedes-Benz Citaro saldrán

este año. Los vehículos equipados con un filtro activo también llevan una pegatina en la zona de entrada que es visible para los pasajeros.

Nuevo: puertas con mamparas de protección para el conductor también para autocares de Mercedes-Benz y Setra

Los conductores de autobuses inevitablemente entran en contacto cercano con sus pasajeros. Para prevenir infecciones por gotas de saliva, Daimler Buses desarrolló puertas con mamparas profesionales de protección para el conductor hechas de cristal y policarbonato de alta calidad, inicialmente para su uso en los autobuses urbanos de servicio regular Mercedes-Benz Citaro. En un paso posterior, estos se implementaron para el autocar interurbano Setra LE business. Y han tenido una gran demanda.

Los conductores de autocares deberían poder beneficiarse de la misma protección que sus compañeros de transporte público. Por lo tanto, ahora también se pueden pedir puertas con mamparas de protección para el conductor para la actual serie Mercedes-Benz Turismo, así como para los autobuses Setra ComfortClass 500 y el Setra S

531 DT de piso doble. Esto no solo es válido para vehículos nuevos, también está disponible como a solución de reequipamiento. A su vez está en desarrollo una solución de reequipamiento para el Intouro.

Nuevo: dispensadores de desinfectante para proteger a los pasajeros de los gérmenes

En los medios de transporte en los que coinciden muchas personas, los gérmenes patógenos pueden expandirse rápidamente. Por eso, es importante contar con una higiene de manos regular. El dispensador de desinfectante sin contacto es especialmente higiénico. Esta opción evita que las manos del usuario entren en contacto con el dispositivo e incluso la transmisión de gérmenes al propio dispensador. El dispensador de desinfectante controlado por sensor, que se puede montar en los mecanismos de la puerta, estará disponible desde finales de septiembre para autobuses y autocares Mercedes-Benz y Setra.

En el siguiente enlace, al final del siguiente artículo, puedes ver un [video](#) donde se demuestra lo eficiente que es la renovación constante de aire a través del sistema de climatización. ■



IVECO BUS hace entrega a AUVASA de los primeros autobuses Urbanway de GNC que circularán por Valladolid

Y de 7 autobuses Crossway Line a Autocares Vivero-Otero



Los autobuses limpios de IVECO BUS dan respuesta a todos los desafíos del transporte urbano, como mejorar la calidad del aire en nuestras ciudades, el cuidado del entorno y un funcionamiento silencioso. Autobuses urbanos de Valladolid (AUVASA), comprometida con el respeto al medioambiente y la reducción de la contaminación del municipio, ha adquirido el autobús IVECO Urbanway propulsado por gas natural comprimido, con el objetivo de comprobar las bondades y adaptación a la ciudad de este vehículo urbano sostenible.

En la presentación de los vehículos que tuvo lugar coincidiendo con la inauguración de la primera gasinera en Valladolid, estuvieron presentes el alcalde de la ciudad, Óscar Puente, acompañado de los concejales de Movilidad y Espacio Urbano, Seguridad Ciudadana y Salud Pública y Medio Ambiente y Sostenibilidad, además del gerente de Auvasa,

Álvaro Fernández Heredia, y Alejandro Martínez, director comercial de IVECO BUS España.

Alejandro Martínez, además de destacar la importancia de la seguridad y el confort de conductor y pasajeros, señaló el compromiso de IVECO BUS por el transporte de pasajeros sostenible y respetuoso con el entorno: “Para IVECO BUS es todo un orgullo poder entregar a esta ciudad tan querida estas unidades de gas natural, combustible que llevamos más de 25 años desarrollando y por el que IVECO hizo una fortísima apuesta liderando esos primeros pasos de búsqueda hacia combustibles no contaminantes”.

“Estamos convencidos que darán un gran servicio durante muchos años y, sin duda, seguiremos apostando por estar presente en los próximos concursos, con el objetivo de seguir suministrando

autobuses sostenibles a esta ciudad tan importante para IVECO España”, añadió el director comercial de la marca.

Los autobuses IVECO BUS Urbanway de GNC con motor Cursor 8 GNC 290 CV que ya han entrado en servicio y se suman a las líneas circulares (C1 y C2), están equipados con sistema de cámaras de videovigilancia interior y cámara de visión trasera y puerta central, un puesto de conducción elevado para la mejor visibilidad del conductor, puertas eléctricas, así como un piso bajo para una fácil accesibilidad para todos los ciudadanos con cuatro plazas diferenciadas para pasajeros con movilidad reducida y con dos plazas para usuarios en silla de ruedas.

El modelo de 12 metros ha sido diseñado con el fin de mejorar el transporte y el entorno urbano en el que se mueven los pasajeros en la ciudad, proporcionando así un servicio de calidad sin que ello suponga un detrimento de las ventajas fundamentales de este medio de transporte.

Además, los autobuses cuentan con puntos de carga por USB y dispondrán próximamente de utilidades como las nuevas máquinas para el pago sin contacto con tarjeta o teléfono móvil.

Autocares Viveiro-Otero confía en IVECO Bus para ampliar su flota con 7 autobuses Crossway Line

Por otro lado, IVECO BUS ha hecho entrega de 7 unidades IVECO BUS Crossway Line a Autobuses Viveiro-Otero. Tras una dilatada experiencia con

los productos de la marca, el grupo de transporte ha vuelto a confiar en la calidad de IVECO BUS, quien ya forma más de la mitad de su flota.

La venta a Autobuses Viveiro, quien cuenta con más de con más de noventa años de experiencia en transporte de pasajeros, se ha llevado a cabo a través de Inturasa, concesionario de IVECO en Galicia. A la entrega acudieron gerente de la empresa, Domingo Otero Seara, y Ricardo Pato, delegado comercial de Inturasa Pérez Rumbao.

Diseñado pensando en el transporte y la productividad, el Crossway Line de piso alto es un autobús perfecto para el transporte interurbano. Tanto los 5 vehículos de 10,80 m y los 2 modelos de 12 m, cuentan con una bodega para equipaje, así como de un elevador hidráulico para silla de ruedas.

El vehículo en versión diésel, que cuenta con motor Cursor 9 con 360 cv, cumpliendo así con los estándares Euro VI Step D, y con cambio automático EcoLife, está diseñado para cumplir con los diversos requisitos del transporte de pasajeros gracias a su gran versatilidad y la comodidad que ofrece al conductor y a los pasajeros, así como espacio para silla de ruedas.

Los autobuses Crossway Line entregados destacan por su flexibilidad, gracias a un diseño inteligente que cubre todas las necesidades del cliente, durabilidad y versatilidad. Asimismo, IVECO BUS, cuya prioridad es la fiabilidad de sus vehículos, realiza las pruebas más rigurosas en situaciones de tráfico real, especialmente en condiciones climáticas y operativas extremas. ■



E RESCUE recibe el premio “Ponle Freno”

El más acreditado en España, en favor de reducir la siniestralidad en las carreteras



General de Tráfico. Se refirió a los tres pilares que han marcado su vida para el hallazgo de este invento: la muerte de unos compañeros de colegio, en una excursión en autobús; su experiencia de tres años trabajando con la UVI del Summa 112 y “ver a la gente morir en mis brazos en los accidentes de tráfico”; y, tercer pilar, su formación de ingeniero, que le permitió encontrar una solución, el invento de E RESCUE, para ayudar a las víctimas en los accidentes de este género.

E RESCUE ha merecido el galardón de la XII edición de los premios “Ponle freno”, instituidos por Atravesmedia y AXA en reconocimiento a la labor en favor de reducir la siniestralidad en las carreteras. El acto de entrega se celebró en la sede del Senado, en el que estuvieron presentes la presidenta del Senado, el ministro del Interior y el director general de Tráfico, entre otras autoridades. Se presentaron más de cien candidaturas en esta edición.

En su intervención Sergio de Rico, CEO de E RESCUE destacó las grandes ventajas del asiento salvavidas como es reducir en un 70 % el tiempo en las tareas de rescate de víctimas en un accidente de autobús, lo que supone salvar la vida del 50 % de los pasajeros y evitar también las lesiones medulares de los heridos.

“Existen –dijo– medidas de salvamento en edificios, en barcos y en aeronaves mientras que en los autocares no había ningún sistema hasta que ideamos el asiento de E RESCUE”, que cuenta con la financiación de la Comisión Europea en el Programa 2020 y ha sido recomendado por la Dirección

Dijo rotundamente que “con la misma pasión que he logrado el asiento salvavidas, dedicaré el resto de mi vida a trabajar para conseguir nuevas fórmulas para la seguridad vial”. Agradeció a sus padres, hermano, tío y a su esposa el apoyo y el aliento recibido para culminar este proyecto que ya es realidad. “La madre de mis hijos –concretó– me ha ayudado a evolucionar de inventor a emprendedor para llegar a ser un empresario”.

Tras destacar que se proyecta la homologación del asiento para su fabricación masiva en la industria del autobús, finalizó anunciando que “en el plazo de seis meses E RESCUE presentará el coche más seguro del mundo, equipado con los asientos salvavidas, con la aspiración de que se homologuen como el cinturón de seguridad”. ■

Se puede acceder al video de la entrega del premio aquí: <https://youtu.be/6EtE2seJDuQ>





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



SOMAUTO es el distribuidor oficial de vehículos de la marca OTOKAR en España y Andorra, que ofrece una solución muy competitiva a sus clientes que buscan renovar su flota de autobuses.



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.



Emisión y comercialización de la tarjeta SOLRED, obteniendo para importantes ventajas en la compra de carburantes y demás productos de la marca REPSOL en España y Portugal.



Seguros para autobuses en condiciones muy especiales.



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.



Letreros electrónicos de LED, de sistemas de información al pasajero, de próxima parada por audio y video y pantallas de información a bordo.



Sociedad de garantía recíproca. Mejores plazos y condiciones en el acceso al crédito.



Certificación de Seguridad Autobuses.

te acercamos a
LO QUE TE IMPORTA

www.confibus.org

ÚLTIMAS NOTICIAS

ÚLTIMAS NOTICIAS

CONFEBUS
**LA RED SOCIAL
DEL TRANSPORTE**



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

**Certificado de
Profesionalidad para
Jóvenes menores de 30 años
COML0111 Tráfico de
Viajeros por
Carretera (370h)**

Centro: C/Ayala 130 - Madrid

100% Gratuito

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



**Piensa en ti.
Cuenta con nosotros.**

www.adams.es 902 333 543 Síguenos en

