



30 | El futuro viaja en autobús

V O L V O

Gestión de zonas

La tecnología exclusiva de Volvo que transforma la ciudad



En Volvo Buses tenemos un objetivo claro: ofrecer un transporte seguro, limpio y eficiente. Queremos crear hoy las ciudades del futuro, libres de atascos, emisiones y ruido, y por eso hemos desarrollado nuestro Sistema de Gestión de Zonas para toda nuestra gama de vehículos. Podemos definir zonas de seguridad, de control medioambiental o

de silencio y cambiar automáticamente los parámetros a bordo del vehículo cuando entra en cada una de ellas. Un sistema exclusivo de Volvo para hacer frente a la creciente complejidad y densidad del tráfico aportando inteligencia y funcionalidad a los vehículos, lo que se traduce en mayor comodidad, bienestar y seguridad para los ciudadanos.



Volvo Buses. Driving quality of life



Editorial	
Un modelo a exportar	04
Confebus	
El director general de Transporte Terrestre del Mitma acude a la reunión de la Junta Directiva de CONFEBUS	06
CONFEBUS solicita medidas para el sector a los Directores Generales de Transporte	08
Rafael Barbadillo defiende el modelo concesional como la única garantía de la movilidad en todo el territorio español	11
La inversión total en transporte público en España es la tercera más baja de Europa	14
I Encuentro "Impulsando un #TransporteUrbano para todas las personas"	16
CONFEBUS reafirma su compromiso de formación para los profesionales del sector	18
UITP y CONFEBUS llegan a un acuerdo para la promoción del "UITP Global Public Transport Summit 2023"	19
Entorno nacional	
Raquel Sánchez anuncia la gratuidad de las líneas de autobuses de titularidad estatal a partir de febrero de 2023	20
Mitma publica la resolución provisional del descuento del 30% del transporte público autonómico y local	22
El Gobierno transferirá 110 M€ a las CCAA para ayudar a autónomos y pymes a modernizar el transporte por carretera	24
El CES considera que la financiación del transporte público debe ampliarse también a los servicios interurbanos	27
La ministra de Transportes reafirma la apuesta por la intermodalidad en el transporte y el fomento de infraestructuras eficientes y sostenibles	28
Unión Europea	
La escasez de conductores en Europa se triplicará para 2026 si no se toman medidas	35
CONFEBUS analiza el nuevo programa de trabajo de la Comisión Europea para 2023	38
La Comisión Europea modifica el Marco Temporal de Crisis de ayudas estatales	39
Organizaciones CONFEBUS	41
Autonomías	58
Empresa	83
Foro de expertos	90
FIAA 2022	101
Reconocimientos	112
Nombramientos	119
ESG	120
A prueba: La próxima generación de Setra TopClass y ComfortClass	124
Industria	133
Socios Colaboradores	158



Un modelo a exportar

España es el país con el sistema de transporte público de viajeros por carretera más desarrollado de Europa y con una mayor capilaridad. Cada año se realizan 3.000 millones de viajes en autobús en una red de 75.000 kilómetros que comunica a más de 8.000 municipios, muchos de ellos formando parte de lo que se ha denominado la España Vacía, zonas del medio rural con difícil acceso a otros medios de transporte público y con poca población. Estos datos avalan el éxito de nuestro sistema concesional, que es el único capaz de garantizar la movilidad como servicio público esencial. Se trata de un sistema que funciona y que, si bien tiene margen de mejora, ha conseguido ponernos a la cabeza de Europa en cuanto a desarrollo del transporte de viajeros por carretera.

Liberalizar el sistema y hacer desaparecer las concesiones supondría una drástica reducción de todos los servicios que se prestan y que hoy solo son rentables gracias al sistema concesional. Además, este modelo nos permitió mantener los servicios y la movilidad en todo el país durante la pandemia pese a las restricciones, a diferencia de lo que ocurrió en la mayoría de nuestros vecinos europeos.

Los procesos de liberalización que se han puesto en marcha en otros países hace algunos años han iniciado ya el camino inverso y la vuelta al sistema concesional para asegurar que se cubren todas las necesidades de movilidad de los ciudadanos, como es el caso de Reino Unido. Las consecuencias de las recientes liberalizaciones de Alemania o Francia han traído precios más elevados y se han concentrado la mayoría de las líneas en muy pocas empresas, poniendo en peligro el servicio en las líneas y los días menos rentables.

Lo que sí es cierto es que el sistema concesional no está exento de margen de mejora. Es necesario, en primer lugar, mejorar el diseño de los pliegos de las concesiones, de forma que se favorezca la concurrencia empresarial y se refuerce la cooperación interterritorial, aspecto plenamente coincidente con las recomendaciones de la CNMC. Es muy importante que las administraciones, de forma coordinada, apuesten por una actualización ambiciosa de los mapas concesionales y que las licitaciones públicas de estos servicios sean equitativas y equilibradas, de manera que los aspectos económicos no sean el requisito principal, sino que se prime la sostenibilidad desde el punto de vista social, medioambiental y económico, destacando siempre la seguridad, la innovación y la calidad.

Nos encontramos además en un momento de oportunidad ya que está en marcha el proceso para la aprobación de la futura Ley de Movilidad Sostenible, cuyo ámbito de financiación no debe limitarse solo al ámbito urbano y metropolitano y debe ampliarse a todo el sistema, incluyendo los transportes interurbanos, y debe establecer un sistema adecuado que supere las diferencias territoriales y garantice la igualdad de todos los ciudadanos respecto al acceso a la movilidad.

El año que viene está lleno de incertidumbres desde el punto de vista económico y social, el precio de las materias primas, la inflación y la subida de tipos, son problemas que tendremos que afrontar desde el sector con inteligencia, determinación y mucho trabajo, pero si tenemos una certeza es precisamente la del valor del sistema concesional de nuestro país, que permitirá a la industria del transporte de viajeros por carretera afrontar los retos de 2023 en mejores condiciones.

LA RENTABILIDAD
TIENE UN NUEVO NOMBRE.
MOVE. TOGETHER.



Tu próximo Futura.

La nueva generación del autocar VDL Futura viene equipado con una nueva cadena cinemática que proporciona, menor peso, fiabilidad óptima, menores costes de mantenimiento y mayor ahorro de combustible. Construido para ser eficiente, diseñado para ser probado en el Futuro. Experimenta la diferencia en vdlbuscoach.com



El director general de Transporte Terrestre del Mitma acude a la reunión de la Junta Directiva de CONFEBUS



Con el foco en la situación que atraviesa el sector, aún necesitado de medidas para recuperar la demanda y muy afectado por el precio del combustible y por los desequilibrios modales producidos por la gratuidad de los servicios de RENFE.

El pasado 1 de diciembre, la Junta Directiva de CONFEBUS se reunió en Madrid, contando con el **patrocinio de MAN**, para analizar la principal actualidad del transporte de viajeros por carretera, poniendo el foco en la situación que atraviesa el sector, aún necesitado de medidas para recuperar las demandas previas a la pandemia y muy afecta-

do por el precio del carburante y los desequilibrios modales producidos por la gratuidad de los servicios de transporte por ferrocarril.

En la reunión se abordó el anuncio de la gratuidad de las concesiones del Mitma para 2023, así como la necesidad de mantener otras medidas para el año próximo como son los descuentos en el precio por litro de los carburantes y los descuentos en los títulos multiviaje del transporte público autonómico y local.

Además, el presidente de CONFEBUS, Rafael Barbadiño, se refirió a toda la actividad que se ha

llevado a cabo por la Confederación desde la última reunión y destacó las implicaciones que tienen el proyecto de Ley de Presupuestos Generales para 2023 y el Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible, así como se incidió en la necesidad de reequilibrar todos los contratos, incluidos los de transporte escolar.

Por otro lado, se analizó la modificación del Marco Temporal de ayudas de Estado de la UE por la guerra de Ucrania, así como se pusieron de manifiesto algunas medidas realizadas por las CCAA para ayudar al sector.

Asimismo, durante la reunión se presentaron las principales conclusiones y recomendaciones de un estudio llevado a cabo por la Fundación Corell sobre la financiación del sistema de transporte público en España. De acuerdo con el estudio, la inversión total en transporte público en España es la tercera más baja de Europa, resultando que solamente Irlanda y Chipre invierten menos en transporte público respecto al PIB. Además, se evidenció que el ferrocarril recibe la mayor parte de la financiación del Estado pese a que el autobús

transporta al 60% de los viajeros y que el reparto de las subvenciones es desigual y depende de la residencia de los viajeros.

Al término de la reunión, por parte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana estuvieron presentes **Jaime Moreno**, director general de Transporte Terrestre, y **Benito Bermejo**, subdirector general de Gestión, Análisis e Innovación del Transporte Terrestre, quienes aprovecharon sus intervenciones para hablar de la tramitación del Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible y del proyecto de mapa de concesiones de líneas regulares de transporte de viajeros por carretera de titularidad estatal.

También se refirieron al anuncio de la gratuidad de las líneas de autobuses de titularidad estatal y al posible mantenimiento de medidas como los descuentos al carburante o a los títulos multiviaje de los transportes públicos autonómicos y locales para 2023. En sus intervenciones también abordaron la defensa del sistema concesional y otras cuestiones relacionadas con transferencias de fondos a las CCAA. ■



CONFEBUS solicita medidas para el sector a los Directores Generales de Transporte

Se reivindicó la importancia de estas reuniones, para trasladar las preocupaciones del sector a los departamentos de Transporte de las CCAA y del Estado y poder buscar soluciones.



El pasado 30 de noviembre, se celebró en la sede del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana la reunión conjunta de la Comisión de Directores Generales de Transporte del Estado y de las Comunidades Autónomas con el Pleno del Departamento de Viajeros del Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC), que preside CONFEBUS.

En su intervención, desde **CONFEBUS** se quiso reivindicar en primer lugar la importancia de estas

reuniones, como forma de trasladar las preocupaciones del transporte de viajeros por carretera a todos los directores generales de Transporte y buscar soluciones entre todos. Por ello, se propuso aumentar la periodicidad de las reuniones hasta dos veces al año como mínimo.

Igualmente, se trasladó la situación del sector, aún lejos de recuperar la demanda previa a la pandemia en todas las actividades, muy afectado por el fuerte aumento del precio de combustible y en una

situación de endeudamiento, que ya ha provocado la desaparición de 381 empresas.

Dada esta situación, se solicitó el mantenimiento para 2023 de todas las ayudas existentes y la creación de otras nuevas que permitan sostener a un sector esencial para la movilidad sostenible de las personas (descuentos de 20 céntimos por litro en el precio de los carburantes, reequilibrios de todos los contratos públicos, descuentos en el transporte público...). Además, se insistió en que las medidas de fomento del transporte público a través de los descuentos son positivas, si bien es necesario realizar anticipos a cuenta a las empresas para que no sean ellas quienes financien la medida. Y se recordó el desequilibrio que se está produciendo en el sector como resultado de la gratuidad de los títulos multiviaje de las cercanías y la media distancia ferroviaria.

La gratuidad de las líneas del Ministerio, aunque positiva, es una medida incompleta que debe acompañarse del mantenimiento de los descuentos en el transporte público autonómico y local

En cuanto al anuncio de la gratuidad de las líneas del Ministerio, se valoró positivamente como medida que contribuye a reequilibrar la oferta, pero también se alertó de que es una medida incompleta al afectar a las concesiones autonómicas con tráficos coincidentes, resultando necesario acompañarla del mantenimiento de los descuentos en el transporte público autonómico y local.

Sobre el Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible, que solo contempla la financiación del transporte urbano, se destacó la necesidad de que el ámbito de aplicación se extienda a todo el sistema del transporte público.

Por otro lado, se pusieron sobre la mesa los resultados de un estudio de la Fundación Corell sobre el sistema de financiación de transporte público que evidencian que España es el tercer país de la UE que menos financiación dedica al transporte público.

Además, se solicitó el rediseño de las ayudas al sector del Plan de Recuperación, donde el acharramiento de vehículos es la figura más usada, para introducir cambios que permitan que no se pierdan e incrementar así las cuantías con el objetivo de que sean realmente un incentivo al cambio tecnológico como están haciendo Alemania y Portugal y tengan en cuenta todas las tecnologías disponibles para realizar la transición a la descarbonización del transporte, incluyendo de esta manera a los vehículos EURO VI E.

De igual forma, se alertó de los problemas de morosidad de las Administraciones públicas con el sector, que ponen en riesgo la prestación de servicio, así como se solicitó que la posible implantación de la tasa por uso de las infraestructuras tenga efecto neutral para el transporte de viajeros por carretera.

Y se recordó que el sector precisa de medidas por parte de la Administración para abordar la escasez de conductores profesionales y se instó a eliminar el uso obligatorio de la mascarilla en el transporte público y colectivo para no estigmatizarlo.

También se expuso la necesidad de coordinar los mapas concesionales de las líneas de transporte público entre el Estado y las Comunidades Autónomas, así como apostar por modelos de licitación donde el precio no sea el requisito principal, sino que también tengan en cuenta factores sociales, ambientales y de calidad y seguridad.

En cuanto a la Ley de Desindexación, se solicitó referenciar las fórmulas a otros carburantes distintos del gasóleo, como el gas, la electricidad o el hidrógeno, y criterios comunes para el acceso en transporte público y colectivo a las zonas de bajas emisiones.

Por último, se invitó a aprovechar las oportunidades de financiación que los Fondos europeos van a permitir a las autoridades autonómicas para proyectos en beneficio del transporte público hasta 2027 y se manifestó el apoyo de la Confederación a la Administración General del Estado y a las Comunidades Autónomas para el mantenimiento del sistema de transporte público en nuestro país.



Por su parte, **el director general de Transporte Terrestre** del Ministerio, Jaime Moreno, tomó buena nota de las cuestiones presentadas e informó que el Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible irá próximamente al Consejo de Ministros para ser remitido al Congreso de los Diputados antes de final de año.

En su intervención, también abordó que se está trabajando para mantener los descuentos de 20 céntimos por litro de carburante para el transporte profesional en 2023, así como el posible mantenimiento de los descuentos del 30% para el transporte público autonómico y local.

En relación con las cuestiones relativas a los fondos del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, se remitió a las condiciones que establece la Comisión Europea para la concesión de esos fondos.

Asimismo, informó que el Ministerio está trabajando en la escasez de conductores profesionales y señaló que resultaba difícil prolongar las medidas extraordinarias adoptadas hasta este curso para flexibilizar los límites de antigüedad máxima de los vehículos de transporte escolar y menores.

Finalmente, defendió el sistema concesional como modelo sólido que permite ofrecer un servicio de calidad a todos los usuarios y en todo el territorio español. ■

Se solicitó el mantenimiento para el año 2023 de todas las ayudas existentes y la creación de otras nuevas que permitan sostener a un sector esencial para la movilidad sostenible de las personas

Rafael Barbadillo defiende el modelo concesional como la única garantía de la movilidad en todo el territorio español

En una jornada sobre el transporte interurbano de viajeros por carretera organizada por la CNMC



El presidente de CONFEBUS, **Rafael Barbadillo**, defendió el modelo concesional que opera en nuestro país para el transporte interurbano como el único capaz de **garantizar la movilidad, como servicio público esencial**. Esta afirmación la realizó durante su intervención en una mesa redonda dentro del programa de la jornada sobre la mejora del transporte interurbano de viajeros en autobús, celebrada el pasado 14 de noviembre, por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia. Barbadillo afirmó también que “se trata de un sistema que funciona y que si bien tiene margen de mejora ha conseguido que seamos el país de Europa con la red de transporte de viajeros por carretera más desarrollada y con más capilaridad, que comunica diariamente a más de 8.000 municipios, muchos de ellos en la llamada ‘España Vacía’”.

En su intervención el presidente de CONFEBUS también aseguró que algunos países como Reino Unido, que hace años pusieron en marcha el proceso de liberalización de las líneas de transporte de viajeros en autobús, han iniciado el camino inverso y la vuelta al sistema concesional para asegurar que se cubren todas las necesidades de movilidad de los ciudadanos.

Desde CONFEBUS ya se viene poniendo de manifiesto desde hace años la **necesidad de mejorar el diseño de los pliegos de las concesiones**, de forma que se favorezca la concurrencia empresarial y se refuerce la cooperación interterritorial, aspecto plenamente coincidente con las recomendaciones de la CNMC. Rafael Barbadillo considera fundamental “la apuesta por una actualización

coordinada y ambiciosa de los mapas concesionales de todas las administraciones y que las licitaciones públicas de estos servicios sean equitativas y equilibradas, de manera que los aspectos económicos no sean el requisito principal, sino que se prime la sostenibilidad desde el punto de vista social, medioambiental y económico, destacando siempre la seguridad, la innovación y la calidad. También creo que hay que implementar medidas que favorezcan la flexibilidad y permitan a las empresas concesionarias responder a nuevas demandas y situaciones según vayan surgiendo”.

“El sistema español de transporte en autobús es el más desarrollado de Europa”, reveló el presidente de CONFEBUS

El presidente de la Confederación también hizo referencia a la **oportunidad que puede suponer la futura Ley de Movilidad Sostenible en cuanto a garantizar la financiación del transporte público**, que no debe limitarse solo al ámbito urbano y metropolitano y que debe ampliarse a todo el sistema de la movilidad, incluyendo los transportes interurbanos de media y larga distancia. A su juicio, “la ley debe establecer unos canales de financiación que superen las diferencias territoriales y garanticen la igualdad”. Para ello es imprescindible

que “la Administración General del Estado asuma la obligación de dotar el presupuesto necesario para cumplir con los compromisos derivados de la Ley, siendo necesario que se acompañe de una memoria económica que garantice la generación de recursos para cumplir con sus disposiciones”.

Por su parte la secretaria de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, **Isabel Pardo de Vera**, quien clausuró la jornada, aseguró que desde el Ministerio trabajan en un nuevo mapa concesional coordinado con las administraciones autonómicas buscando sinergias que permitan mejorar la calidad y la eficiencia del sistema. Pardo de Vera también habló de impulsar el sistema concesional para robustecer y mejorar tanto la cobertura como el servicio, buscando la modernización del transporte en autobús, una mayor eficiencia energética y la implementación de las nuevas tecnologías disponibles.

Se puede ver la jornada completa en el siguiente enlace: [Jornada CNMC](#) ■

La secretaria de Estado de Transportes reveló que el Gobierno avanza un nuevo mapa concesional que impulse y modernice el sistema de transporte



CUIDAMOS DE LO QUE *SOMOS*, APOSTANDO POR LO QUE *SENTIMOS*



Sentimos, desde la experiencia, una forma propia de llevarlo a cabo ofreciendo soluciones diferentes: innovando por ti.



Somos una comunidad cuyo propósito es cuidar lo único que realmente nos motiva: las personas y sus necesidades.

La inversión total en transporte público en España es la tercera más baja de Europa

Presentación del Estudio “Análisis del sistema de financiación del transporte público terrestre en España”



Fundación Corell y la consultora IDOM han elaborado para CONFEBUS el **“Análisis del sistema de financiación del transporte público terrestre en España”**, que concluye que la inversión total en transporte público en España respecto al PIB (menos del 2%) es la tercera más baja de Europa, solo por detrás de Irlanda y Chipre. Dentro de esta financiación, el tren es el gran beneficiado pues

obtiene la mayor parte de la financiación del Estado pese a no estar acorde a la cantidad de viajeros que transporta cada modo de transporte, ya que el autobús lo utiliza casi el 60% de los viajeros.

El estudio, que fue presentado el pasado mes de noviembre, por el economista José Carlos Díez, presta especial interés a la diferencia de

financiación pública existente en nuestro país entre el tren y el autobús y señala asimetrías importantes y falta de equidad entre los distintos medios de transporte público terrestre y también respecto a los distintos territorios. Destaca además que el próximo proceso legislativo para la aprobación de la nueva ley de movilidad sostenible es una gran oportunidad para profundizar y generalizar las ayudas públicas a la movilidad (las compensatorias de las obligaciones de servicio público atendidas y las que minoran los precios para el ciudadano), de forma que se cumpla con el principio de garantizar una movilidad de calidad, inclusiva y universal en todo el territorio.

El tren recibe la mayor parte de la financiación pese a que el autobús transporta al 60% de los viajeros

La organización autonómica de España ha permitido que cada territorio adecúe los servicios prestados a su propia realidad demográfica y física, pero de forma simultánea provoca, según se revela en este trabajo, que la administración central actúe de forma no uniforme originando desigualdades evidentes entre ciudadanos de diferentes regiones. El reparto de las subvenciones depende de la residencia de los viajeros (las subvenciones por viajero en la Comunidad de Madrid, País Vasco y Cataluña llegan a ser hasta seis veces superiores a las de otras Comunidades Autónomas).

El desigual reparto de las subvenciones públicas al transporte terrestre que otorga España en todos los ámbitos, favorece al ferrocarril frente al autobús y a los principales núcleos metropolitanos frente al resto del territorio. La tramitación de la futura Ley de Movilidad sostenible se presenta así, como una oportunidad única para desarrollar un modelo equitativo, económicamente racional y de funcionamiento predecible en el tiempo.

Solamente Irlanda y Chipre invierten menos en transporte público respecto al PIB

Las ingentes inversiones derivadas del proceso de transformación energética que demanda la descarbonización, necesitan de un modelo económicamente sostenible y sobre todo consensuado para

evitar las perturbaciones de una política cambiante sobre el ejercicio de un derecho como es el de la movilidad, que es imprescindible para garantizar la igualdad ciudadana.

Según destacó **Rafael Barbadillo, presidente de CONFEBUS**: “Se pone de manifiesto la necesidad de una política integral y sostenible de movilidad que contemple a todos los modos del transporte colectivo de personas de manera conjunta y equilibrada. En este sentido, la futura Ley de Movilidad debe ampliar el ámbito de la financiación del sistema de transporte público a todo el territorio”.

Para **José Carlos Díez**, “la colaboración público-privada es imprescindible en momentos como el actual, con un déficit público creciente y una deuda pública cada vez más cara. Debe concienciarse a la ciudadanía de la imposibilidad de mantener compromisos de gasto público cada vez más altos sin incrementar los ingresos o mejorar la gestión del gasto”.

“El sistema de transporte público concesional garantiza la prestación de los servicios de Movilidad en condiciones de equidad y debería ser una garantía más de la igualdad de derechos del ciudadano con independencia del territorio en el que habita. Autobús y ferrocarril se complementan por cuanto el volumen de transporte que es capaz de mover el tren se refuerza con la capilaridad, a precio razonable, que ofrece el autobús”.

A su vez, **Miguel Ángel Ochoa, presidente del Patronato de la Fundación Corell** señaló que “la competencia entre ferrocarril y carretera es sana y necesaria, pero lamentablemente el ferrocarril siempre resulta beneficiado frente las concesiones de transporte de viajeros por carretera porque se considera que sólo los servicios prestados por empresas de titularidad pública son verdaderos servicios públicos”. ■

Se pone de manifiesto la necesidad de una política integral y sostenible de movilidad que contemple a todos los modos del transporte colectivo de personas de manera conjunta y equilibrada

I Encuentro “Impulsando un #TransporteUrbano para todas las personas”

Objetivo: garantizar un transporte público accesible para todos por igual



De la mano de Hidral Gobel, Fundación ONCE, CONFEBUS e instituciones, las empresas del sector del transporte público se han reunido en el I Encuentro “Impulsando un transporte urbano para todas las personas” para garantizar un transporte público accesible para todos por igual.

Hidral Gobel, Fundación ONCE y CONFEBUS se han unido para organizar el primer encuentro de transporte urbano del país, que tuvo lugar los pasados 26 y 27 de octubre en Sevilla, y en el que se puso el foco en la accesibilidad universal y la inclusión de personas con cualquier tipo de discapacidad para garantizar que el transporte público sea un derecho que todos podamos disfrutar por igual.

En el encuentro se convocaron a las principales empresas del sector de transporte público para identificar las principales barreras de accesibilidad en el transporte y poder así plantear soluciones en común. Esta iniciativa, que es pionera en nuestro país, surge de la necesidad de contar con una hoja de ruta para conseguir alcanzar el objetivo común de conseguir una movilidad accesible y universal. Por eso el encuentro contó con un carácter altamente participativo y se planteó con un formato de trabajo participativo e interactivo, gran parte de la jornada se desarrolló en mesas de trabajo en las que interactuaron participantes de distintos sectores, aunando sinergias y consiguiendo resultados de lo más positivos y alentadores.



Del encuentro salió un manifiesto en el que se reconoce la accesibilidad como un reto que atañe a todas las empresas del sector, asociaciones de personas con discapacidad, administraciones públicas y sociedad en su conjunto. Habla de una accesibilidad que contemple inclusión en un amplio espectro, dificultades auditivas, cognitivas o a cualquier tipo de necesidad, el marco normativo debe promover y proteger los derechos de todos los usuarios de transporte público y adherirse al manifiesto del encuentro es la primera piedra para conseguirlo.

Desde Hidral Gobel apuestan por un diseño accesible que comprenda todos los ámbitos: infraestructuras, vehículos, información, la tecnología al servicio de las personas, la formación de los empleados y la concienciación social. Y debe contar con la garantía de la eficiencia y la sostenibilidad, así como con el respaldo de las administraciones públicas.

En el siguiente enlace puedes encontrar un video resumen del [I Encuentro “Impulsando un #TransporteUrbano para todas las personas”](#). ■



CONFEBUS reafirma su compromiso de formación para los profesionales del sector

Junto con Fundación Telefónica, CEOE y ASTIC, se lanza la II edición del “Nanogrado Transporte 4.0”



De izquierda a derecha: Luis Miguel Olivas, director de Empleabilidad e Innovación Educativa de Fundación Telefónica; José María Zalbidea, secretario general de FEPEX; Carmen Morenés, directora general de Fundación Telefónica; Antonio Garamendi, presidente de CEOE; José María Álvarez-Pallete, presidente de Telefónica; Marcos Basante, presidente de ASTIC; Rafael Barbadillo, presidente de CONFEBUS; Pedro Fernández Alén, presidente de CNC, y Juan Carlos Tejeda, director del Departamento de Educación y Formación de CEOE.

En el marco del llamado “Profesionales 4.0”, la Confederación Española de Transporte en Autobús, CONFEBUS, junto con Fundación Telefónica, CEOE y la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC) han lanzado la **II edición del ‘Nanogrado Transporte 4.0’** para impulsar la digitalización del sector del transporte por carretera en España.

Rafael Barbadillo, presidente de CONFEBUS, asistió al acto celebrado el pasado 10 de noviembre en el Hub de Innovación y Talento de Telefónica para apoyar esta alianza y dar continuidad a este proyecto de formación para los profesionales

del sector en las competencias tecnológicas más demandadas por el mercado laboral.

Gracias a este proyecto, los profesionales del sector del transporte se pueden beneficiar de esta formación, que abarca desde la movilidad sostenible o el aprendizaje de los nuevos entornos y metodologías de trabajo en la industria 4.0, hasta disciplinas como el Blockchain o 5G, introducción al marketing digital o la analítica web o el posicionamiento en el ecosistema digital.

El presidente de CONFEBUS destaca la importancia de la digitalización para la mejora competitiva del

sector: “En estos últimos años este sector ha hecho un enorme esfuerzo y ha avanzado enormemente en materia de digitalización, no solo de los servicios de transporte, sino de toda la cadena de valor, con el objetivo final de alcanzar un escenario futuro que contemple una cadena de suministro totalmente digitalizada y automatizada”.

La **I edición** del ‘Nanogrado Transporte 4.0’, que comenzó el 21 marzo y finalizó el pasado 25 de septiembre, concluyó con más de 4.600 participantes únicos, llegando a registrarse más de 6.600 inscripciones en los diferentes itinerarios y más de 8.000 en los ocho módulos de los que consta este mini grado. La gran mayoría procede de España, aunque también han aprovechado esta formación trabajadores de transporte y logística de Ecuador, Perú, Argentina, Chile, Colombia, México, Venezuela y Uruguay.

La **inscripción a la II edición** del ‘Nanogrado Transporte 4.0’ y el inicio de esta formación online gratuita comenzó el pasado 3 de octubre, y los estudiantes tendrán hasta el próximo 5 de febrero de 2023 para finalizarla. Este Nanogrado cuenta con la colaboración de AT Academia del Transportista y Juan Manuel Martínez Mourín, *senior business consultant* en transformación digital en transporte y logística.

El programa “Profesionales 4.0”, puesto en marcha por Fundación Telefónica y CEOE en colaboración con patronales sectoriales, está formando a más de 36.000 profesionales y se han impartido más de 700 horas de formación on line gratuita para la capacitación digital de los profesionales de la construcción, el transporte y el agroalimentario hortofrutícola. ■

UITP y CONFEBUS Llegan a un acuerdo para la promoción del “UITP Global Public Transport Summit 2023”

La Asociación Internacional del Transporte Público, UITP, y CONFEBUS han llegado a un acuerdo de colaboración para la promoción de la próxima edición del “UITP Global Public Transport Summit”, que se celebrará en **Barcelona del 4 al 7 de junio de 2023**, donde se darán cita los principales actores globales del sector de la movilidad en el evento más grande del mundo dedicado a la movilidad urbana sostenible.

Cubriendo todos los modos de transporte urbano y regional de todo el mundo, el *Summit* combina un programa diverso de **sesiones de congreso de clase mundial** con una **exposición** excepcional, llena de las últimas innovaciones, soluciones y productos.

Así, la asistencia a las sesiones del congreso supondrá una oportunidad perfecta para descubrir todas las tendencias que marcan la evolución del transporte público de la mano de destacados líderes internacionales.

Un evento único para descubrir hacia dónde se dirige el sector, aprender de la comunidad interna-



cional y establecer nuevas alianzas empresariales.

Para más información:

- <https://uitpsummit.org>
- [Folleto en español](#) ■

Raquel Sánchez anuncia la gratuidad de las líneas de autobuses de titularidad estatal a partir de febrero de 2023



Está previsto que esta medida se incorpore al Real-Decreto Ley para combatir los efectos de la guerra en Ucrania durante su tramitación parlamentaria en las próximas semanas.

Por otro lado, en cuanto a la política de movilidad sostenible y digital, con estos presupuestos se avanza hacia una **movilidad descarbonizada y sostenible**: potenciando el transporte público y los modos menos contaminantes de desplazamiento; impulsando la movilidad activa, y poniendo las ciudades en el centro y haciéndolas más humanas.

En este sentido, se van a dedicar más de 860 Me del Plan de Recuperación para la implantación de **Zonas de Bajas Emisiones y transformación digital**, para peatonalizar las calles, adquirir autobuses públicos eléctricos y **mejorar las flotas** tanto

públicas como privadas.

Por último, otro de los objetivos del Mitma es que la Red de Carreteras del Estado esté en las mejores condiciones para potenciar la seguridad vial y avanzar en su transformación para incrementar su eficiencia y que cada vez sean más humanas y sostenibles. En este sentido, se financiarán actuaciones como la creación de **carriles Bus-Vao** para mejorar la eficiencia.

Tras reivindicar durante los últimos meses la necesidad de que la gratuidad de los abonos de RENFE se extendiera también al resto del transporte público, para evitar desequilibrios entre modos y ciudadanos, **CONFEBUS** recibe esta noticia con satisfacción, puesto que la medida de RENFE ya estaba suponiendo una pérdida de viajeros del autobús de entre el 15 y el 30% en determinados tráficos, enfrentando a dos modos de transporte que son complementarios y prestatarios del servicio público de transporte de personas. ■

El pasado 22 de noviembre, la ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Raquel Sánchez, compareció en el Congreso de los Diputados para presentar el Proyecto de Presupuestos del Ministerio para 2023.

Según destacó la ministra, con estos presupuestos el Ministerio dispondrá de los recursos necesarios para transformar la movilidad cumpliendo con los compromisos medioambientales. Así, se recogen más de 3.000 M€ en ayudas al transporte para que movilidad sea accesible a todos.

En este punto, anunció que, además de incluirse una nueva partida de 660 M€ para financiar la gratuidad de Cercanías, Rodalies y Media Distancia Convencional, así como el descuento del 50% en los abonos de Avant, **las líneas de transporte público en autobús de titularidad estatal pasarán a ser también gratuitas a partir de febrero de 2023.**



EL BAJO CONSUMO, EL SILENCIO Y LA SEGURIDAD.
**HAY COSAS QUE MERECE LA
PENA POTENCIAR**

NUEVA GENERACIÓN **CITYWIDE**, EL BUS HÍBRIDO MÁS POTENTE DEL MERCADO. El futuro del transporte urbano pasa por tecnologías más limpias y respetuosas. Pero también por reforzar su autonomía y capacidad. Por eso el Scania CityWide híbrido es el más potente de su clase, con 360 CV, a los que une ser el más bajo en consumo y emisiones, el que tiene menor ruido de pasada (R51-03) y su nuevo ADAS, el sistema de seguridad con asistencia al conductor más avanzado de la industria. Todo lo necesario para recorrer la ciudad una y otra vez, con el mínimo impacto.



Mitma publica la resolución provisional del descuento del 30% del transporte público autonómico y local

Objetivo: impulsar el uso de este modo de transporte, más sostenible y seguro



El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma) ha concedido 256,5 millones de euros en ayudas a las comunidades y ciudades autónomas y entidades locales para financiar el descuento del 30% del precio del transporte público colectivo a los viajeros habituales. El objetivo es impulsar el uso de este modo de transporte, más sostenible, reducir la dependencia de los combus-

tibles fósiles y contribuir a aliviar el bolsillo de los ciudadanos ante el alza de los precios.

El importe de las subvenciones supera en 56,5 millones de euros el presupuesto inicialmente aprobado por el Gobierno en el Real Decreto-ley 11/2022, de 25 de junio. En total, 164 millones de euros corresponden a las comunidades autónomas

y 92,5 millones de euros a las 181 entidades locales que se comprometieron a aplicar los descuentos. Gracias a este esfuerzo presupuestario se puede compensar la rebaja del 30% del precio de los abonos y títulos multiviaje en los servicios de transporte colectivo terrestre de su competencia entre el 1 de septiembre y el 31 de diciembre de 2022.

En el caso de Canarias y Baleares las ayudas directas estatales financian el descuento del 50% en los abonos y títulos multiviaje del transporte público colectivo terrestre en Lanzarote, Fuerteventura, Gran Canaria, Tenerife, La Palma y La Gomera; la rebaja del 50% del transporte público por carretera en Menorca, Ibiza y Formentera y la gratuidad del servicio ferroviario en Mallorca para usuarios recurrentes. El Gobierno acordó reforzar los descuentos dadas las especiales características que implica la insularidad y de la necesidad de articular políticas para favorecer la igualdad entre los ciudadanos de las islas y de la península.

La rebaja del 30% del precio del transporte público colectivo autonómico y local a los usuarios recurrentes forma parte de una medida más ambiciosa impulsada por el Ministerio para fomentar el uso del transporte público y ayudar a la ciudadanía.

El impulso al transporte público colectivo

La medida responde a la necesidad de incentivar el papel del transporte público colectivo para afrontar el escenario actual de altos precios de la energía y de los combustibles, que afecta muy especialmente a la movilidad cotidiana de los ciudadanos, fomentando el cambio a un medio de transporte más seguro, fiable, cómodo, económico y sostenible que el vehículo particular.

El transporte público colectivo es un modo de transporte esencial, fiable, más justo en términos sociales, más inclusivo, con un alto impacto positivo en la economía y la industria. Además, es una pieza clave para conseguir los objetivos climáticos, de reducción de emisiones y de mejora de la siniestralidad que nos hemos marcado como sociedad.

Así, y según las estimaciones del Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE), por cada viaje que se traslada del vehículo privado al transporte público colectivo se ahorra, de media,

entre un 60% y un 74% de emisiones de CO₂ en el caso de que se utilice el autobús.

Por otro lado, y en cuanto a la accidentalidad, las estadísticas muestran que, en los desplazamientos por carretera, el autobús es el medio de transporte más seguro. Así, el índice de mortalidad en las carreteras interurbanas es entre 3 y 4 veces menor para los autobuses que para los turismos.

Asimismo, priorizar el uso del transporte colectivo permite reducir la congestión causada por el tráfico, hacer un uso más eficiente del espacio público y mejorar la calidad del aire en las ciudades.

La distribución de las ayudas por comunidades y ciudades autónomas. Incluye las transferencias directas a la administración autonómica, a los municipios de cada CCAA, las diputaciones forales, los concejos y cabildos. ■

Comunidad Autónoma	En euros
País Vasco	15.906.484
Murcia	1.237.129
Castilla-La Mancha	1.089.186
Aragón	5.346.157
Navarra	1.884.098
Cataluña	67.176.979
Castilla y León	3.898.263
La Rioja	132.100
Asturias	5.498.819
Galicia	8.703.172
Illes Balears	6.491.908
Extremadura	800.434
Madrid	84.777.853
Cantabria	1072042
C. Valenciana	13.132.577
Andalucía	24.787.200
Canarias	14.118.281
Ceuta	320.338
Melilla	156.804
Total	256.529.821

El Gobierno transferirá 110 M€ a las CCAA para ayudar a autónomos y pymes a modernizar el transporte por carretera

Se estima que se podrá contribuir a la modernización de unas 17.000 pymes con una subvención de hasta 25.000 € por empresa



El programa persigue incrementar la eficiencia de las empresas mediante la digitalización, la sostenibilidad, la conectividad, la renovación de sistemas y la introducción de nuevas tecnologías.

El Gobierno ha dado luz verde al [Real Decreto 902/2022](#) por el que se aprueba la transferencia

de 110 millones de euros a las comunidades autónomas y a las ciudades de Ceuta y Melilla para la modernización del transporte por carretera, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR).

Los fondos se transferirán a las comunidades y ciudades autónomas para la concesión de ayudas

a autónomos y pequeñas y medianas empresas privadas de transporte de viajeros por carretera y a las que intervienen en el transporte de mercancías por carretera, para impulsar su digitalización y la aplicación de nuevas tecnologías. Éstas dispondrán de un plazo de cinco meses desde la concesión de la subvención para publicar las convocatorias de las ayudas a pymes y autónomos.

La distribución de los fondos NextGenerationEU se ha realizado siguiendo el criterio de población, tal y como se consensuó con los gobiernos regionales en la Conferencia Nacional de Transportes del pasado 6 de julio.

Para la definición de las actuaciones subvencionables incluidas en este Real Decreto se ha contado con la participación del sector, así como de las empresas tecnológicas del ámbito del transporte por carretera y de las Comunidades Autónomas. No en vano, las ayudas están incluidas en el acuerdo de diciembre de 2021 alcanzado con los transportistas para contribuir a garantizar la rentabilidad del sector.

Modernizar las empresas

Este programa de incentivos persigue incrementar la eficiencia de las empresas y del sistema de transporte por carretera mediante la digitalización, la sostenibilidad, la conectividad, la renovación de los sistemas y la introducción de nuevas tecnologías en el sector.

Se estima que se podrá contribuir a la modernización de unas 17.000 pymes con una subvención de hasta 25.000 euros por empresa, lo que conlleva mejoras en la eficiencia y en la competitividad del sector, impulsando también el cumplimiento de la normativa sectorial con la menor carga posible gracias a la digitalización.

El sector del transporte por carretera en España se encuentra muy atomizado, con un número considerable de empresas pequeñas que no disponen de la capacidad ni los medios para mejorar su eficiencia mediante la introducción de nuevas tecnologías. Por este motivo, estas ayudas se han destinado a los autónomos y a las pequeñas y medianas empresas.

Proveedor de servicios

Una vez publicadas las convocatorias por parte de cada Comunidad Autónoma y de las ciudades de Ceuta y Melilla, los destinatarios últimos de las ayudas (autónomos y pymes del sector del transporte por carretera) tendrán hasta el 30 de junio de 2024 para solicitarlas en la Comunidad Autónoma donde tengan su residencia fiscal, conforme al procedimiento que establezcan en las respectivas convocatorias. Las solicitudes serán atendidas por riguroso orden de presentación hasta el agotamiento de los fondos.

Con el fin de facilitar la gestión de las ayudas y la implantación de las soluciones de modernización subvencionadas, se ha creado a la figura de los Proveedores de Soluciones de Modernización.

Así, las empresas del ámbito tecnológico y digital que sean proveedores de alguna de las soluciones de modernización incluidas en este Real Decreto, y que cumplan las condiciones fijadas para ser Proveedor de Soluciones de Modernización, podrán solicitar a Mitma su adhesión al programa de ayudas, mediante un procedimiento que se publicará en la web del Ministerio, y previa publicación de un anuncio de adhesión. No obstante, las CCAA que lo deseen podrán publicar anuncios de adhesión complementarios al del Ministerio.

Una vez se haya resuelto el procedimiento de concesión de la ayuda, el destinatario último recibirá un «cheque moderniza», por la cuantía correspondiente a las actuaciones para las que se solicita la ayuda.

El destinatario último deberá emplear la ayuda concedida en la contratación de alguna de las Soluciones de Modernización incluidas en este Real Decreto, formalizando para ello Acuerdos de Prestación de Soluciones de Modernización con los Proveedores de Soluciones de Modernización Adheridos.

Una vez formalizado este Acuerdo, se procederá a la prestación de la solución de modernización por parte del Proveedor. El pago de la prestación se realizará por el destinatario último, mediante la cesión al Proveedor de la parte del «cheque moderniza» asociado al Acuerdo suscrito y el abono de la parte correspondiente de los costes no subvencionables.

Tras la prestación de la solución de modernización, el Proveedor, en nombre del destinatario último, deberá presentar la justificación de las acciones realizadas.

Soluciones de modernización subvencionables

Se han establecido nueve categorías de soluciones de modernización subvencionables:

- Categoría 1: Gestión de documentos de control electrónicos.
- Categoría 2: Sistema de tacógrafo inteligente de segunda generación.
- Categoría 3: Integración de documentos de control electrónicos en los sistemas de gestión.
- Categoría 4: Implantación de sistemas de planificación de recursos empresariales (TMS/ERP).
- Categoría 5: Implantación de sistemas de ayuda a la explotación (SAE).
- Categoría 6: Actualización de sistemas de ayuda a la explotación (SAE).
- Categoría 7: Ayudas a los servicios de transporte de viajeros.
- Categoría 8: Implantación de aplicaciones para reclamaciones por medios electrónicos.
- Categoría 9: Mejora de sistemas de *ticketing*.

El Real Decreto establece los contenidos mínimos de las actuaciones subvencionables de cada una de estas categorías, así como las cuantías de estas en función del tamaño del destinatario último que las solicite.

Los destinatarios últimos podrán elegir hasta un máximo de dos soluciones de modernización de entre las establecidas como elegibles para su tamaño y tipo de actividad.

Distribución de los fondos por CCAA

Estas ayudas se encuadran en la inversión 4, “Programa de apoyo para un transporte sostenible y digital” del

componente 6 “Movilidad sostenible, segura y conectada” del PRTR.

Esta medida, forma parte de la línea de inversión 15, dotada con 220 millones de euros, que se divide en dos acciones:

- Actuaciones de digitalización de la propia administración autonómica en relación con el transporte, dotada con un presupuesto de 110 millones de euros.
- Convocatorias, por parte de las comunidades autónomas y de las ciudades de Ceuta y Melilla, de ayudas para la digitalización de empresas de transporte de viajeros y de mercancías por carretera, con un presupuesto de 110 millones de euros. Son estas convocatorias las que se regulan con este Real Decreto. ■

Tabla de distribución de los fondos por CCAA

Comunidad Autónoma o ciudad de Ceuta y Melilla	Población	Créditos asignados (€)
Andalucía.	8.472.407	19.667.884 €
Aragón.	1.326.261	3.078.788 €
Asturias, Principado de.	1.011.792	2.348.779 €
Balears, Illes.	1.173.008	2.723.026 €
Canarias.	2.172.944	5.044.282 €
Cantabria.	584.507	1.356.877 €
Castilla y León.	2.383.139	5.532.230 €
Castilla-La Mancha.	2.049.562	4.757.863 €
Cataluña.	7.763.362	18.021.903 €
Comunitat Valenciana.	5.058.138	11.741.984 €
Extremadura.	1.059.501	2.459.530 €
Galicia.	2.695.645	6.257.682 €
Madrid, Comunidad de.	6.751.251	15.672.384 €
Murcia, Región de.	1.518.486	3.525.020 €
Navarra, Comunidad Foral de.	661.537	1.535.695 €
País Vasco.	2.213.993	5.139.573 €
Rioja, La.	319.796	742.376 €
Ciudad de Ceuta	83.517	193.877 €
Ciudad de Melilla	86.261	200.247 €
TOTAL	47.385.107	110.000.000 €

El CES considera que la financiación del transporte público debe ampliarse también a los servicios interurbanos



El Consejo Económico y Social de España (CES) ha emitido su dictamen sobre el Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible, en el que pone de manifiesto que el Anteproyecto está redactado desde un enfoque más bien urbano, adoleciendo de una visión parcial de la realidad de los espacios rurales y periféricos, que pueden quedar al margen del sistema de transporte, fomentando lo que cabría designar como una exclusión social vinculada al transporte.

Asimismo, el dictamen destaca que la escasez, ausencia o falta de adecuación de un sistema público de transporte en respuesta a esas necesidades (propias de un sistema caracterizado por una baja y heterogénea demanda, que presta servicio a personas diseminadas en áreas extensas), junto a un modelo muy apoyado en el uso del vehículo privado, podrían estar generando un agravio comparativo respecto a zonas urbanas.

En este sentido, el CES propone recoger de manera más explícita el territorio entre los objetivos de la ley que señala el Anteproyecto, designando no solo el transporte urbano, sino también el interurbano en el medio rural, como destinatario de la financiación de la Administración General del Estado.

Una propuesta que está alineada con la petición de **CONFEBUS** de que la financiación estatal del transporte público colectivo de viajeros no se limite solo al ámbito urbano y metropolitano y la necesidad de que se amplíe a todo el sistema de la movilidad, incluyendo los transportes interurbanos de media y larga distancia.

En el siguiente enlace se puede acceder al [Dictamen del CES](#). ■

La ministra de Transportes reafirma la apuesta por la intermodalidad en el transporte y el fomento de infraestructuras eficientes y sostenibles

Durante la inauguración de la nueva terminal de autobuses de la T4 del aeropuerto de Barajas



La ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Raquel Sánchez, inauguró la nueva terminal de autobuses de la T4 del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, que se pone en marcha tras una inversión de más de 19 millones de euros, incluyendo obra, suministros y materiales. Durante el acto, la titular de Mitma aprovechó para reafir-

mar su apuesta y la del Gobierno por el fomento de la intermodalidad y la movilidad verde como parte del compromiso de dejar a las generaciones futuras un sistema de infraestructuras que conecten el país de forma eficiente, sostenible, asequible y adaptado.

“Se trata de una apuesta por promover el transporte público colectivo y sostenible. Nuestra misión es asegurar un acceso fácil, rápido y cómodo para los y las viajeras al aeropuerto de Madrid. Para que la ciudadanía pueda ir al aeropuerto directamente desde sus comunidades de origen en autobús. Y en el futuro también en alta velocidad”, afirmó la ministra tras recordar que el fomento de la intermodalidad y la inversión en estas políticas de sostenibilidad “se enmarcan en la estrategia de cambio climático de Aena, cuyo objetivo principal es la progresiva reducción de las emisiones de CO₂ derivadas de la actividad de los aeropuertos”.

Tal como explicó la ministra, la labor del Gobierno es facilitar un espacio adecuado para todos los autobuses que llegan desde los distintos puntos tanto de la capital, como del resto del país. Así, con esta actuación se dota a la Terminal 4 (T4) de Barajas de un nuevo área de gestión de autobuses, conectada de forma peatonal a través de pasarelas ya existentes entre el parking y el edificio principal.

“Estamos aquí para dar un paso más en esa evolución. En ese proceso de mejorar sus conexiones y de adaptarlas a las necesidades de las más de 50 millones de personas que pasan por aquí cada año, para que dispongan de un acceso rápido, eficiente, sostenible y colectivo de transporte”, señaló Raquel Sánchez.

La nueva terminal de autobuses

La nueva terminal de autobuses ocupa una extensión en suelo de 12.600 m², con un edificio de dos plantas y una cubierta para mantenimiento, dársenas y viales. La primera planta está reservada para el embarque y desembarque de pasajeros, con acceso a través de ocho puertas de paso a las 30 dársenas de autobuses distribuidas alrededor del perímetro.

La segunda planta está destinada a pasajeros en espera y en circulación, y cuenta con zona comercial y una terraza que rodea todo el edificio. La nueva infraestructura dispone de iluminación natural en todos los espacios gracias a tres amplios lucernarios y paredes acristaladas, además de una

cubierta vegetal sostenible, que se completa con pantallas de información de autobuses y vuelos, aseos, ascensores y rampas mecánicas.

En la nueva terminal harán parada autobuses de línea regular, con origen o destino nacional e internacional, así como autobuses discrecionales de grupos o excursiones. En la actualidad, sólo las líneas regulares que operan en el Aeropuerto mueven al año alrededor de un millón de pasajeros.

La nueva terminal está situada junto al aparcamiento de vehículos P4, en el lado norte (módulo F), conectado con el pasillo que comunica el parking con el edificio Terminal T4 a través de rampas mecánicas, pasillos rodantes y un nuevo núcleo de comunicación vertical, todo ello para favorecer la conectividad peatonal entre edificios.

La infraestructura mejorará el servicio, descongestionando la zona destinada a parada de autobuses en “llegadas” de la terminal T4 y que cuenta con 10 dársenas de estacionamiento. De este modo, la nueva terminal de autobuses albergará servicios regulares y discrecionales, mientras que en los viales de la planta 0 del edificio se quedarán las paradas de servicios de transporte entre terminales (bus tránsito del aeropuerto), servicios urbanos y EMT, y lanzaderas con aparcamientos del Aeropuerto.

El Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas cuenta ya con otras dos zonas para autobuses, una situada en la terminal T1, con 27 dársenas de estacionamiento, y una bolsa de espera de autobuses en la terminal T4, con 24 plazas de estacionamiento. ■

La nueva terminal, que cuenta con 10 dársenas de estacionamiento, mejorará el servicio, descongestionando la zona destinada a parada de autobuses en “llegadas” de la terminal T4

CEOE da su respaldo mayoritario a Garamendi como presidente para los próximos cuatro años



Antonio Garamendi ha sido reelegido como presidente de CEOE para un nuevo mandato de cuatro años por la Asamblea Electoral de la Confederación celebrada en Madrid.

El total de votos emitidos en la Asamblea Electoral de CEOE ascendió a 643, de los que 534 fueron a favor de Antonio Garamendi; 87, a Virginia Guinda, y 14 en blanco. Se registraron también 8 votos nulos. De este modo, el actual presidente de la Confederación Empresarial obtuvo el 86% de los votos registrados, frente al 14% obtenido por la candidata aspirante.

En los próximos días se convocará a la Junta Directiva de la Confederación Empresarial para proceder a la designación de los vicepresidentes, así como de los vocales del Comité Ejecutivo.

Desde **CONFEBUS** trasladamos nuestra más sincera enhorabuena a Antonio Garamendi por su reelección como presidente de CEOE, al que animamos a seguir trabajado por las empresas españolas durante los próximos cuatro años.

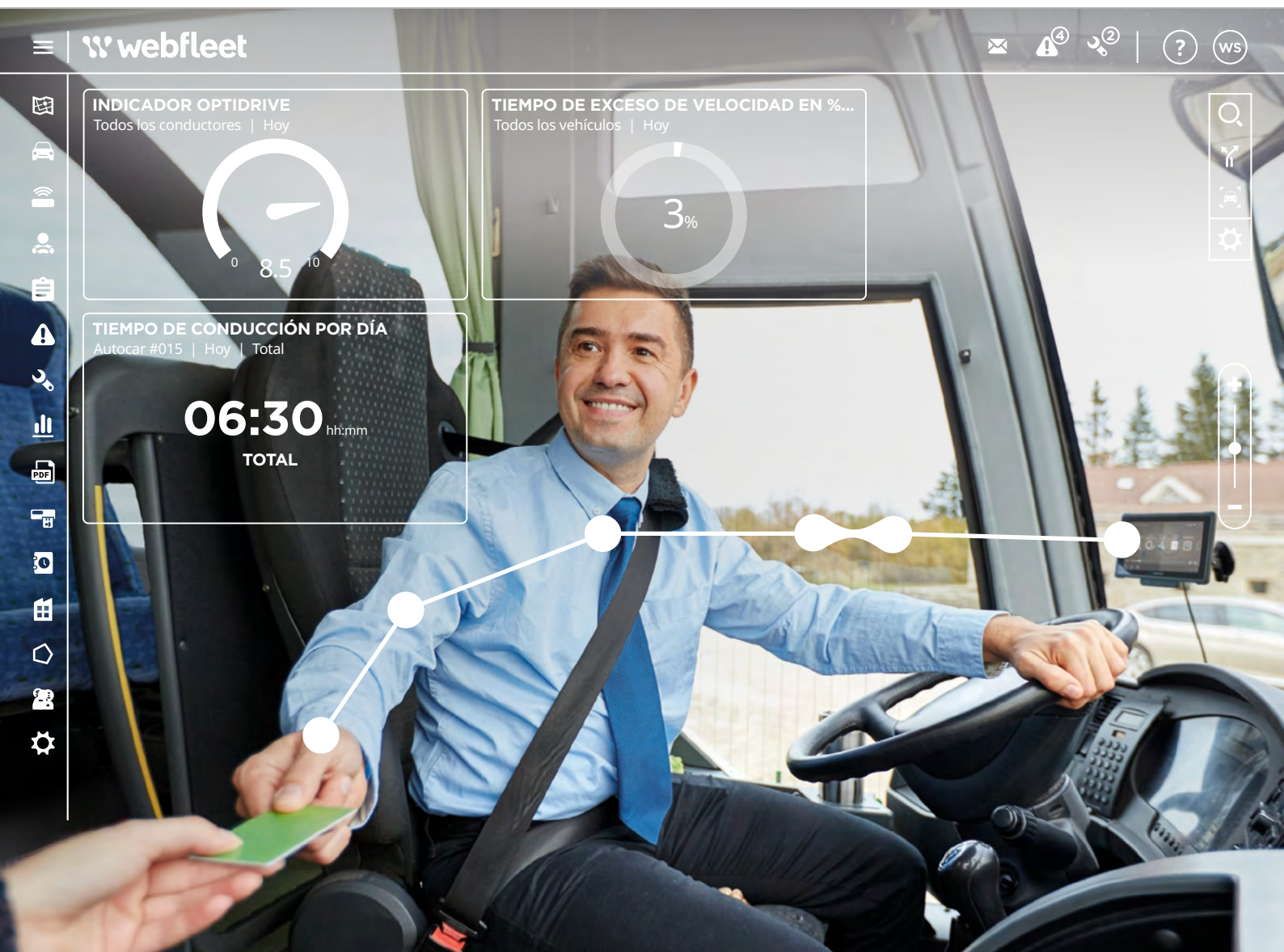
En el siguiente enlace se puede acceder al vídeo completo de la [Intervención del presidente de CEOE](#). ■



Mejora la seguridad, cumple la normativa y reduce los retrasos

La solución de gestión de flotas de Bridgestone reconocida a nivel mundial

Aumenta la seguridad en carretera. Establece tiempos de llegada precisos. Mejora el estilo de conducción de tu equipo e incrementa el confort de los pasajeros. Webfleet te ayuda a lograrlo. Más de 50.000 empresas de todo el mundo ya confían en nuestra solución para gestionar sus autobuses y autocares y llevar a sus pasajeros y negocios a donde necesitan ir.



Descubre más en:
webfleet.com | 91 349 6528

Let's drive business. Further.

BRIDGESTONE
Solutions for your journey

CEOE y DELOITTE presentan el Plan de respuesta al Sector Turismo

Para asegurar la sostenibilidad de España como destino



El turismo en España se encuentra en una fase de recuperación, tanto en cifras de llegada de turistas como de ocupación hotelera, si bien todavía está lejos de los resultados alcanzados en 2019, año en el que el sector batió récords. Actualmente, la posición económica de las empresas de la industria turística continúa debilitándose por la presión en costes -derivada del efecto de la inflación, los altos

costes de energía y del petróleo y de la subida de los tipos de interés- y, al mismo tiempo, el sector se enfrenta a un conjunto de retos estructurales que amenazan con una pérdida de competitividad.

Con el fin de identificar acciones que permitan llevar a cabo su transformación y continuar la senda de recuperación positiva, surge el ['Plan](#)

de respuesta al sector turismo', elaborado por Deloitte y GEOE. Se trata de una hoja de ruta que nace desde las empresas y organizaciones de GEOE, como CONFEBUS, con una visión holística e integradora del sector, de manera que tenga un impacto transversal en toda la cadena de valor.

El turismo, sector clave para España

El turismo es un sector clave para la economía española y en el que nuestro país tiene un importante posicionamiento a nivel mundial. En 2019, España fue el segundo país más visitado del mundo por número de turistas internacionales, con 84 millones, y se situó como el país que más gasto internacional capturó en Europa -92 millones-, posicionándose como tercero a nivel mundial, solo por detrás de Estados Unidos y China. Además, en 2019 el sector turismo fue el que más contribuyó a la economía española, con un 12% del PIB, y materializó su papel de cohesionador social con otros sectores, con los que tuvo un efecto multiplicador en el resto de la economía española: cada empleo generó 1,41 empleos y cada euro invertido en turismo generó 1,96 euros en el resto de la economía.

No obstante, la llegada de la Covid-19 supuso un fuerte impacto en el sector: reducción de un 78% de la llegada de turistas internacionales; caída del 60% en el PIB turístico; y descenso del 17% en el volumen de empleados.

Aunque este impacto se ha paliado, el sector se enfrenta a un conjunto de retos estructurales que amenazan con una pérdida de competitividad frente a otros mercados, siendo claves los siguientes desafíos: la creciente concienciación social y la necesidad de desarrollar una nueva oferta y prácticas sostenibles; la necesidad de transformación digital; la dificultad de retener y captar talento; y, por último, la ausencia de una estrategia público-privada común para afrontar la transformación del sector.

Ámbitos de actuación

El sector turismo está en la senda de la recuperación positiva. Las previsiones en julio de 2022 apuntan a que el PIB turístico cerrará el año solo

un 2% por debajo de 2019. Asimismo, las previsiones de la industria hotelera también son positivas, y, en número de turistas, España muestra un ritmo de recuperación superior a otros países comparables.

A estos factores favorables, se suma el comportamiento del consumidor, que ha recuperado la confianza en el viaje vacacional, gracias a la disminución de la preocupación sanitaria derivada de la Covid-19.

Sin embargo, el sector se enfrenta a unos retos que amenazan con disrumpir la senda de la recuperación: necesidad de disponer de una oferta turística atractiva que permita captar y fidelizar al viajero; objetivos y visión comunes para que el impacto de los fondos europeos genere una transformación relevante en el sector; situación de las empresas, que, ante la incertidumbre económica actual, han multiplicado su nivel de endeudamiento; evolución de la oferta turística para continuar siendo líderes a nivel global.

De acuerdo con el estudio, estas son las 10 palancas o ámbitos de acción para abordar la transformación a través de tres ejes:

1. Impulso de la demanda

- a. Comunicación, promoción y comercialización de destinos
- b. Fidelización del viajero, a través de la transformación digital de todo el sector, con el objetivo de que el destino mejore la experiencia del turista end-to-end

2. Transformación de la oferta

- a. Desarrollo y crecimiento sostenible de la oferta
- b. Consolidación de una España conectada
- c. Transformación competitiva del tejido empresarial y los destinos
- d. Identidad y posicionamiento

3. Desarrollo de facilitadores

- a. Gobernanza colaborativa
- b. Reformulación del ecosistema jurídico y administrativo
- c. Integración y equilibrio social
- d. Construcción de un hub tecnológico ■

Fundación CEOE organiza una sesión de trabajo sobre el proyecto 'ES TU FUERZA'

Con la participación de las empresas asociadas a CONFEBUS

De cara a optimizar y mejorar el proyecto 'ES TU FUERZA', Fundación CEOE convocó una sesión de trabajo en la que participaron las empresas asociadas de CONFEBUS. El encuentro, que tuvo lugar en la sede de CEOE en Madrid y en el que se expusieron con detalle el proyecto 'ES TU FUERZA', el momento en el que se encuentra, así como las mejoras y actualizaciones al mismo, sirvió principalmente para recoger las inquietudes y sugerencias de las empresas.



A través de un Convenio de Colaboración, la Fundación CEOE y el Ministerio de Defensa pusieron en marcha el proyecto 'ES TU FUERZA', una iniciativa conjunta en la que también participa CONFEBUS como organización colaboradora, que sirve para facilitar la inserción en el mercado laboral del personal de las Fuerzas Armadas en su paso a la vida civil y que, a través de uno de sus proyectos piloto, permitirá la incorporación de militares al sector del transporte y ayudará en gran medida a cubrir la falta de conductores.

Rafael Barbadillo, presidente de CONFEBUS, agradece esta iniciativa recordando que “muchos de los conductores actuales, precisamente obtuvieron su licencia durante el servicio militar obligatorio, y contar con profesionales del cuerpo militar es una opción muy positiva para cubrir la falta que amenaza al crecimiento del sector. De hecho, parte del problema de escasez de conductores es

consecuencia del final del servicio militar. Muchos jóvenes aprovechaban el servicio para obtener el carné para conducir autobuses y tener así una salida laboral para cuando terminaran el servicio. Para nosotros, su fin significó que desapareciera nuestra cantera de reposición”.

Para CONFEBUS, la captación del talento se ha constituido un activo clave para las empresas y el personal militar posee aptitudes y actitudes de gran valor destacándose, entre otras muchas, su nivel de compromiso, esfuerzo, capacidad de gestión de crisis, liderazgo, lealtad, disciplina, trabajo en equipo y compañerismo, adaptabilidad y profesionalidad. Las empresas asociadas a CONFEBUS pueden participar en esta iniciativa para mostrar una vez más la necesidad de nuestro sector de poder contar con personal cualificado. La participación de las empresas también ayuda a seguir avanzando en el diagnóstico del sector y seguir buscando las soluciones que mejor se adapten a su situación. ■

La escasez de conductores en Europa se triplicará para 2026 si no se toman medidas

El nuevo informe de la IRU revela que podrían llegarse a necesitar más de dos millones de conductores profesionales



El nuevo informe de la IRU incluye datos clave sobre el acceso y el atractivo de los conductores, y soluciones de la industria.

Un nuevo informe de la IRU (International Road Transport Union), que ha contado con la colaboración de CONFEBUS, muestra que la escasez de conductores de camiones y autobuses en Europa está fuera de control, impulsada por el aumento de la demanda de transporte y el envejecimiento de la población de conductores.

El abismo cada vez mayor entre los nuevos conductores y los que se jubilan triplicará la tasa de puestos de conductor de camión vacantes, a más del 60% para 2026, y se multiplicará por más de

cinco para los conductores de autobús, a casi el 50% para 2026.

El nuevo informe evalúa seis países que representan dos tercios del sector total del transporte de mercancías por carretera en Europa, y cuatro países para el transporte de viajeros, que representan el 28% del total.

Si no se toman medidas para hacer que la profesión de conductor sea más accesible y atractiva, Europa podría carecer de más de dos millones de conductores para 2026, lo que afectaría a la mitad de todos los movimientos de mercancías y a millones de viajes de pasajeros.

A pesar de que los salarios de los conductores son hasta cinco veces superiores a los salarios mínimos medios, el informe destaca datos alarmantes sobre las dificultades para acceder a la profesión de conductor, especialmente para los jóvenes, y su atractivo, especialmente para las mujeres.

El informe también evidencia el alto coste que supone obtener todos los permisos y certificados para trabajar como conductor de autobuses, resultando un coste medio de 4.620 euros en los principales países (España entre ellos) y que supone una barrera para el acceso a la profesión.

Además, se incluyen las acciones que asociaciones y empresas de toda Europa están llevando a cabo para paliar esta situación. Entre otros, se cita a CONFEBUS como ejemplo de asociación que está proponiendo acciones al gobierno español (FP, CAP online).

Al respecto, el secretario general de la IRU, **Umberto de Pretto**, ha destacado: “La crisis de escasez de conductores en Europa se está acelerando rápidamente y representa una gran amenaza para el continente si no se hace nada al respecto”.

“Los camiones transportan el 75% de la carga de Europa por volumen y el 85% de sus productos perecederos, de alto valor y médicos, como vacunas y alimentos. Los servicios de autobús, el modo de transporte colectivo más utilizado en la UE, son fundamentales para los objetivos de descarbonización de Europa”.

“Sin conductores, la economía, la movilidad social y el plan climático de Europa se paralizarán. Pero existen soluciones comprobadas, especialmente si la industria y el gobierno trabajan juntos”, añade.

Mujeres y jóvenes desaparecidos

Hay una baja proporción de conductores jóvenes (6% para el transporte de mercancías y 5% para el transporte de viajeros), a pesar de los buenos salarios de los conductores y el desempleo juvenil persistentemente alto en muchos países.

Las mujeres también constituyen solo un pequeño porcentaje en el transporte de mercancías por carretera, a pesar de los niveles significativos de desempleo femenino en algunos países. España, por ejemplo, tiene una de las tasas de desempleo

femenino más altas de Europa (14%), pero una de las proporciones más bajas de mujeres conductoras de camión (2%), en contraste con las mujeres conductoras de autobuses (12%).

Claves para hacer la profesión más accesible y atractiva

La edad mínima de calificación sigue siendo 21 años para los conductores de camiones en cinco países de la UE y de entre 21 y 24 años para la mayoría de los roles de conductor de autobús en toda la UE, una gran barrera para los que abandonan el colegio.

Los altos costes de la licencia y la capacitación también son un obstáculo. En Francia, una licencia de camión cuesta 5.300 €, más de tres veces el salario mínimo mensual promedio, mientras que en Alemania una licencia de autobús cuesta en promedio 9.000 €, más de cuatro veces el salario mínimo mensual.

La seguridad, en particular para las mujeres conductoras, es crucial para hacer que la profesión sea más atractiva, ya que el 95% de los conductores de camión y el 94% de las empresas de transporte la consideran su principal prioridad. Sin embargo, solo el 3% de las plazas de aparcamiento de camiones existentes en la UE están certificadas como seguras.

Soluciones sobre la mesa

Los sectores público y privado deben trabajar juntos para abordar la escasez de conductores. El informe describe 20 soluciones que están implementando actualmente las asociaciones, empresas y cargadores de transporte por carretera.

Las autoridades públicas también deben tomar medidas para evitar que aumente la escasez, entre otras:

- Fijar de la edad mínima para conducir en 18 años, con formación a partir de los 17.
- Subvencionar los costes de la licencia y la formación de los nuevos conductores.
- Construir áreas de estacionamiento más seguras y protegidas.

Se puede acceder a los resúmenes ejecutivos de los informes de la IRU aquí: [mercancías](#) y [viajeros](#). ■

El modelo Navigo se expande
con una nueva medida 9.2 metros de longitud.

El nuevo miembro de la familia presenta mayor capacidad,
eficiencia y como siempre ; fiable!



9,20 m



Turístico
39 pasajeros

Interurbano
41 pasajeros



151 Kw

SOMAUTO

Distribuidor en España y Andorra
Ayda. De Córdoba, 13 Nave 6 Pol. Ind. La Carrehueta - 28343 Valdemoro (Madrid)
Tél : +34918954301

www.otokar-somauto.com

Otokar

CONFEBUS analiza el nuevo programa de trabajo de la Comisión Europea para 2023



La Comisión Europea ha adoptado su programa de trabajo para 2023, donde se contienen todas las iniciativas, tanto legislativas como no legislativas, que la Comisión pretende abordar el próximo año.

El programa para 2023 se establece en respuesta a la crisis de Ucrania, al aumento de los precios de la energía y a los efectos de arrastre en la economía. El objetivo general es situar a la UE en la senda del éxito para lograr la neutralidad climática en 2050, avanzar en la digitalización y reforzar la economía social de mercado. Se puede acceder al Programa completo y sus anexos [aquí](#).

En su presentación, la Comisión deja claro que la situación actual no puede afrontarse con un enfoque de continuidad, por lo que serán necesarias “reacciones rápidas” con un objetivo común. En total, se prevén 43 nuevas iniciativas políticas para 2023, varias de las cuales están directa e indirectamente relacionadas con el transporte de viajeros por carretera en la UE.

CONFEBUS ha analizado el Programa de Trabajo

de la Comisión Europea para 2023 y ha identificado las siguientes iniciativas de interés para el sector, distinguiendo entre las nuevas iniciativas y aquellas que estaban previstas para este año pero que se han retrasado a 2023.

Próximas iniciativas relacionadas con el transporte en autobús:

- Transporte sostenible (legislativa o no legislativa): Iniciativa para que las flotas de las empresas de transporte de pasajeros y mercancías sean más ecológicas (Tercer cuatrimestre).
- Dentro del Paquete de movilidad - Espacio común europeo de datos sobre movilidad (no legislativa): Se trata de un marco diseñado para impulsar la digitalización del sector de la movilidad y fomentar soluciones innovadoras (Segundo cuatrimestre).
- Revisión del paquete de inspección técnica de vehículos (legislativa): Iniciativa dirigida a garantizar el cumplimiento de las nuevas normas de emisión y los nuevos componentes electrónicos de seguridad (Tercer cuatrimestre).
- Revisión del marco regulador de los derechos

de los pasajeros (legislativa): Aunque inicialmente dirigida al transporte aéreo, también incluirá opciones para los billetes multimodales, normas sobre el reembolso entre empresas y consumidores en caso de reserva a través de un proveedor de billetes intermediario, y normas sobre el derecho al reembolso en caso de cancelación por el usuario (Segundo cuatrimestre).

- Reconocimiento de las cualificaciones de los nacionales de terceros países (legislativa y/o no legislativa): Iniciativa diseñada de cara al Año Europeo de las Capacidades 2023, dedicado a la necesaria reconversión y mejora de las capacidades de nuestra mano de obra para así atraer el talento (joven) adecuado (Tercer cuatrimestre).
- Digitalización de los documentos de viaje y facilitación de los desplazamientos (legislativa): Iniciativa dirigida a garantizar la eficacia de los controles fronterizos, la fluidez de los desplazamientos internacionales y las consideraciones de seguridad, que deben proyectarse a través de los adecuados avances tecnológicos. Tiene como fin profundizar en la aplicación de los nuevos sistemas interoperables (Tercer cuatrimestre).

Propuestas legislativas pendientes con impacto en el transporte en autobús (finales 2022 – inicio 2023):

- Normas de la UE sobre tiempos de conducción y descanso -Implementación y aplicación por parte de los Estados miembros.
- Marco comunitario sobre las restricciones de acceso a los vehículos urbanos (UVAR).
- Revisión de las normas de emisión de CO₂ de los vehículos pesados.
- Propuesta de evaluación de las normas sobre vehículos comerciales - Pesos y dimensiones.
- Seguridad de los vehículos - Revisión de la normativa sobre medidas de seguridad vial de la UE.
- Transporte internacional de mercancías y pasajeros - Aumento de la cuota de tráfico ferroviario.
- Normas de la UE sobre tiempos de conducción y descanso -Implementación y aplicación por parte de los Estados miembros - Preparación de directrices de aplicación (proyecto TRACE2).
- Revisión de la Directiva sobre el permiso de conducción.
- Directiva sobre sistemas de transporte inteligentes. ■

La Comisión Europea modifica el Marco Temporal de Crisis de ayudas estatales

Todas las medidas se prorrogan hasta el 31 de diciembre de 2023

La Comisión Europea ha adoptado una [modificación del Marco Temporal de Crisis de las ayudas estatales](#), mediante la cual se permite a los Estados miembros continuar haciendo uso de la flexibilidad prevista en las normas sobre ayudas estatales para dar apoyo a la economía en el contexto de la guerra de Rusia contra Ucrania. El Marco Temporal de Crisis se adoptó el 23 de marzo de 2022 y se modificó por primera vez el 20 de julio de 2022.

Esta nueva modificación supone la **prórroga de todas las medidas** establecidas en el Marco Temporal de Crisis hasta el 31 de diciembre de 2023.

Además, **se aumentan los límites máximos establecidos para importes limitados de ayuda** hasta 250.000 € y 300.000 € para las empresas activas en los sectores de la agricultura, la pesca y la acuicultura, respectivamente, y hasta los 2 M€ para las empresas activas en los demás sectores.

Por otro lado, se aumenta la flexibilidad y las posibilidades de **apoyo para las empresas afectadas por el aumento de los costes de la energía**, con una serie de salvaguardias. Los Estados miembros estarán facultados para calcular el apoyo basándose en el consumo pasado o en el consumo actual, teniendo en cuenta la necesidad



de mantener intactos los incentivos de mercado para la reducción del consumo de energía y de garantizar la continuidad de las actividades económicas. Además, los Estados miembros pueden facilitar apoyo de un modo más flexible, también a los sectores intensivos en energía, que se han visto particularmente afectados, con las salvaguardias necesarias para evitar la compensación excesiva. Para las empresas que reciben importes de ayuda más sustanciosos, el Marco Temporal de Crisis prevé compromisos para establecer una senda hacia la reducción de la huella de carbono del consumo de energía y la aplicación de medidas de eficiencia energética.

Igualmente, se introduce flexibilidad adicional en lo que respecta al apoyo a la liquidez de las instalaciones de energía para sus actividades de negociación. En casos excepcionales y con sujeción a estrictas salvaguardias, los Estados miembros pueden facilitar garantías públicas que excedan del 90% de la cobertura, cuando se faciliten como garantías financieras a entidades de contrapartida central o miembros compensadores. Esto va en consonancia con el acto delegado adoptado por la Comisión el 18 de octubre de 2022, que permite el uso de garantías bancarias y públicas no cubiertas por garantías reales, en condiciones específicas, como activos de garantía admisibles para satisfacer los ajustes de los márgenes de garantía.

Se introducen también nuevas medidas orientadas a apoyar la reducción de la demanda de electricidad, en consonancia con el Reglamento (UE) 2022/1854.

Por último, se aclaran los criterios para la evaluación de las medidas de apoyo a la recapitalización. En particular, ese apoyo a la solvencia tendría que: i) ser necesario, adecuado y proporcionado; ii) conllevar una remuneración adecuada para el Estado; e iii) ir acompañado de unas medidas de competencia adecuadas para preservar la competencia efectiva, entre ellas la prohibición de los pagos de dividendos y primas y de las adquisiciones.

Estas medidas previstas en el Marco Temporal se entienden sin perjuicio de la posibilidad de autorizar otras medidas necesarias y proporcionadas partiendo directamente del Tratado del Funcionamiento de la UE. Además, la Comisión también ha decidido prorrogar hasta el 31 de diciembre de 2023 la posibilidad de aplicar medidas de apoyo a la inversión para una recuperación sostenible en el Marco Temporal del COVID relativo a las ayudas estatales.

Con todas estas modificaciones ahora introducidas en el Marco Temporal de Crisis, cada Estado miembro puede diseñar nuevos sistemas de ayuda o modificar los ya existentes para ayudar a las empresas a superar la situación actual. ■

Asetra homenajeó a Gerardo Salgado en la celebración de la 19ª edición del Galardón Empresarial del Transporte



Asetra, Agrupación Segoviana de Empresarios de Transporte, ha celebrado la **XIX edición del Galardón Empresarial del Transporte** en la sala Fundación Caja Segovia, en un acto que, patrocinado por IRIZAR, contó con la presencia de Clara Martín, alcaldesa de Segovia; María González, consejera de Movilidad y Transformación Digital; Laura Paredes, directora general de Transportes; Jesús García-Cruces, viceconsejero de Asistencia Sanitaria; Lirio Martín, subdelegada del Gobierno;

José Mazarías, delegado de la Junta en Segovia; además de senadores, procuradores de las Cortes de Castilla y León, alcaldes de diversas localidades de la provincia director provincial de Educación, mandos de la Policía Municipal y Cuerpo de Bomberos, representantes de CETM, CONFEBUS, FECALBUS, FES, Cámara de Comercio, socios de Asetra, jefa del Servicio Territorial de Fomento, empresarios de otros sectores, medios de comunicación, centrales sindicales...

Clara Martín, alcaldesa de Segovia, abrió el evento con un discurso en el que valoró la importancia del transporte público, tanto de mercancías como de viajeros, para la ciudad de Segovia, así como la implicación de Asetra en todo lo que tiene que ver con el sector, enviando un entrañable mensaje a la familia de Gerardo Salgado.

A continuación, se hizo un público el **agradecimiento al patrocinador del evento, IRIZAR**, líder en el carrozado de autobuses. Lirio Martín, subdelegada del Gobierno en Segovia, entregó un obsequio a Sebastián Martínez, representante de la marca, quien, hablando también en nombre de su compañero Óscar Chimeno, tuvo unas emotivas palabras para Gerardo Salgado, con el que mantuvo una larga relación profesional que, con el paso de los años, se transformó en una profunda y sincera amistad.

Acto seguido se valoró la labor del **Servicio de Emergencias Sanitarias de Segovia**, y en su representación la coordinadora Carmen Martínez, acompañada por Tomás Gómez gerente de HT Group. Les entregó el Acueducto de Plata Jesús García-Cruces, viceconsejero de Asistencia Sanitaria, Planificación y Resultados en Salud de Castilla y León. En su intervención, Carmen Martínez destacó que el premio era para todo el equipo de profesionales que forma parte del servicio de emergencias, al servicio siempre de la sociedad segoviana. Dio la enhorabuena a los premiados, y especialmente al reconocimiento que se iba a entregar en memoria de Gerardo Salgado.

Inmediatamente después **José Luis Román, director de Movilidad Interurbana de AVANZA**, recogió de manos de Laura Paredes, directora general de Transportes de Castilla y León, el Acueducto de Plata a la Empresa de Transportes del Año. José Luis Román agradeció a Asetra el galardón que les reconoce como empresa del año, resaltando la vinculación que une al Grupo AVANZA con la ciudad y la provincia de Segovia, y tuvo un afectuoso recuerdo para Gerardo Salgado.

El momento más emotivo de la jornada llegó con la **entrega del Acueducto de Plata de Asetra a la viuda y al hijo de Gerardo Salgado**, presidente de Asetra de 2008 a 2016 y muy vinculado con el tejido asociativo del sector del transporte en Cas-

tilla y León (era presidente de FECALBUS), como con el nacional (miembro de la Junta Directiva de CONFEBUS).

Ana García y su hijo Gerardo recibieron, con la cerrada ovación de las más de cien personas que llenaron la Sala, la máxima distinción de Asetra por parte de los presidentes de Asetra, FECALBUS y CONFEBUS, y del director de Asetra. Ana García, acompañada por su hijo, visiblemente emocionada, agradeció en nombre de su familia este reconocimiento.

Para finalizar intervino el **presidente de Asetra, Juan Andrés Saiz**, con un discurso reivindicativo ante la administración, solicitando diversas mejoras en materia de infraestructuras, como por ejemplo el cierre completo de la variante de la ciudad de Segovia SG-20, o la supresión del peaje de los túneles de Guadarrama en la A-6 "...los segovianos hemos pagado con creces nuestra parte de peaje, más que nadie. Ya es hora, después de 64 años, de acabar con este freno al desarrollo de Segovia...". También hizo referencia a las últimas movilizaciones en el sector del transporte de mercancías, poniendo el énfasis en que las reivindicaciones han de basarse en la lealtad institucional, siendo críticos, pero siempre dentro del diálogo.

Como el resto de participantes se acordó de su amigo Gerardo "...de Gerardo debo añadir que le disfruté como amigo y compañero durante veinte años y que ahora, cuando me surge algún problema difícil, o sea, casi todos los días, mi primer impulso es llamarle por teléfono para que me ayude. Te echo mucho de menos, querido amigo. Admiro tu entereza, Ana..." ([en este enlace se puede acceder al texto íntegro de su discurso](#)).

Clausuró el evento **María González, consejera de Movilidad y Transformación Digital de Castilla y León**, quien felicitó a Asetra por la organización de este evento, y expuso las líneas generales que su consejería está implantado para asegurar a los ciudadanos de Castilla y León un sector fuerte del transporte y la logística, con un esfuerzo económico muy importante para el próximo año 2023. Se unió, como el resto de participantes, en el emocionado recuerdo a la memoria de Gerardo Salgado.

Para más información: <https://asetrasegovia.es/xix-edicion-2022/> ■

FANDABUS reclama ayudas al sector en la Asamblea Anual celebrada en la CEA

Y subraya que la pérdida de viajeros y la actual crisis energética están provocando pérdidas millonarias en las empresas



La Federación andaluza rindió un sentido homenaje y reconocimiento al que fuera durante 25 años presidente de la organización, recientemente fallecido, Alfonso Caravaca de Coca.

El pasado 29 de noviembre, la Federación Andaluza Empresarial de Transporte en Autobús -FANDABUS- celebró su Asamblea Anual reclamando ayudas para el sector tanto para el transporte discrecional y regular, como para el escolar y turístico en autobús.

Ante más de 150 asistentes, el presidente de la organización, **Valeriano Díaz**, puso de manifiesto la

“delicadísima situación del sector” debido a que todavía persisten los efectos producidos por la pandemia del Covid 19, con la pérdida de viajeros aún por recuperar, y la actual crisis energética, que está provocando pérdidas millonarias en las empresas durante los años 2021 y 2022.

Casi tres años después, el sector no se ha recuperado del todo. En este contexto, el presidente de FANDABUS puso en valor el esfuerzo que están realizando todas las empresas para seguir adelante.

En este sentido, Valeriano Díaz subrayó que “la

unidad empresarial es fundamental para enfrentar los desafíos que tenemos por delante”.

Por otro lado, la Federación hizo balance anual de las cuentas y presentó una memoria impresa con todas las actividades y gestiones realizadas a lo largo del año 2021, que estará también disponible en la página web de la Federación.

En el acto de clausura tomó la palabra **Rafael Barbado**, presidente de CONFEBUS, quien reiteró “la necesidad de apoyo de las administraciones para continuar operando nuestros servicios y la necesidad de equilibrar los contratos concesionales”.

Por su parte, **Felipe Arias**, director general de Movilidad y Transporte de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda de la Junta de Andalucía, explicó que “somos conscientes del esfuerzo que está realizando un sector que ha sido indispensable en los momentos más difíciles de la pandemia”.

En este sentido, Felipe Arias manifestó que “ya está en marcha” la gestión del mapa concesional y que en estos momentos están realizando “la fotografía real” de las concesiones para saber exactamente qué hace falta, y poder sacarlas a concurso, aunque sin fecha definitiva aún.



Homenaje a Alfonso Caravaca de Coca

Tras el acto de clausura, FANDABUS quiso realizar un sentido homenaje al que fuera durante más de 25 años presidente de la organización, Alfonso Caravaca de Coca, en el que intervinieron algunas de las personas que más directamente lo trataron durante su trayectoria asociativa; Miguel Contreras, compañero de FANDABUS, Antonio Carrillo, ex secretario general de la CEA, y Juan Carlos García, ex director de FANDABUS, quienes destacaron su sencillez y honestidad y su labor fundamental en la

modernización del transporte andaluz.

La Asamblea finalizó con la proyección de un emotivo audiovisual en el que se hizo un repaso de los múltiples logros y reconocimientos en su recorrido profesional y asociativo, con retazos de su vida más íntima y personal ante sus más allegados, como su esposa Mimi e hija Cristina, sus hermanos y otros familiares. El homenaje terminó con un caluroso y emotivo aplauso en reconocimiento a la gran persona que fue Alfonso Caravaca. ■



Nuevo Irizar i6S Efficient

Reducción de consumos y emisiones
de hasta un 13%

Reducción de pesos de hasta 950 kg

Mejora del coeficiente aerodinámico en un 30%



www.irizar.com

Galicia demanda al Gobierno que apueste por el equilibrio territorial y mantenga en 2023 los descuentos en los autobuses

En la clausura de la Asamblea General de la Federación Gallega de Asociaciones de Transporte de Viajeros en Autocar



Vázquez Mourelle subraya que Galicia precisa servicios de tren competitivos, pero solo la combinación con el autobús podrá garantizar la movilidad de los gallegos, vivan donde vivan.

La conselleira de Infraestructuras y Movilidad, Ethel Vázquez, junto con el delegado territorial de la Xunta en Lugo, Javier Arias, y el director general de Movilidad, Ignacio Maestro, participó en la clausura de la Asamblea General de la Federación Gallega de Asociaciones de Transporte de Viajeros en Autocar, **Transgacar**.

Durante su intervención, Vázquez Mourelle subrayó que el ferrocarril es un medio de transporte

esencial para Galicia, que precisa servicios competitivos y de calidad, pero solo mediante la combinación con el autobús se podrá garantizar el derecho a la movilidad de los gallegos, vivan donde vivan.

En este sentido, explicó que incentivar con descuentos y bonos gratis el uso del ferrocarril olvidando los autobuses es ahondar en un desequilibrio territorial en el que Galicia suele salir perdiendo.

Reiteró también el agradecimiento de la Xunta al sector del autobús, que hizo posible mantener los servicios públicos al servicio de la ciudadanía, a pesar de la prolongada caída de viajeros a causa de la pandemia.

A continuación, recordó que el Gobierno gallego destinó 28 M€ a garantizar la viabilidad de las concesiones de transporte frente a la crisis de viajeros causada por la COVID, o 3,5 M€ a compensar el incremento de gastos derivado del aumento del coste de los combustibles. Una ayuda con una partida de 3,5 M€ para paliar el precio de los carburantes en el sector que, avanzó, continuará el próximo año, como así recogen las cuentas de la Xunta.

La Xunta también implantó desde el pasado 1 de septiembre un descuento del 50% en el precio de los billetes de autobús interurbano, por lo que aún no recibió ni un euro del Gobierno de España. En este caso, Ethel Vázquez concretó que entre el 1 de septiembre y el 31 de octubre los autobuses de la Xunta registraron 5,9 millones de viajeros, lo que representa un 23% más que los 4,8 millones de viajeros del año anterior.

Asimismo, manifestó que el Ejecutivo autonómico continúa apostando con determinación por el transporte público, por eso los Presupuestos para

2023 prevén más de 90 M€ en esta materia, financiando el 76% del coste del billete a los usuarios, que solo deben acercar 24%, y el 0% en el caso de los menores de 21.

Por otro lado, recordó que la Xunta, consciente de la importancia del transporte de viajeros por carretera en Galicia, renovó todas las concesiones de autobús interurbano, poniendo a la disposición de los gallegos más de 3.500 líneas de autobús que multiplicaron la cobertura. Así, con esta renovación se consiguió llevar el autobús donde antes no llegaba, como en el caso de la provincia de Lugo, donde la cifra de líneas se multiplicó por seis.

Por último, puso en valor iniciativas del Gobierno gallego como la tarjeta Xente Nova, con la que 130.000 jóvenes menores de 21 años viajan gratis en los autobuses por toda Galicia. Y destacó que esta medida permite incorporar a la juventud a la movilidad sostenible, contribuir a superar las barreras entre la Galicia rural y urbana y ayudar a las familias en el ámbito económico. ■

FECAV congrega cerca de 150 participantes en la segunda edición de su Jornada Anual

El pasado 22 de noviembre, se celebró la [II Jornada FECAV](#), bajo el lema “Sistemas de colaboración para el impulso de la movilidad limpia, segura y conectada”, en la Casa de la Convalecencia de Barcelona.

La Federación Empresarial Catalana de Autotransporte de Viajeros, FECAV, congregó a 145 personas en el acto, entre las cuales acudieron responsables de empresas operadoras de transporte de viajeros por carretera, representantes de las Administraciones titulares, directivos y directivas de empresas de energías renovables y combustibles de nueva generación, así como representantes de asociaciones y entidades que trabajan para fomentar la sostenibilidad y la digitalización de la movilidad y transporte público.

El **secretario de Movilidad e Infraestructuras del Departamento de Territorio de la Generalitat, Marc Sanglas**, fue el responsable de inaugurar la Jornada. En relación a los actuales retos de la movilidad, explicó que “la movilidad es un derecho a la ciudadanía y se entiende como una forma de garantizar la capacidad para desplazarse por todo el territorio”. En este sentido, señaló que “tenemos que atraer a usuarios por medio de un sistema equitativo que garantice el acceso al transporte público, independientemente del nivel de renta”.

Marc Sanglas puso de relieve el compromiso del gobierno para dar soluciones al sector, especialmente en materia de liquidez



La primera sesión de la Jornada trató sobre los recursos para adecuar una equilibrada transición energética. Los expertos de la mesa destacaron que en 2020 el transporte es el sector que más reduce las emisiones de CO₂, hasta un 11%, y el principal objetivo de las políticas públicas para combatir el cambio climático pasan por implementar mecanismos que favorezcan la reducción del uso del vehículo privado, fomentando el uso del transporte colectivo. Asimismo, se expuso que las emisiones medias de todo el ciclo de vida en gramos/pasajero, comparando vehículo privado y transporte público, serían 140 gramos y 80 gramos respectivamente. Por eso, **el transporte público y colectivo juega un papel trascendental en la lucha contra el cambio climático**. Además, se habló de los combustibles sintéticos como alternativa sostenible y realista a corto plazo, así como un modelo realista de descarbonización del transporte, basado en los combustibles líquidos de origen renovable compatibles con los motores de combustión. También se abordó el reto de la elec-

trificación de vehículos, soluciones de almacenamiento y la importancia de convivir con diferentes energías, aparte de la eléctrica, sobre todo en lo que se refiere a la red de buses interurbanos.

La segunda parte del encuentro centró el debate en la **colaboración público-privada, poniendo la mirada en el futuro desde el actual modelo de la movilidad**. Así, se puso en valor la red actual de infraestructuras de Cataluña, con el objetivo de mejorar los accesos a Barcelona en autobús para incrementar el número de usuarios y hacer las expediciones más competitivas, más de 2.900 a diario en Barcelona, en términos de velocidad comercial. Por otra parte, se habló de la evolución y diversificación de servicios de transporte y movilidad bajo criterios de sostenibilidad, haciendo referencia a las estrategias y oportunidades de colaboración y financiación público-privada en el ámbito de la movilidad y transporte público, por medio de proyectos europeos que destinan fondos públicos a la mejora y transformación del sector.

En este sentido, el **director general de Infraestructuras de Movilidad de la Generalitat, David Prat**, explicó que ya se ha adjudicado el contrato de obras del carril bus en la B-23, con fecha de ejecución durante el primer trimestre de 2023. También en este período “se iniciarán más proyectos de obras para completar la red de buses interurbanos y se destinará una inversión 200 MEUR”, en el marco de la agenda 2030 y los ODS fijados por parte del gobierno de la Generalitat de Cataluña.

Por su parte, el formato de la edición de este año presentó una novedad a modo de entrevista, donde la periodista y conductora del acto, Mónica Peinado, mantuvo una conversación con el **director de Ciberseguridad de Eurecat, Juan Caubet**, para compartir conocimiento, de forma pedagógica, con los asistentes de la Jornada en materia de seguridad tecnológica, identidad digital, privacidad y autenticación segura.

El último bloque, profundizó en la **integración de los datos de los usuarios del transporte**, realizando un enfoque pragmático sobre la recopilación de datos para la mejora de servicios, según las necesidades de la ciudadanía, mediante sistemas de gestión transversales para evolución tecnológica y la creación de nuevos servicios/productos, poniendo al usuario en el centro de la estrategia. Todo ello debe pasar, según los expertos, por un filtro en forma de sistema de seguridad fiable para garantizar su eficiencia, entendiéndolo como un proceso de carácter permanente, con el fin de ofrecer soluciones tecnológicas adaptadas al transporte de viajeros por carretera y la forma de procesar los datos que se generan de una manera eficaz.

José María Chavarría instó a regularizar los pagos pendientes a las empresas, con el fin de garantizar la prestación de los servicios

En las conclusiones de la Jornada, el presidente de FECAV, **José María Chavarría**, destacó “la necesidad del liderazgo político para la transición energética con vehículos más limpios, nuevas fuentes de energía renovable y la conectividad para mejorar la experiencia en el viaje”. En este sentido, apuntó la mejora de las estrategias para modernizar las empresas del sector, permitir que

las personas usuarias puedan realizar viajes eficientes y, sobre todo, hacer uso del buen criterio y sentido común en esta transformación, teniendo en cuenta la situación actual del sector: una crisis energética que está comportando un sobre coste del 45% sobre el precio del combustible; la subida de los intereses bancarios entre el 3% y el 4%; una recesión que se extenderá durante 2023.

El presidente de la patronal también señaló que “el actual sistema de contratación pública del servicio de transporte público no favorece la viabilidad de las empresas debido a que no existe un equilibrio entre los criterios cualitativos y cuantitativos”. Por eso, la contratación pública del futuro debería asegurar la viabilidad de las empresas a corto medio y largo plazo, para asegurar otros derechos complementarios que dependen, en cierto modo, del derecho a la movilidad.

Además, José María Chavarría reclamó que “se dé respuesta a las cuestiones que mayor preocupación generan en el sector en materia de tarifas, equipamientos, flotas y conectividad, recalcando la necesidad de trabajar conjuntamente para ofrecer un abanico de servicios de transporte estimulante que permita reequilibrar el territorio y aumentar la demanda”.

La clausura de la Jornada corrió a cargo del **director general de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Jaime Moreno**, quien agradeció la crítica constructiva por parte del sector en la búsqueda de soluciones y resaltó las ayudas de los fondos europeos Next Generation. Además, destacó “la colaboración público-privada para constatar las necesidades del sector y la Ley de Movilidad para flexibilizar el modelo de movilidad con nuevos servicios que la puedan mejorar”. Incluso, señaló que “las ayudas están permitiendo recuperar la demanda, como son los descuentos en el transporte, que ahora está en fase de estudio y análisis de cara a 2023”. ■

Jaime Moreno remarcó que los descuentos de transporte público, que se encuentran en fase de estudio y análisis para 2023, permiten recuperar la demanda

El sector del transporte discrecional espera recibir las ayudas comprometidas de la Junta de Andalucía

Tras las alegaciones presentadas por FEDINTRA



La Federación Independiente del Transporte de Andalucía, FEDINTRA, ha solicitado a la Junta de Andalucía que revise los criterios de aplicación para conceder ayudas a las empresas de transporte de viajeros por carretera de la comunidad, ya que entre las condiciones se exigía criterios económicos previos a la pandemia, cuando se trata de ayudas precisamente para aliviar la situación de las empresas por el parón del COVID.

Unas ayudas de 1.700 € por vehículo, a todas luces insuficientes, pero que, en cierto modo, **alivian**

los perjuicios económicos de la crisis del COVID-19 en las empresas andaluzas del transporte discrecional de viajeros por carretera.

La mayoría de solicitudes estaban siendo denegadas, por tenerse en cuenta criterios económicos, como el Impuesto de Sociedades o el capital circulante, correspondientes al ejercicio 2019. *“Si las ayudas se plantean como un elemento para aliviar los perjuicios del parón económico de la pandemia, no se podía entender que, entre las condiciones a cumplir por las empresas, se*

valoraran situaciones económicas en periodos anteriores al COVID-19”, señala **Antonio Vázquez, presidente de FEDINTRA**.

La solicitud de estas ayudas supone un esfuerzo de burocrático importante, por eso **ha sido importante la revisión por parte de los equipos jurídicos y administrativos** de la Consejería de Fomento, para cambiar la interpretación de los criterios y la adjudicación de las ayudas. El propio título de la Orden del Consejo de Gobierno de Andalucía, de 24 de febrero de 2022, exponía que **las ayudas contribuirán a minimizar el impacto económico y social** del COVID-19 en el sector del transporte discrecional de personas viajeras por carretera en la Comunidad Autónoma de Andalucía.

Una vez realizadas las alegaciones, hay que señalar el buen talante demostrado por la Dirección General de Movilidad de la Consejería de Fomento, que ha transmitido el cambio de criterio y se ha comprometido que *“en breve se variarán estas condiciones y se procederá al envío de las ayudas a las diferentes empresas, que en algunos casos ya han comenzado a llegar”*, apunta Antonio Vázquez.

El sector del transporte de viajeros por carretera es de los que más sigue sufriendo esta larga crisis económica por el COVID-19; y *“estas ayudas nos permiten paliar en parte la economía de las empresas y sus trabajadores, que apenas cuentan con tesorería ni garantías crediticias”* puntualizan desde la dirección de FEDINTRA. ■

FROET y Defensa avanzan en la formación para facilitar la inserción laboral del personal militar



La Federación Regional de Organizaciones y Empresas del Transporte de Murcia (FROET) y el Ministerio de Defensa han constituido la comisión de seguimiento del acuerdo suscrito para complementar la formación del personal de las Fuerzas

Armadas, así como para facilitar su reincorporación al mundo laboral en el sector del transporte por carretera.

Para ello, se ha acordado la creación un grupo

de trabajo conjunto, con el objetivo de poner en marcha, a la mayor brevedad posible, actividades específicas dirigidas a la formación y empleo de Personal Militar y Reservistas de Especial Disponibilidad (RED).

Entre estas actividades se incluye la impartición de unas jornadas en materia de orientación laboral, emprendimiento y autoempleo al personal militar y RED de la Región de Murcia.

También se programarán cursos de formación en la Escuela de Conductores de FROET, entre ellos sobre el uso del tacógrafo y su normativa, ya que los vehículos militares no están obligados a utilizarlo.

Estas actividades de formación están pensadas tanto para profesionales destinados en unidades, centros y organismos de los Ejércitos y de la Armada, como de los Reservistas de Especial Disponibilidad ubicados en la Región de Murcia.

Su objetivo es apoyar su promoción laboral y mejorar su cualificación profesional, incrementando

su empleabilidad y buscando una salida laboral en el sector del transporte.

La comisión de seguimiento, celebrada en FROET, está presidida por el subdirector general de Reclutamiento y Desarrollo Profesional de Personal Militar y Reservistas de Especial Disponibilidad, vicealmirante Manuel María Romasanta Pavón. La integran el jefe del Área de Salidas Profesionales de la DIGEREM, coronel de I.M. Juan Ruiz de Azcárate y Casteleiro; el delegado de Defensa en la Región de Murcia, capitán de navío Gustavo Adolfo Gutiérrez de Rubalcava Sánchez-Ferragut; el secretario general de la Delegación de Defensa en la Región de Murcia, teniente coronel del Ejército del Aire Antonio Martínez Morante; y el representante del EVA nº 13 (unidad promotora del convenio), capitán del Ejército del Aire José J. Vicente Sánchez.

Por parte de FROET forman parte su presidente, Pedro Díaz, y su secretario general, Manuel Pérezcarro, así como la vicesecretaria, Eva Melenchón, y el jefe Información y Documentación, Pedro Luis Sánchez Mellado.



Las Fuerzas Armadas se forman en conducción eficiente, de emergencia y en situaciones adversas en la Autoescuela de FROET

Dentro de las acciones de este convenio de colaboración, recientemente efectivos y mandos de las diferentes Unidades de las Fuerzas Armadas radicadas en la Región de Murcia han visitado la Escuela de Conductores de FROET, donde han recibido formación en conducción eficiente, en situaciones adversas y de emergencia. Este curso, dirigido al personal del EVA Nº 13, se realizó tanto en el simulador como con vehículos en pista.

El objetivo es apoyar la formación de militares destinados en unidades, centros y organismos de los Ejércitos y de la Armada, así como de los Reservistas de Especial Disponibilidad (RED) ubicados en la Región de Murcia para incrementar su empleabilidad y buscar una salida laboral en el sector del transporte.

Asistieron a esta primera jornada efectivos y mandos del Regimiento Zaragoza 5 de Paracaidistas de Javalí Nuevo, del Regimiento de Artillería Antiaérea nº 73 (RAAA 73) de Cartagena, de la Escuela de Infantería de Marina “General Albacete y Fuster” de Cartagena, así como de la Fuerza de Guerra Naval Especial, del Tercio de Levante y del Órgano de Apoyo al Personal de la Armada en Cartagena.

También de la Academia General del Aire (AGA) de San Javier, de la Escuela Militar de Paracaidismo “Méndez Parada” de Alcantarilla y del Escuadrón de Vigilancia Aérea nº13 (EVA 13) unidad promotora del convenio.

Asimismo, estuvieron presentes el delegado de Defensa en la Región de Murcia, capitán de navío Gustavo A. Gutiérrez de Rubalcava Sánchez-Ferragut, además del presidente de FROET, Pedro Díaz, junto al secretario general Manuel Pérezcarro y la vicesecretaria Eva Melechón. ■

Movilidad e Infraestructuras acuerda modificaciones en el carril Bus-VAO de Mallorca para mejorar su funcionamiento

El consejero de Movilidad e Infraestructuras, Iván Sevillano, ha mantenido una reunión con los representantes de las principales asociaciones del transporte de viajeros y del taxi de Mallorca para hacer balance del funcionamiento del carril Bus-VAO y poner sobre la mesa algunas modificaciones tanto para mejorar las prestaciones del carril en términos generales como para posibilitar que haya mayor número de personas que lo puedan utilizar. Al encuentro asistieron, además del director insular de Movilidad, Gonzalo Llamas, el presidente de la Asociación del Transporte Discrecional de Baleares, Rafael Roig; Petra Mut, gerente de la Federación Empresarial Balear del Transporte (FEBT); Antoni Bauzà, presidente de la Agrupación

Empresarial Balear del Taxi y Biel Moragues, presidente de la Asociación Sindical de Autónomos Taxi Mallorca.

“Como siempre hemos hecho desde el Departamento, queremos escuchar a todos los sectores implicados cuando llevan adelante un proyecto que les afecta especialmente. Y esto es lo que hemos hecho hoy. Desde un principio dijeron que todos los cambios que pudieran realizar directamente desde el Departamento (porque hay otros que dependen de la normativa y de la DGT) para mejorar el funcionamiento del carril Bus-VAO los haríamos. Tenemos claro que el carril Bus-VAO ha venido para quedarse. Son conscientes de que se trata



de una medida valiente y, como tal, controvertida por parte de la población. A lo largo de estos días, hemos recibido diversas propuestas, críticas, pero también muchos apoyos por esta medida pionera en materia de movilidad en Mallorca. En este sentido, por supuesto que estamos abiertos a realizar cambios que mejoren el uso del carril Bus-VAO, un carril que como ya es sabido, supone un impulso tanto para fomentar el transporte público como el uso del vehículo compartido. Hoy, hemos podido concretar estos necesarios cambios en una provechosa reunión de la mano de las asociaciones de los taxis de Mallorca y del transporte de viajeros”, ha afirmado el conseller Iván Sevillano.

Entre las modificaciones que se llevarán a cabo en los próximos días, destacan la flexibilización del trenzado con el alargamiento de la línea discontinua para facilitar la salida de vehículos del carril Bus-VAO a su incorporación a la Vía de Cintura. Además, los 350 metros finales reservados en principio sólo para el uso de los autobuses, también podrán ser utilizados por los taxis, como servicio público que es, y motocicletas.

Además, desde Movilidad e Infraestructuras se hará una petición al Ayuntamiento de Palma para que aumente la frecuencia semafórica en la entrada a Ciudad, para dar mayor fluidez a la entrada de

los carriles en Palma y, principalmente, para que la ventaja competitiva de los vehículos que hacen uso del carril Bus-VAO, aumente. Actualmente, muchos autobuses de la EMT y otros, salen antes de tiempo del carril para poder situarse los primeros a la altura del Palacio de Congresos, tanto para recoger personas como para tener prioridad en el resto de su trayecto, lo que está provocando retenciones innecesarias en los otros dos carriles. Si se ajusta la frecuencia semafórica de los dos semáforos de la entrada de Palma, todos estos vehículos que llegan desde el carril Bus-VAO no tendrán necesidad de salirse de él tan pronto, aprovechando así el carril Bus-VAO al máximo y no perjudicamos a los otros dos carriles. Dado que estos semáforos son competencia del Ayuntamiento de Palma, desde Movilidad e Infraestructuras se hará la petición correspondiente.

Finalmente, tanto el Departamento como la FEBT y las asociaciones del taxi han coincidido en poner sobre la mesa la posibilidad de que los vehículos que se incorporen a la Ma-19 desde el enlace del Coll d'en Rebassa, puedan acceder también al carril Bus-VAO. Esta medida, que el conseller Iván Sevillano ha valorado de forma positiva “porque aumentaríamos de forma muy significativa los potenciales usuarios del carril Bus-VAO”, debe justificarse ante la DGT que es quien tiene la potestad

jurídica y, por tanto, la competencia, para permitir que se haga incorporándola como un nuevo elemento en la estructura del carril Bus-VAO, por lo que, Movilidad e Infraestructuras se ha comprometido a elevar a la DGT un informe que proponga y justifique esta modificación en el carril Bus-VAO para que la DGT pueda valorarlo y, en su caso, darle luz verde.

El consejero Iván Sevillano ha explicado que “ante todos los acuerdos de mejora, habrá algunas modificaciones que implementaremos a lo largo de los próximos días directamente desde el Departamento, y otras que debemos pedir a la DGT, quién es quien, por competencias, tiene la última palabra”.

Por su parte, el presidente de la Asociación Sindical de Autónomos Taxi Mallorca, Biel Moragues, ha destacado que el departamento de Movilidad e Infraestructuras “nos ha escuchado e implementará dos de los cambios que hemos pedido. Hay cosas que sabemos que por normativa estatal no se

podrán hacer, pero nos vamos de la reunión satisfechos. Son soluciones buenas y es necesario dejar pasar el tiempo para ver los resultados”. Rafel Roig, presidente de la Asociación del Transporte Discrecional de Baleares y de la FEBT, ha afirmado que “el carril Bus-VAO es una idea buena que se tendrá que ir puliendo según se vaya utilizando. Las reivindicaciones que teníamos con respecto al carril Bus-VAO se han podido resolver hoy. Respecto a otras propuestas, como buscar soluciones definitivas a los atascos en la Vía de Cintura, nos hemos emplazado en futuras reuniones”.

Por último, Toni Bauzá, presidente de la Agrupación Empresarial Balear del Taxi, ha querido agradecer la reunión de trabajo y la sensibilidad del departamento de Movilidad e Infraestructuras para escuchar al sector. “Pudimos contar cuáles son las pequeñas deficiencias que hemos encontrado estos días. Es una buena noticia que los taxis puedan incluirse en estos últimos metros será muy positivo y dará mayor fluidez y seguridad a los taxistas”. ■

APETAM y ATEDIBUS promueven el transporte colectivo en las reuniones navideñas para reducir los accidentes y descongestionar la circulación

En 2021, un 38% de las víctimas mortales se produjeron en las fechas navideñas

La Asociación Provincial de Empresarios del Transporte de Málaga, APETAM, y la Asociación del Transporte Escolar y Discrecional de la provincia de Sevilla, ATEDIBUS, lanzan una campaña para el uso del transporte colectivo frente al vehículo privado en las reuniones navideñas de empresa para reducir el número de accidentes y víctimas mortales en las carreteras, así como para evitar colapsos y aglomeraciones de tráfico durante las fiestas navideñas.

Los empresarios del transporte discrecional de

viajeros por carretera quieren contribuir a las acciones de la DGT y otras entidades para aminorar el número de siniestros y evitar que la estadística se acelere de forma trágica en el último mes del año. En 2021, fueron 48 las víctimas mortales del tráfico en la provincia de Sevilla, tanto en vías urbanas, como interurbanas; mientras que a estas alturas de año 2022, ya son 52 las personas fallecidas.

Para el **presidente de APETAM, Antonio Vázquez**, “en estas fechas se producen numerosos

eventos y fiestas de empresa, a las que hay que concienciar de que se abandone el vehículo privado y se fomente el uso de un autobús para la tranquilidad de todos. Hay que realizar los traslados en transportes colectivos, y en Málaga hay grandes empresas que pueden facilitar todos estos desplazamientos y adaptarse a las necesidades y circunstancias de estos eventos. Es una medida que va a contribuir a la seguridad vial ya que se produce un incremento de accidentes en estas fechas navideñas”.

Por otro lado, desde APETAM se señala que el uso del autobús frente a los vehículos privados mejora la circulación en los centros de las ciudades, con especial incidencia en la capital malagueña. Hay que recordar que en 2019 se superaron en Málaga el millón de visitantes durante las fiestas navideñas, con picos de cientos de miles de personas para el Alumbrado navideño. “Es necesario fomentar el uso de transportes colectivos que faciliten la movilidad y no provoquen atascos de tráfico en la ciudad”, señala el presidente de APETAM.

El uso del autobús en las grandes ciudades es un elemento que va a imponerse por necesidad. Las grandes aglomeraciones de personas en grandes eventos como conciertos, eventos deportivos o acontecimientos festivos como la feria, no pueden soportar que se use los vehículos privados, y es necesario que desde las administraciones se fomente el uso del transporte colectivo, facilitando accesos para carga y descarga.

Los profesionales del transporte discrecional de viajeros en Málaga se ponen a disposición del Área de Movilidad del Ayuntamiento de Málaga y del resto de municipios de la provincia malagueña para plantear estas propuestas de forma coordinada y conjunta.

“El fomento del uso del autobús para los desplazamientos es una medida que favorece a todos. Se evitan accidentes, se mejora la circulación en las ciudades y se cuida más el medio ambiente. Debemos ir tomando decisiones para que entre todos vayamos aportando ideas y diseñando planes de movilidad en el que olvidemos los traslados privados y se favorezca los medios colectivos”, explica Antonio Vázquez.

Las empresas de transporte por carretera de la provincia de Málaga, cuentan con una flota de pri-

mera generación, con gran experiencia y unos servicios de calidad, “que conocen perfectamente las necesidades de transporte y que pueden contribuir a mejorar el tráfico en los momentos puntuales de aglomeración, además de contribuir a evitar accidentes y pérdidas de vida”, señala el presidente de APETAM.

A su vez, **Manuel Gutiérrez Zambruno, presidente de ATEDIBUS**, apunta que “teniendo en cuenta que en 2021 nada menos que un 38% de las víctimas mortales se produjeron en diciembre, la precaución debe ser extrema cuando se avencinas las reuniones familiares y de empresa. Es fundamental potenciar el uso de transporte colectivo en esta primera Navidad libre de restricciones desde 2019”.

Para ello, los profesionales del transporte discrecional de viajeros en carretera proponen una personalización de las rutas, aumentar el número de puntos de recogida a los integrantes del grupo o estipular más horarios nocturnos para los trayectos de vuelta. Todas, medidas para evitar que salgan los coches particulares a las carreteras en los momentos de más tráfico y afluencia de reuniones navideñas.

Desde las empresas de transporte se pueden diseñar rutas personalizadas para cada empresa, o establecer paquetes personalizados en función de los tiempos de espera o la duración de los trayectos; para que el servicio de transporte discrecional sea atractivo y asequible de cara a ese objetivo común de todos: reducir el número de víctimas en las carreteras sevillanas.

“Todos debemos tomar consciencia de la necesidad de aparcar el vehículo privado y potenciar el transporte colectivo a la hora de desplazarnos, sobre todo si vamos a celebraciones y eventos, por nuestra seguridad y la de todos”. “Además, también debemos plantearnos el uso del transporte colectivo por una cuestión de tráfico y de tiempo. Los centros de las ciudades como Sevilla, o las grandes concentraciones de personas, como la visita a estadios o grandes eventos como la feria, no van a poder soportar tanto movimiento de vehículos privados, y la alternativa con autobuses y vehículos colectivos, se tendrá que ir imponiendo cada vez más en cualquier desplazamiento”, asegura el presidente de ATEDIBUS. ■

CUANDO LA SEGURIDAD ES LO PRIMERO

Los pasajeros y peatones son lo más importante



Soluciones de **Seguridad Avanzadas**
para buses, basadas en Inteligencia Artificial



Detección de
ángulo muerto



Detección de
fatiga del conductor



Sistema de asistencia
al conductor



Contador automático
de pasajeros



Visión periférica
360° y 270°



Sistema CCTV de
videovigilancia



Medición temperatura
y uso de la mascarilla



Plataforma Azimut
BusBrain

AZIMUT

Descubre las soluciones en:
azimutbussolutions.com



El Consejo de Gobierno aprueba el nuevo Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía

La Junta prevé 7.766 M€ para su ejecución, centrada en el desarrollo de metros y tranvías, y en la mejora del transporte público



El Consejo de Gobierno ha aprobado el nuevo [Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía \(PITMA 2030\)](#), un documento que marcará la estrategia a seguir por la Junta de Andalucía hasta el año 2030. La consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, Marifrán Carazo, ha informado de que el nuevo plan prevé una inversión de 7.766 millones de euros, con especial incidencia en el desarrollo de los metros y tranvías andaluces y del impulso a la red viaria de titularidad autonómica, tanto en su conservación como en el desarrollo de nuevas carreteras.

Marifrán Carazo ha asegurado que el PITMA es un documento realista y ejecutable, en el que se impulsa la red logística, se hace una apuesta por la digitalización en las infraestructuras y una gran apuesta por los metros y los tranvías y la **mejora del transporte público**.

El PITMA supone una oportunidad para orientar tanto las iniciativas como los fondos hacia un profundo **cambio en las políticas de infraestructuras**, basada en una movilidad sostenible, la intermodalidad, la innovación tecnológica y satisfacer

las necesidades de los usuarios, priorizando la gestión del desarrollo de nuevas infraestructuras. Con este plan, la administración autonómica se dota de un instrumento preciso para afrontar los retos de la movilidad futura, en un escenario donde las prioridades están orientadas a la lucha contra el cambio climático. Además, es evidente la necesidad de incorporar a las políticas de transporte los cambios que trajo consigo la crisis sanitaria del Covid-19.

El plan ha contado con un diagnóstico y una situación de partida a partir del cual se han desarrollado las líneas estratégicas y programas específicos. La principal apuesta inversora recae en la **construcción de infraestructuras sostenibles e intermodales**, que supone más del 64% de la inversión prevista, principalmente para el desarrollo de los metros y tranvías andaluces, aunque también figura la mejora de los grandes ejes viarios, la implantación de **nuevas plataformas reservadas**, la puesta en marcha de carreteras más sostenibles o la conservación de los más de 10.500 kilómetros de red viaria de titularidad autonómica.

Además, se recoge el desarrollo de un **nuevo marco normativo para el transporte y la movilidad sostenible**, el impulso de un sistema inteligente del transporte público que atienda a todos los modos; el diseño de un nuevo sistema concesional de transporte por carretera; o la mejora de la política

tarifaria para fomentar la intermodalidad. De igual forma, se contempla el **desarrollo de una red de corredores limpios y la mejora de la eficiencia energética en los sistemas de transportes**. Por último, se apuesta por una ampliación de la Red Logística de Andalucía y una mejora del sistema portuario.

El plan ha sido fruto de un minucioso trabajo de redacción y tramitación de dos años y medio, desde que el Consejo de Gobierno de la Junta acordó su formulación en mayo de 2019. Durante su elaboración se ha garantizado la **participación real y efectiva de la ciudadanía, los agentes económicos y sociales y las administraciones públicas** para obtener un documento de consenso. Además, se ha atendido a los procedimientos de evaluación del impacto en la salud y de evaluación ambiental estratégica.

De la inversión prevista en el nuevo plan de infraestructura, más del 41% procede de financiación pública directa de la Junta de Andalucía, mientras que un 23% procede de fuentes como los mecanismos financieros que pone a disposición la Unión Europea (como los Feder) y un 18% se estima que corresponderá al Estado. También se contará con colaboración público-privada en algunas líneas, como es el caso de áreas logísticas y puertos. Los porcentajes de inversión podrán variar en función de la financiación que finalmente resulte del nuevo marco financiero Feder. ■

Aragón destinará una partida de 8,2 M€ para el Mapa Concesional de Transporte de Viajeros por Carretera

El consejero de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda, José Luis Soro, ha comparecido en las Cortes de Aragón para dar a conocer los detalles del Proyecto de Ley del Presupuesto 2023 de su departamento. José Luis Soro ha destacado que se incrementa más de un 32% respecto al año anterior pasando de los 168,2 millones a los 222,7 millones de euros. Tal y como ha explicado Soro “alcanza una cifra histórica y es el más alto desde 2015”.

Con este presupuesto se permitirá “reforzar las políticas sociales relacionadas con el derecho a la vivienda, impulsando la rehabilitación y el aumento del parque público de vivienda”, ha señalado Soro quien ha explicado que “además se estimula la reactivación económica y la creación de empleo a través de la inversión pública, muy especialmente en carreteras”. En este sentido ha recordado que 2 de cada 3 euros del departamento se destinarán a inversiones en infraestructuras. Soro ha explicado que el presupuesto de capítulos inversores asciende



a 148,1 millones de euros, lo que representa el 66% del presupuesto del departamento.

En su intervención también ha destacado el **avance hacia una movilidad más sostenible y respetuosa con el medio ambiente** y con la que se cubran las necesidades de prácticamente todo Aragón. En este sentido ha explicado que por primera vez se incluye una partida para el Mapa Concesional de Transporte de Viajeros por Carretera, con una inversión de 8,2 millones de euros.

Por último, el consejero se ha referido a la necesidad de hacer frente a la despoblación, especialmente gracias al Fondo de Cohesión Territorial dotado con tres millones de euros para 2023.

En materia de carreteras, la inversión directa en mejora de carreteras asciende a 53 millones de euros, lo que representa un incremento del 8,6% respecto a 2022. Se incluyen los primeros 2,3 millones para el impulso del Plan Extraordinario de Inversiones en Carreteras de Aragón que supondrá la inversión, a través del método concesional, de 630 millones, para intervenir en un corto periodo

de tiempo en las principales vías de comunicación de Aragón.

El Programa Ordinario de Inversiones en Carreteras está dotado con 18,1 millones de euros para continuar o iniciar un total de 20 actuaciones de acondicionamiento o refuerzo de firmes. Además, se continuará con el programa de Travesías y Accesos a Poblaciones con una inversión de 5,6 millones de euros, un 70% que en 2022. Están incluidas un total de 33 actuaciones en este programa.

En materia de Transportes, además de que se incorpora por primera vez una partida para el Mapa Concesional de Transporte de Viajeros por Carretera, se mantiene la partida de 3,6 millones para las subvenciones del déficit tarifario que se produzca hasta la puesta en marcha del Mapa Concesional. Por otro lado, el presupuesto destinado a las Vías Verdes en Aragón alcanza los 530.000 euros.

Los **fondos europeos MRR** incorporan también 7 millones de euros al presupuesto para la digitalización, transformación de flotas y transformación de la movilidad en los entornos metropolitanos. ■

El transporte público de las Illes Balears será gratuito en 2023

Con una partida acordada con el Gobierno del Estado por un importe de 43 M€



La red de autobuses en Mallorca pasará a la gratuidad total y en Menorca, Eivissa y Formentera se permitirá prorrogar la gratuidad actual del transporte público.

Hace unos días, el conseller de Movilidad y Vivienda, Josep Marí explicó el acuerdo logrado con el Gobierno del Estado para incluir una partida de 43 M€ para financiar el 100% del precio de los abonos de transporte y títulos multiviaje del transporte público colectivo terrestre de las Illes Balears.

Con esta aportación, el Estado financiará durante todo el año 2023 la prórroga de la gratuidad del metro y tren en Mallorca. En cuanto a la red de autobuses, en Mallorca pasará de la actual bonificación de entre el 50% y el 72% a la gratuidad total. En Menorca, Eivissa y Formentera permiti-

rá prorrogar todo el año 2023 la gratuidad actual del transporte público a cargo íntegramente de los Presupuestos del Estado.

En ese sentido, el conseller Marí aseguró que “estamos ante un acuerdo capital para nuestra comunidad, que viene a sumarse al escudo social que estamos impulsando desde el Govern de les Illes Balears para ayudar a las familias a atravesar estos momentos de incertidumbre económica, apostando por un derecho como es el transporte público”.

Además, Marí reconoció y agradeció la “sensibilidad mostrada por el Gobierno del Estado ante la realidad de las Islas” y el compromiso de Madrid con multitud de proyectos de inversión para seguir avanzando hacia una movilidad sostenible en unos territorios tan frágiles cómo son las Illes Balears.

“Con medidas como éstas, seguimos premiando a los usuarios habituales del transporte público, que hacen que sea una alternativa real al coche privado”. Además, el conseller añadió que: “en estos momentos se está valorando que la medida se pueda aplicar también a la red de la EMT de Palma cosa que dependerá de los detalles de la medida”.

Compensación a los consells insulares

El acuerdo suscrito con el Gobierno del Estado, que también beneficia a las Islas Canarias, parte del reconocimiento del hecho insular. Para beneficiarse, las Illes Balears tendrán que acreditar, en el plazo de treinta días desde la entrada en vigor de

la Ley de Presupuestos del Estado, que desde el 1 de enero se ha implantado un descuento del 100% en el precio de los abonos de transporte y títulos multiviaje del transporte público colectivo terrestre de las Islas, y que existe el compromiso de mantener esta medida hasta el 31 de diciembre de 2023.

Con la concesión de esta ayuda, la Comunitat Autònoma compensará proporcionalmente a las administraciones o empresas gestoras de los servicios de transporte terrestre colectivo: en el caso de Menorca, Eivissa y Formentera, los consells insulars, que son los competentes en transporte terrestre en sus respectivos territorios. ■

Castilla-La Mancha incrementa un 44% su presupuesto para el área de Transportes en 2023



El presupuesto que el Gobierno de Castilla-La Mancha va a dedicar a la Consejería de Fomento crece en un 45%, hasta llegar a los 436 millones, para el año 2023. Así lo avanzó el responsable del ramo, Nacho Hernando, en su comparecencia en las Cortes regionales para dar cuenta del presupuesto de su área para 2023.

Al respecto, Hernando aseguró que “supone mayor certidumbre basada en unos presupuestos reales, que se ejecutan y que además están siendo pioneros a la hora de poner en marcha los fondos europeos que nos están llegando y que nos va a permitir, como es en el caso de Vivienda y de Transporte, el ser un ejemplo en el conjunto de

España a la hora de, con ideas propias y con voz autorizada, influir en cuáles son las reglas del juego en Madrid, el que estos fondos sirvan para el conjunto de la región”.

En este sentido, Hernando hizo hincapié en que “la Consejería de Fomento crece un 45% respecto al 2022 y en gasto de capital, la parte más inversora, el presupuesto se incrementa un 84%”. Y remarcó que “el presupuesto destinado al área de Fomento por el presidente García-Page duplica el presupuesto que dejó el Gobierno del Partido Popular, pasando de un presupuesto de 211 millones en 2015 a 436 millones en el año 2023”.

En materia de **Transportes**, Nacho Hernando ha avanzado que se destina “un 44% más de presupuesto, aumentando en 21,5 millones de euros el presupuesto de 2022. En 2023, destinaremos más de 70 millones de euros a este apartado”.

En este sentido, hizo referencia a las ayudas para la transformación de flotas “donde ya hemos destinado seis millones de euros y, además, hemos solicitado una ampliación del crédito por valor de 15 millones de euros al Ministerio”. Asimismo, aseguró que “destinaremos 4,75 millones a ayudas a la digitalización de empresas del transporte y au-

mentaremos en seis millones de euros destinados al mantenimiento y mejora de los servicios de transporte regular”.

En relación a los **Servicios**, Hernando avanzó que “pondremos en marcha del Transporte Sensible a la Demanda en el Campo de Montiel por valor de 663.000 euros y presentaremos los nuevos proyectos pilotos de transporte sensible a la demanda de Sierra Norte, Molina de Aragón y La Jara”. Asimismo, “presentaremos los nuevos servicios ASTRA en la ciudad de Albacete; y pondremos en marcha cuatro nuevos ASTRA en Pioz-El Pozo-Chiloeches, Ajofrín-Sonseca-Burguillos, Cazalegas y Mejorada-Segurilla”.

En lo que respeta a **Infraestructuras**, el consejero de Fomento explicó que “en el primer trimestre del año presentaremos las obras de los remotes mecánicos en la ciudad de Cuenca; sacaremos a licitación la Pasarela entre Ciudad Real y Miguelturra con una inversión de seis millones de euros; tendremos una nueva estación de autobuses tanto en Tomelloso como en Manzanares; presentaremos el nuevo proyecto de la Estación de Autobuses de Guadalajara; y construiremos una vía ciclista entre Puertollano y Argamasilla de Calatrava”. ■

Hidral Gobel

...con más de 20 años de experiencia

ESPECIALISTAS EN ACCESIBILIDAD
para transporte de viajeros



www.hidralgobel.com

unwin
An Accessibility Company

+34 91 677 00 95

Castilla y León impulsa la participación en el nuevo mapa del transporte público de viajeros por carretera



La Consejería de Movilidad y Transformación Digital ha presentado las líneas estratégicas del documento que establece el marco jurídico del nuevo modelo de movilidad de Castilla y León, mediante un foro que ha contado con la presencia de los consejeros de Infraestructuras y Movilidad de la Xunta de Galicia, y de Medio Rural y Cohesión Territorial del Principado de Asturias, además del director de Planificación Estratégica y Explotación del Consorcio Regional de Transportes de Madrid.

La Junta impulsa el proceso de participación del nuevo Mapa de Ordenación del Transporte Público de Viajeros por Carretera con la presentación de las líneas estratégicas del decreto a representantes del sector, instituciones y entidades locales, en el marco de un foro que ha contado con la presencia de los consejeros de Infraestructuras y Movilidad de la Xunta de Galicia, Ethel Vázquez, y de Medio Rural y Cohesión Territorial del Prin-

cipado de Asturias, Alejandro Calvo, además del director de Planificación Estratégica y Explotación del Consorcio Regional de Transportes de Madrid, Francisco Javier Gómez, “quienes han expuesto sus respectivos modelos de transporte de viajeros por carretera, ya implantados o en proceso de implantación”, manifestó la consejera de Movilidad y Transformación Digital, María González Corral.

Este acto de presentación es “el primero de los que realizaremos sobre el nuevo mapa de transportes, porque, tal y como me comprometí desde mi toma de posesión, la participación y el consenso van a marcar cualquier actuación que impulsemos”, según incidió la consejera, también contó con la participación de la patronal de las empresas de transporte de viajeros por carretera, integrada bajo el paraguas FECALBÚS, a través de su presidente, Juan Carlos Rodríguez, de la Federación Regional de Municipios y Provincias de Castilla y León (FRMPCyL), con el presidente

de la Diputación de Valladolid y alcalde de Matapozuelos, Conrado Íscar, y los regidores de las localidades de Villamayor (Salamanca) y La Hiniesta (Zamora), Ángel Luis Peralvo y Ricardo Casas, respectivamente, “al objeto de poner sobre la mesa la voz de su propia experiencia, pero también, la de todo el medio rural”, agregó.

Y es que, según declaró González Corral, la conectividad de nuestros municipios, especialmente de los más pequeños, “es algo clave para lograr que los ciudadanos puedan disfrutar de todos los servicios en igualdad de condiciones independientemente de donde residan”, por ello, el nuevo sistema de transportes de viajeros, “que ya cuenta con su marco jurídico”, parte con una premisa previa, “la de garantizar la cobertura del 100 % de los municipios de Castilla y León”, aseveró.

Nuevo mapa

El mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León es el documento que fijará la estrategia para modernizar y rediseñar la red para los próximos diez años, favoreciendo, de este modo, la cohesión y vertebración social de toda la Comunidad Autónoma.

Plantea un modelo sostenible económica y medioambientalmente, eficiente, accesible a todas las personas y moderno “gracias a la incorporación de nuevas tecnologías para la mejora del servicio y de la información del usuario”, indicó la consejera de Movilidad y Transformación Digital.

La nueva configuración del transporte en Castilla y León, “diseñado sobre tres ejes estratégicos, que son el compromiso con la ciudadanía, con la sostenibilidad y con la transformación digital”, abundó González Corral, es un compromiso de Legislatura sobre la base de la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León y que se materializará en tres instrumentos, como son, “un mapa de transporte para la Comunidad, los anteproyectos de explotación y la licitación de las nuevas concesiones, que estarán vigentes durante diez años”, apuntó.

Una vez aprobado el decreto, se inicia la fase de elaboración de los anteproyectos de explotación y sometimiento a información pública para poder contar con la mayor participación y consenso posible de municipios, ciudadanos y sector del transporte. El siguiente trámite estipulado es la elaboración de los proyectos de explotación y licitación de los nuevos contratos de concesión de servicios que estarán vigentes durante diez años. ■

FECALBUS advierte de la situación desesperada del sector del transporte en autobús

La Federación Empresarial Castellano y Leonesa del sector denuncia que las medidas de las administraciones para paliar la crisis las pagan las empresas de autobuses.

La Federación Empresarial Castellano y Leonesa del Transporte en Autobús (FECALBUS) advierte de la situación “desesperada” en la que se encuentran las empresas del sector, a la que se ha llegado por una elevada subida de costes, unido a una caída de viajeros y tras adelantar la recaudación de las medidas aprobadas por los gobiernos central y autonómico.

La Asamblea General de FECALBUS, celebrada el pasado 17 de noviembre en Valladolid, alertó de los problemas de tesorería que está generando en las empresas de autobuses de Castilla y León los planes nacionales y autonómicos de apoyo a los ciudadanos ante la crisis económica mundial, derivada de la invasión de Ucrania.

El presidente de FECALBUS, **Juan Carlos Rodríguez**, declaró en su discurso de clausura de la Asamblea General que el número de viajeros ha caído un “25% respecto a 2019” y que tras ser uno de los sectores “más perjudicados durante la pandemia, apenas se le ayuda a salir de la crisis a la que se han visto abocados”.



Rodríguez también señaló que el sector del transporte en autobús “tiene una competencia desleal por parte de RENFE con viajes gratuitos o más subvencionados” junto a las “congelación, por parte de la Administración autonómica, de la subida de tarifas desde julio a septiembre”, que lleva a una situación “crítica” de las empresas del sector.

Además, el presidente de FECALBUS insistió en reclamar reunión tripartita entre la Consejería de Movilidad y Transformación Digital, la de Educación y FECALBUS “para tratar de solucionar los temas de las rutas integradas de prestación conjunta”.

Sin embargo, agradeció el apoyo recibido por el Gobierno autonómico en el adelanto de las subvenciones hasta el pasado mes de mayo y las ayudas anunciadas ante el aumento del precio de los combustibles.

FECALBUS también se ofreció para formar parte de los grupos de trabajo ante el nuevo mapa concesional de Castilla y León, “sin que hasta el momento nadie haya recogido el guante”.

“Respecto al transporte metropolitano, bajo una hipotética subida de viajeros se nos redujo el im-

porte de los billetes y aun con una disminución de viajeros, no han sido revisados”, agregó Juan Carlos Rodríguez.

Por su parte, el presidente de Confederación Española de Transporte en Autobús (CONFEBUS), **Rafael Barbadillo**, que también participó en el acto de clausura de la Federación, advirtió de los apoyos que está recibiendo el transporte por ferrocarril “en detrimento” del autobús y señaló que “no puede ser que haya un trato de favor hacia un modo de transporte en detrimento de otro”, lo que ha provocado “un desequilibrio en la oferta”.

También, recordó un estudio en el que se da a conocer que España está “a la cola de la Unión Europea en cuanto al dinero que se destina al transporte público”, unos datos que “no son para sacar pecho como país”, por lo que reclamó “hacer un esfuerzo para estar a la altura de lo que se está pidiendo”.

La Asamblea General de FECALBUS fue clausurada por la consejera de Movilidad y Transformación Digital, **María González**, quien anunció que la línea de ayudas para la renovación de flotas se ampliará hasta los 29 millones de euros.



Así, aprovechó esta Asamblea para adelantar que, a fecha 10 de noviembre, las empresas del sector de transporte han presentado un total de 946 solicitudes de subvención por valor de 26,86 millones de euros, permaneciendo abierto el plazo hasta marzo de 2024.

En vista de la buena acogida que la propuesta tuvo, “ya que a finales de mes de julio el importe de las 659 solicitudes recibidas llegaba hasta los 21,62 millones de euros, lo que superaba con creces los 12,4 millones consignados inicialmente”, recordó González Corral, y de que el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana iba a ampliar la dotación inicial del programa, en septiembre la Junta solicitó la consignación para ampliar en 16,5 millones la dotación para Castilla y León, “con el único objetivo de cubrir todas las peticiones que nos lleguen”, añadió.

Hay que recordar que el resto de las actividades subvencionadas, “dirigidas a la mejora de la sostenibilidad medioambiental del sector, mediante la reducción de emisiones a la atmósfera, así como a la modernización de los vehículos”, apuntó la

consejera, son la adquisición de nuevos vehículos, “siempre que sean vehículos cero emisiones (eléctricos y de hidrógeno), de bajas emisiones (híbridos enchufables e híbridos) y de gas natural (solo para autobuses GNL o GNC)”; la modificación de la forma de propulsión de vehículos integrantes de esas flotas, “para convertir los que se alimentan por diésel, gasolina o gas en cero emisiones”; la implantación de infraestructuras de recarga de vehículos y la adquisición de semirremolques para autopistas ferroviarias.

La consejera, que quiso agradecer la invitación de la organización representativa del transporte de viajeros por carretera en Castilla y León, “compuesta por 160 empresas, el 85% del censo total de la Comunidad, más de 2.400 vehículos y 3.000 puestos de trabajo directos”, aclaró que las ayudas, “financiadas con fondos procedentes del Mecanismo Europeo de Recuperación y Resiliencia (MRR)”, que toda la información está a disposición de los interesados tanto en la [Base de Datos Nacional de Subvenciones](#) como en la sede electrónica de la [Administración de la Comunidad de Castilla y León](#). ■

Extremadura pondrá en marcha un bono autonómico gratuito para las líneas regulares de autobús

Se estima que un millón de extremeños podrán beneficiarse de la medida, que contará con 4,4 M€



La Junta de Extremadura ha presentado sus Presupuestos Generales para el año 2023, en los que se contempla la creación de un nuevo bono autonómico gratuito que entrará en vigor el próximo 1 de enero y bonificará las rutas regulares de autobús con cobertura para toda la población, abarcando las conexiones no solo las rutas del transporte público entre municipios de la comunidad autónoma, sino también los viajes desde Extremadura a todos los destinos nacionales peninsulares.

Incluido dentro de un paquete de medidas para aliviar el gasto de las familias, el presidente de la Junta de Extremadura, Guillermo Fernández Vara, ha explicado con este bono se persigue un doble objetivo. Por un lado, ayudar al bolsillo de las familias y, por otro, impulsar un cambio en el modelo de movilidad provocando un “deslizamiento” de los desplazamientos en vehículo particular hacia el transporte público. Así, se pretende unir a la

“Extremadura rural con las cabeceras de comarca, con las capitales de provincia, con Salamanca, Sevilla o Madrid...”, ha destacado Fernández Vara.

Además, ha precisado que se trata de **una medida “complementaria” a la que ha aplicado el Gobierno de España con el transporte ferroviario**, que también se espera que tenga su impacto en la lucha contra la despoblación.

El presidente extremeño también ha destacado que esta nueva tarjeta puede contribuir al desarrollo del sector en Extremadura y que “nos ayude a tener una alternativa de transporte importante”, sobre todo para mayores y jóvenes.

Este bono **se financiará con una partida de 4,4 millones de euros** que formaría parte del global de 10,1 millones que las cuentas contemplan en el apartado de transporte gratuito, y se sumará a

otro que ya existe, la **Tarjeta Subvencionada del Transporte de Extremadura (SATE)**, con la que la Junta rebaja al 50% el precio de los billetes a jóvenes, familias numerosas y mayores de 60 años.

Con la nueva **'Tarjeta de transporte subvencionado especial 100%'** la bonificación será total, de forma que todos los viajes a cualquier destino nacional serán gratuitos para los extremeños. El único requisito es estar empadronado en alguno de los municipios de Extremadura o tener la condición de refugiado. El portavoz de la Junta de Extremadura, Juan Antonio González, ha estimado que la medida puede llegar a beneficiar a un millón de extremeños, que son los que en el año 2021 utilizaron servicios de transporte regular por carretera.

No obstante, hay margen para que la cifra pueda crecer aún más, pues en 2019 (año prepandemia), estos servicios contaron con 1.366.000 usuarios en Extremadura. Para explicar el alcance de la medida, González ha recordado que los beneficiarios de la tarjeta SATE son en la actualidad unos 100.000.

Viajes de ida y vuelta

La creación de esta nueva tarjeta se recoge en el texto articulado del proyecto de Ley de Presupuestos. En la disposición adicional decimocuarta se recoge que la actividad subvencionable será cualquier desplazamiento, mediante los servicios de transporte regular de uso general por carretera, que tenga su origen en Extremadura y destino situado dentro del territorio nacional peninsular. La compensación abarca el 100% tanto en los billetes de ida como en los de ida y vuelta.

La Consejería de Movilidad, Transporte y Vivienda aclara que “en los próximos meses se trabajará para definir todos los detalles”. Sí está claro que dentro de Extremadura la gratuidad cubrirá todas las rutas del transporte público y que la tarjeta tendrá un precio simbólico. “Se arbitrará también un sistema para viajar fuera de Extremadura, pero se está trabajando para definir todos los detalles”, indican desde el departamento que dirige Leire Iglesias sobre los destinos nacionales a los que se podrá viajar gratis.

Ayudas a las empresas

Por lo que respecta a las operadoras del servicio, en la Ley de Presupuestos se especifica que la Junta deberá firmar convenios con las “colaboradoras” para pueda adaptar sus equipos electrónicos o informáticos a esta medida y establecer el régimen aplicable en caso de avería, daño o deterioro y las demás cuestiones que requieran la “participación diligente” de las entidades para el correcto desarrollo de la subvención.

De igual forma, con el fin de que esta colaboración no resulte gravosa en relación con el equilibrio económico de los servicios que operan, se podrán realizar, con carácter bimestral, **pagos anticipados del 75% de los descuentos previstos en base a los datos de ocupación.**

“Es algo nuevo, estamos trabajando sin libro de instrucciones y lo estamos haciendo para que salga lo mejor posible”, ha dicho Fernández Vara, que también apunta que se está estudiando cómo resolver el que no se reserven billetes de antemano que luego no se usen, como está ocurriendo con el tren. ■

Galicia destinará 90 M€ a intensificar la apuesta por el transporte público

Para extender a todo el territorio las ventajas de los autobuses metropolitanos

Vázquez Mourelle subraya que el Gobierno gallego seguirá financiando el 76% del coste de la prestación de este servicio público, por lo que los ciudadanos asumirán menos del 25%.

La Xunta destinará el próximo año un presupuesto de 90 millones de euros a intensificar la apuesta sin precedentes de Galicia por el transporte público con el objetivo de extender a todo el territorio las ventajas de los autobuses metropolitanos.



La conselleira de Infraestruturas e Mobilidade, Ethel Vázquez, ha subrayado que el Gobierno gallego, mediante esta apuesta por el transporte público, continuará a financiar el 76% del coste de la prestación de este servicio, por lo que los ciudadanos tan sólo acercarán el 25%.

También, ha avanzado que la Xunta está impulsando la creación del área de Transporte de Galicia, una iniciativa destinada a bonificar aún más el precio del billete del autobús mediante la colaboración autonómica y municipal.

En este sentido, ha explicado que se trata de extender a toda Galicia y, por supuesto, al rural, el sistema de descuentos y ventajas que funciona desde hace años en los entornos metropolitanos, destinando a esto 11 M€ con el fin de bonificar más de 18 millones de viajes al año.

Por otro lado, ha recordado que Galicia culminó recientemente la renovación integral de sus líneas de autobús interurbano, activando modalidades como el transporte compartido, es decir, el aprovechamiento de las plazas vacías del transporte escolar para los usuarios generales.

Y ha destacado que la Xunta, a través de los sistemas de autobús compartido y bajo demanda, ha dotado Galicia de un transporte público sostenible, eficaz y con futuro, blindando los 3.500 empleos del sector.

La comunidad ha pasado de tener 927 líneas de autobús interurbano a casi 3.500 y se multiplicó por más de dos el número de paradas, hasta llegar a más de 54.000, llevando el autobús la donde antes no llegaba.

Además, ha remarcado el abaratamiento de las tarifas, con un promedio del 60% con respecto a la situación previa y con medidas pioneras como la tarjeta Xente Nova, con la que los menores de 21 años pueden viajar gratis en los autobuses de la Xunta por toda Galicia, realizando hasta 60 viajes al mes sin pagar.

Así, en Galicia hay más de 130.000 jóvenes viajando gratis en transporte público gracias a este dispositivo, cuya financiación supone reservar en los Presupuestos de 2023 más de 7,1 M€. ■

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

El presupuesto de 2023 para el transporte público de la Comunidad de Madrid se incrementa un 15%



La Comunidad de Madrid destaca su apuesta por el transporte público con la aprobación de un presupuesto para 2023 que se incrementa casi un 15%, la mayor subida de la historia.

Estas cuentas aprobaron en el transcurso del Consejo de Administración del CRTM, que fue presidido por el titular de Transportes e Infraestructuras del Ejecutivo autonómico, David Pérez. “Es la mayor subida registrada en la historia del transporte público, lo que demuestra el compromiso real de la Comunidad de Madrid con los viajeros que utilizan los diferentes modos de transporte público”, ha explicado Pérez.

El Consorcio contempla, además, un incremento de la demanda de usuarios que, a cierre del ejercicio 2022, prevé un total de 1.342,3 millones de viajes, de los cuales, 564 millones se efectuarán en

Metro de Madrid. De cara a 2023, la cifra que se incrementará un 8,5%, hasta los 1.456,4 millones de desplazamientos, donde se estima que el suburbano crezca un 9,5% y registre 617,6 millones de viajes.

En 2023 se impulsarán también proyectos tecnológicos y de innovación para utilizarlos en beneficio de los viajeros, como el planificador de viaje y diferentes dispositivos móviles para que puedan cargar sus viajes en la Tarjeta de Transporte Público, entre otras iniciativas.

La Comunidad de Madrid aportará el próximo año 1.499,87 millones de euros para sufragar los costes del transporte público en la región, lo que representa el 79,24% del total de la inversión, mientras que las administraciones públicas consorciadas contribuirán con 1.892,79 millones. ■

El despliegue de Movibus representa la apuesta de Murcia por la revolución de la movilidad sostenible para crear ciudades amables

Ha sido la primera comunidad en agotar las ayudas europeas para la retirada de vehículos contaminantes y la adquisición de nuevos

El consejero Díez de Revenga participa en Madrid en el III Simposio del Observatorio de la Movilidad y las Ciudades donde destaca la inversión de 34,6 millones en 41 autobuses eléctricos y 49 puntos de recarga.

El despliegue del nuevo sistema de transporte regional denominado Movibus representa la apuesta de la Comunidad Autónoma de Murcia para la revolución de la movilidad sostenible en la que el transporte público se muestre como una alternativa real al vehículo privado, y que esto repercuta en la mejora de la calidad del aire que promueva ciudades más amables para los ciudadanos.

El consejero de Fomento e Infraestructuras, José Ramón Díez de Revenga, presentó en Madrid el nuevo modelo de movilidad que propone el Ejecutivo regional durante III Simposio del Observatorio de la Movilidad y las Ciudades, y destacó que “supone la mayor transformación del transporte público de viajeros en la Región de Murcia para conseguir una movilidad sostenible, accesible y conectada”.

Díez de Revenga añadió que la modernización de la movilidad regional también se basa en la renovación de la flota de Movibus gracias a la inversión de 34,6 millones de euros de fondos europeos en la adquisición de 41 vehículos cien por cien eléctricos y 49 puntos de recarga.



“Desde la Región de Murcia estamos comprometidos con el cumplimiento del Pacto Verde Europeo para alcanzar los objetivos comunes de neutralidad climática en 2050 y esta nueva flota permitirá que se deje de emitir 2.500 toneladas de CO₂”, manifestó el consejero.

Concesión de ayudas

El titular de Fomento destacó que la Región de Murcia es la primera comunidad autónoma en agotar las ayudas Next Generation para la retirada

de vehículos más contaminantes y también de la línea para la adquisición de nuevos vehículos eléctricos, “y hemos pedido la redotación de los fondos al Gobierno central para dar respuesta a 206 empresas que tenemos en lista de espera para recibir estas ayudas”.

“Gracias a la agilidad administrativa y a la implicación del sector del transporte, hemos concedido en tiempo récord 7.712.000 euros en ayudas para

fomentar la transformación de las flotas de vehículos de mercancías y viajeros”, declaró el consejero.

Díez de Revenga informó de que la resolución de estas ayudas europeas por parte de la Comunidad Autónoma ha posibilitado sacar de las carreteras a un total de 272 vehículos contaminantes, con un importe de 4,1 millones de euros, y la adquisición de 32 vehículos eléctricos por un montante de 3,6 millones. ■

La Generalitat invierte 270 M€ en el fomento del uso del transporte público

La Conselleria trabaja en la redacción de nuevos proyectos para mejorar y ampliar la red de transporte público

La consellera de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad, Rebeca Torró, ha destacado que la Generalitat incluye 270 M€ para el fomento del transporte público en la Comunitat Valenciana en los Presupuestos autonómicos del ejercicio 2023. Así lo manifestó durante la inauguración de la jornada “Hacia la ciudad cero”, organizada por la Cátedra Vectalia Movilidad.

En su intervención, la consellera subrayó que “desde la Generalitat se está impulsando decidida e incansablemente” el transporte público como “herramienta esencial de la nueva movilidad”.

Para Torró, “es una de las palancas que permitirán lograr el cambio hacia una movilidad sostenible, no contaminante e inteligente” y es “una apuesta esencial, en definitiva, para alcanzar esa *ciudad cero*”.

Como resaltó, la Conselleria está trabajando en tres vertientes: la planificación mediante planes de movilidad metropolitana sostenible; la redacción de nuevos estudios y proyectos que permitan mejorar y ampliar la red de transporte público autonómico y la adopción de medidas que hagan más atractiva su utilización.

“Con esta finalidad -continuó Torró- hemos presentado y sometido a información pública los pla-

nes de movilidad metropolitana de Alicante-Elche, Castelló y València. Además, tratamos de atraer más usuarios y usuarias con medidas que ayuden, también, a reforzar nuestras maltrechas economías domésticas”.

Bajada de precios

En opinión de la titular de Movilidad, “la sociedad necesita sentirse apoyada en momentos de crisis como la actual” y “por ello, en enero de 2022, lanzamos los nuevos títulos de transporte SUMA que integran, en una sola tarjeta, el transporte público de Metrovalencia, Metrobús, EMT y Renfe-Cercanías; lo propio se hizo, en junio, en la red del TRAM d’Alacant; estas medidas no sólo han disminuido los precios del transporte público, también han reducido las zonas existentes”.

También hizo referencia a que, además, se está aplicando una reducción adicional del 30% respecto a los títulos multiviaje en todo el transporte de la Generalitat, y, en octubre, se ha puesto en marcha la gratuidad para jóvenes menores de 30 años.

Mejoras de las infraestructuras

Del mismo modo, la consellera señaló las importantes inversiones efectuadas y centradas en la



mejora de las infraestructuras, el material móvil y la puesta en servicio de nuevas líneas de metro y tranvía, como la Línea 10 de Metrovalencia, o la modernización de la Línea 9 entre Benidorm-Dénia, que, en el caso de la Línea 9, superará los 150 millones de euros.

Igualmente, apuntó que, en Valencia y Alicante, la Conselleria tiene en marcha un Plan de Mejora de frecuencias, la compra de nuevas unidades tranviarias y de ampliaciones de la red existente.

“Planes que conllevarán la conexión entre la estación de Luceros y la estación Intermodal de ADIF-Renfe, cuyas obras se prevé licitar el año que viene, la ampliación tranviaria a Sant Joan y Mutxamel, o, a principios de 2023, los estudios de planeamiento informativo del TRAM Dénia-Gandia”, indicó Torró.

Zonas de bajas emisiones

Asimismo, la consellera reiteró que son “inversiones todas ellas destinadas y comprometidas a hacer frente a la emergencia climática y energéti-

ca, que fomentan la descarbonización de nuestra economía y favorecen modos de transporte menos contaminantes, con medidas como las zonas de bajas emisiones, a cargo de los ayuntamientos y, especialmente, el transporte público sostenible”.

En este sentido, la consellera recordó que, siguiendo las disposiciones de la Unión Europea, los ayuntamientos de más de 50.000 habitantes de toda España han de establecer para 2023 zonas de bajas emisiones que mejoren la calidad del aire. “Se trata -ha señalado - de 149 ciudades”, de las que “15 se ubican en la Comunitat Valenciana, sumando en torno a 2.300.000 habitantes, cerca del 45 % de nuestra población”.

Por último, Torró señaló que, con la finalidad de impulsar un evidente cambio de paradigma, los fondos europeos estarán “a disposición de los ayuntamientos para alcanzar los objetivos propuestos: mejorar la calidad del aire y reducir el ruido en las ciudades, desplegar flotas propulsadas con combustibles alternativos cero emisiones y promover infraestructuras ciclistas e itinerarios peatonales para una movilidad alternativa”. ■

La Consejería de Movilidad y Vivienda de balear presenta sus presupuestos para 2023

Uno de los grandes ejes de la política de movilidad es el Consorcio de Transportes de Mallorca, que dispondrá de 64 M€



El consejero de Movilidad y Vivienda, Josep Marí, ha comparecido ante la Comisión de Hacienda y Presupuestos del Parlamento de las Illes Balears para explicar las actuaciones principales de los presupuestos de 2023.

El presupuesto de la Consejería de Movilidad y

Vivienda para 2023 es de 243.541.634 euros, lo que supone un incremento del 29% respecto de los presupuestos de 2022 (188.931.578 euros). Si en este presupuesto se suma el que gestionará cada una de las empresas públicas que dependen de la Consejería (IBAVI, Servicios Ferroviarios de Mallorca, Consorcio de Transportes de Mallorca

y Puertos de las Illes Balears), las cuentas suman 451.956.794 euros, mientras que en 2022 fueron 336.687.935 euros, lo que representa un incremento global del 34%.

Los presupuestos 2023 reflejan una clara vocación inversora, teniendo en cuenta que el capítulo de inversiones de las cuatro empresas públicas supera los 150 millones de euros (153.417.910 euros): 79, 8 millones de SFM; 56,1 millones del IBAVI; 13,6, de Puertos de las Illes Balears y 3,8 millones por parte del Consorcio de Transportes de Mallorca (CTM). Esto representa un incremento del 50% respecto del año 2022.

En conjunto, la Consejería de Movilidad y Vivienda ejecutará inversiones por valor de más de 217 millones de euros a lo largo de 2023, provenientes de diferentes fuentes de financiación.

“Estas cifras nos permitirán introducir mejoras en las infraestructuras y servicios del transporte público de Mallorca, así como la ampliación de la red ferroviaria. Al mismo tiempo, continuaremos completando las obras en el conjunto de puertos que gestiona la Comunidad Autónoma y garantizaremos el derecho de los ciudadanos de nuestras islas a moverse en igualdad de condiciones, con la puesta en marcha durante el año 2023 de un contrato de servicio público que incluya la primera y la última barca entre Ibiza y Formentera”, ha explicado el consejero Josep Marí.

El año que viene el área de movilidad, con la Dirección General de Movilidad y Transporte Terrestre al frente y las empresas públicas que dependen de la misma (Servicios Ferroviarios de Mallorca y el Consorcio de Transportes de Mallorca), dispondrá de un presupuesto de más de 262 millones de euros (262.737.856 €), un 30% más que en 2022.

Uno de los grandes ejes de la política de movilidad de la Consejería está en manos del **Consorcio de Transportes de Mallorca** (CTM), que gestiona el sistema de transporte regular de viajeros por carretera en la isla de Mallorca y que dispondrá en 2023 de un presupuesto de 64 millones de euros, lo que representa un incremento del 15% respecto del año 2022.

La partida más importante, 52,2 millones de euros, se destinará a las tres concesiones que actualmente dan servicio a la red de autobuses interurbanos de Mallorca, con una flota de 230 autobuses energéticamente sostenibles que funcionan mayoritariamente con gas natural y también autobuses eléctricos.

El capítulo de inversiones de CTM pasa de 1,6 millones de euros en 2022 a 3,8 millones para 2023, con un incremento del 142%. Este esfuerzo inversor se traduce en diferentes actuaciones previstas en cuanto a las infraestructuras, como es la futura estación de autobuses de Campos; la mejora de la calidad y la accesibilidad de las actuales paradas de toda la red de transporte regular por carretera con dotación de marquesinas, mejoras en aceras y en el espacio de estacionamiento de los autobuses, así como nuevas paradas para complementar la red del TIB en Mallorca, como por ejemplo una nueva parada en el núcleo de S'Esgleieta, en Esporles.

El Consorcio de Transportes de Mallorca también gestiona el sistema tarifario del transporte público tanto ferroviario como de bus interurbano y, en el presupuesto de 2023 ya prevé la continuidad de la gratuidad del tren y metro y de las bonificaciones de hasta el 72% de los autobuses interurbanos a partir del 1 de enero de 2023. Esta medida, incluida dentro del escudo social del Govern, se complementa con el tope de 10 euros para todos aquellos viajes que no sean gratuitos, así como con la creación de un nuevo perfil gratuito de Tarjeta Intermodal para todos aquellos estudiantes que cursen estudios oficiales y presenciales en Mallorca.

Desde la Dirección General de Movilidad y Transporte Terrestre también se mantendrán durante el año 2023 **diferentes líneas de ayudas para el sector del transporte**, como es la que tiene como objetivo favorecer la renovación de flotas de transporte de viajeros y mercancías, a la que se añadirá una nueva línea de ayudas para la digitalización de empresas del sector del transporte, a partir de fondos europeos. ■

El Gobierno manchego destinará 10 M€ para la renovación de 65 de contratos de líneas de autobús



El Gobierno de Castilla-La Mancha va a destinar diez millones de euros para la renovación de 65 contratos de líneas de autobús hasta que finalice la actual legislatura. Así lo avanzó el consejero de Fomento, Nacho Hernando, que asistió, junto a la secretaria general de Transportes y Movilidad, María José Rallo, su homólogo en la Comunidad de Madrid, David Pérez, y el director general de Transportes y Movilidad de Castilla-La Mancha, Rubén Sobrino, a la Feria Internacional del Autobús y Autocar (FIAA).

El consejero de Fomento avanzó que “de aquí a final de legislatura habremos ya renovado, o mejorado, 65 contratos en toda la región y para ello vamos a destinar una inversión de más de diez millones de euros”. En este sentido, aseguró que “el primer millón y medio va a permitir el que desde el 1 de noviembre haya ya más de una docena de

servicios que van a entrar en vigor de forma renovada y mejorada”.

De esta manera, las líneas cuyos contratos se van a renovar son: Las Mesas-Villarrobledo, Ugena-Toledo, Hontanaya-Cuenca, Navas de Estena-Ciudad Real, Uceda-Guadalajara, La Pueblanueva-Talavera de la Reina, Escamilla-Guadalajara, Arenas de San Juan-Manzanares, Hellín-Minas de Hellín-Cancarix, Marchamalo-Guadalajara, Bargas-Toledo y los ‘Ciudad Directo’ Guadalajara-Toledo, Cuenca-Toledo, Albacete-Toledo, Cuenca-Guadalajara y Albacete-Ciudad Real.

Precisamente, en torno a los servicios ‘Ciudad Directo’, Hernando reveló que tres de estos servicios como son Albacete-Toledo, Albacete-Ciudad Real y Cuenca-Guadalajara han incrementado sus servicios, ya que se ha ampliado los servicios los martes y miércoles. ■

Gestión eficiente para tu flota.



www.continentalautomotive.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 Talleres VDO y DTCO+ repartidos por España y trabaja hoy con la tecnología del futuro.



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

VDO

Extremadura convocó ayudas para las empresas de transporte público afectadas por la subida del precio de los carburantes

El pasado mes, la consejería de Movilidad, Transporte y Vivienda de la Junta de Extremadura publicó en el Diario Oficial de Extremadura la convocatoria pública de concesión directa de las ayudas de minimis destinadas a promover, en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Extremadura, la sostenibilidad económica de las empresas de transporte público afectadas por el encarecimiento del precio de los carburantes para el año 2022 por 2.700.000 de euros.

Con esta convocatoria, la Junta de Extremadura ha perseguido frenar el deterioro económico de las empresas que conforman el sector empresarial del transporte en Extremadura para ayudar a su sostenibilidad frente al fenómeno de encarecimiento generalizado del precio de los carburantes y su incidencia en la estructura de costes empresarial.

El aumento del precio de los carburantes ha supuesto una afectación cercana al 30% de los costes de la actividad de transporte, a lo que debe añadirse el incremento de otras partidas de su estructura de gastos (neumáticos, lubricantes, etc.), circunstancias que menoscaban un ejercicio de la actividad digno, sostenible económicamente y eficiente en el contexto económico general.

En el caso del **transporte de viajeros**, su viabilidad económica también aparece amenazada por las dificultades que atraviesa este sector para recuperar el nivel de demanda de usuarios registrado en la etapa preandémica.



De este modo, se han podido beneficiar de la subvención las personas físicas y jurídicas prestadoras de un servicio de transporte público de mercancías o de viajeros en el territorio de la Comunidad Autónoma de Extremadura, que tuviesen una autorización de transporte público de mercancías en vehículos o conjuntos de vehículos con capacidad de tracción propia cuya masa máxima autorizada sea superior a 3,5 toneladas, MDPE, autorización cuya masa máxima no sea superior a 3,5 toneladas, MDLE, autorización de transporte público discrecional de viajeros en autobús, VDE, autorización de transporte público discrecional de viajeros en vehículos de turismo, VT y autorización de transporte público habilitante para la realización de la actividad de arrendamiento de vehículos de turismo con conductor, VTC.

La concesión de las ayudas se tramitó en régimen de concesión directa, conforme se fueron solicitando por parte de las empresas interesadas, hasta el pasado 30 de noviembre. ■

La Comunidad de Madrid crea un cheque de 600 € para obtener el permiso de conducción de transportes de viajeros y mercancías

Con esta medida, que se implementará a partir de febrero, la Comunidad pretende suplir la falta de trabajadores cualificados del sector



Según datos de la Organización Internacional del Transporte por Carretera (IRU), en España hay entre 18.000 y 20.000 puestos de conductor profesional de camión **sin cubrir** y aproximadamente **2.300 puestos de trabajo de conductor de autobuses** (en torno a un 6% del total).

Por este motivo, la Comunidad de Madrid **va a aprovechar los fondos europeos** para poner en marcha un proyecto formativo dirigido a dotar de más profesionales al sector. Así, se va ofrecer **un cheque de formación de 600 euros** dirigido a personas desempleadas y ocupadas, para que puedan obtener el permiso profesional de conducción de vehículos destinados al transporte de mercancías y viajeros. Se calcula que este bono va a permitir formar a más de 2.800 madrileños.

Este proyecto piloto -cuya implantación está **prevista para el próximo mes de febrero**- estará destinado a facilitar la obtención de permisos de conducción de las clases C, D y C+E a personas desempleadas y ocupadas que acrediten la condición de beneficiarios. **La formación se llevará a cabo en las autoescuelas de la Comunidad de Madrid** interesadas en participar tras la firma del correspondiente convenio con cada una de ellas.

La formación incluirá el acceso a la formación en una autoescuela de la Comunidad de Madrid adherida al proyecto piloto, la matrícula, el material de enseñanza, 10 clases de maniobras o circulación de una duración de 30 minutos cada una, un módulo teórico específico, un módulo de conducción sostenible y un módulo de utilización de dispositivos tecnológicos. ■

Valencia lanza ayudas para el transporte en autobús por valor de 3 M€

Para paliar los efectos de la inflación

La consellera de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad revela que se articulará a través de un decreto ley “debido a la urgencia que requiere tramitar estas subvenciones para el sector y por el elevado número de personas que podrán acogerse”.

La consellera de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad, Rebeca Torró, ha anunciado una línea de ayudas por valor de 3 millones de euros para personas trabajadoras autónomas, así como para las empresas del sector del transporte público en autobús por carretera de la Comunitat Valenciana afectadas económicamente por la crisis de la guerra de Ucrania.



Como ha señalado la consellera, desde la Generalitat “estamos trabajando para tratar de mitigar los efectos económicos de los incrementos del precio de los combustibles y la energía en las empresas y las personas trabajadoras autónomas a raíz de la invasión de Ucrania, mediante la concesión de ayudas directas”.

En este sentido ha añadido que, en este caso, “se trata **un sector puntero para la economía**, casi 3.000 autobuses y más de 200 empresas realizan servicios de transporte discrecional de pasajeros en la Comunitat Valenciana y, además, tiene un especial protagonismo en el transporte público y es esencial para la movilidad sostenible y descarbonización de nuestras carreteras”.

Así, estas ayudas se van a articular a través de un decreto ley que aprobará el Pleno del Consell “en breve”. Según ha explicado Torró, “por la urgencia que requiere tramitar estas ayudas para el sector y por el elevado número de potenciales personas beneficiarias que podrán acogerse, su tramitación

requiere medidas ágiles y de simplificación administrativa, es por eso que se va a aplicar el procedimiento de urgencia en la concesión y la utilización de medios electrónicos para su tramitación”.

Asimismo, esta iniciativa de la Conselleria está en la línea de las medidas aprobadas por la Comisión Europea y el Gobierno de España para apoyar a la economía, después de la invasión de Ucrania por parte de Rusia.

En el ámbito de la Comunitat Valenciana, se publicó el Decreto ley de medidas urgentes en respuesta a la emergencia energética y económica originada en la Comunitat Valenciana por la guerra de Ucrania, validado por Les Corts. En este decreto ley se anunció un plan de choque (Pla Reactiva), que incluía ayudas complementarias a las aprobadas por el Gobierno estatal para tratar de compensar, temporalmente, a las empresas y personas trabajadoras afectadas por el alza de los costes energéticos y de los combustibles. ■

Inspira Madrid se convierte en uno de los 10+10 ejemplos empresariales por el clima

El proyecto ha sido impulsado por Grupo Ruiz, FRV y Madrileña Red de Gas

El proyecto destaca en la categoría de grandes empresas por sus ambiciosos objetivos de descarbonización en un plazo de 5 años.

Inspira Madrid ha sido seleccionado como uno de los 10+10 ejemplos empresariales de acciones por el clima, iniciativa de Comunidad #PorElClima. Esta propuesta representa la ambición del sector privado para frenar la emergencia climática en línea con el Acuerdo de París y la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible en el tejido Empresarial Español.

El proyecto, impulsado por Grupo Ruiz, FRV y Madrileña Red de Gas, pretende mejorar la calidad del aire de la comunidad a través de nuevo modelo de transporte público y privado basado en el hidrógeno verde. Bajo el slogan “un compromiso de movilidad sostenible al alcance de todos”, Inspira Madrid actúa eficazmente sobre el problema de las emisiones en la movilidad, conscientes de que el transporte terrestre es responsable del 55% de las emisiones de CO₂ en la región.

El hidrógeno verde es considerado una de las mejores opciones en energía sostenible puesto que

se obtiene a partir de recursos naturales y abundantes. Esto lo convierte en un elemento limpio y eficiente, a la vez que seguro. Además de ser 100% sostenible, también es fácil de almacenar y transportar. Se producirá localmente con infraestructuras energéticas creadas específicamente para el proyecto.

A día de hoy, más de 30 entidades se han unido a esta propuesta, apostando por un futuro donde el transporte urbano, ya sean autobuses, taxis, vehículos de flotas logísticas o privados, reducirán por completo sus emisiones de CO₂. ■





10+10 2022
EJEMPLOS
EMPRESARIALES
#PORELCLIMA

CATEGORÍA GRAN EMPRESA



GRUPO RUIZ

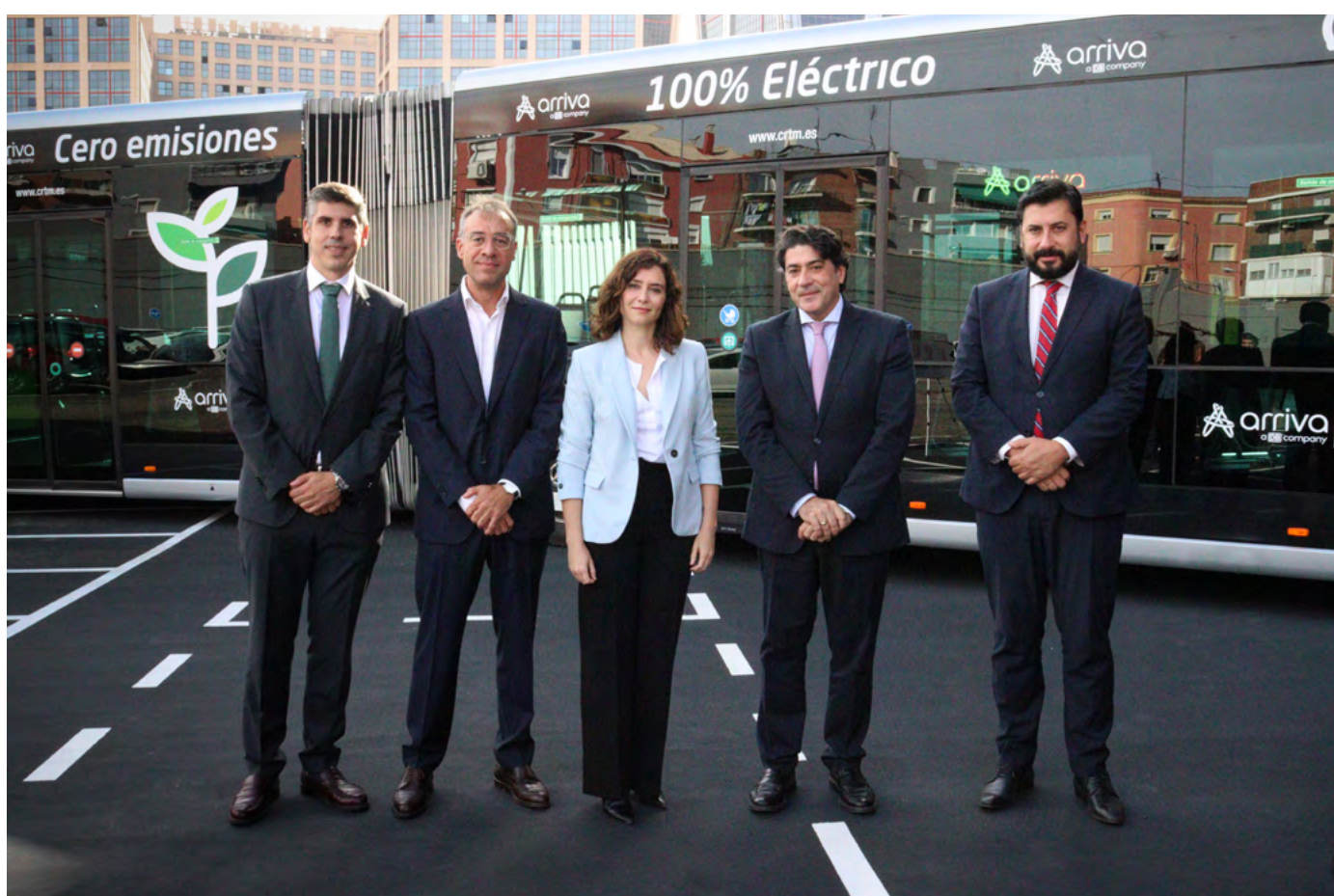
La Comunidad #PorElClima, a través de su iniciativa Empresas #PorElClima, reconoce la capacidad del sector privado para poner en marcha iniciativas concretas que hagan frente a la emergencia climática e impulsar la descarbonización de la economía.

COMUNIDAD
#Por
ElClima

EMPRESAS
#Por
ElClima

El transporte del futuro vuelve a lo esencial: seguridad, conectividad y eficiencia

Arriva participó en la presentación de “El Transporte del Futuro”, que contó con la presidenta de la Comunidad de Madrid, Isabel Díaz Ayuso



Arriva llevará a cabo una serie de pruebas de calle con el autobús Irizar ie tram, como parte de sus estudios para la futura implementación de nuevos sistemas de movilidad eficiente para los municipios del suroeste, a los que conecta con la capital.

Arriva participó en el evento organizado por la Comunidad de Madrid en el que la presidenta, Isabel Díaz Ayuso, junto al consejero de Transportes e In-

fraestructuras de la Comunidad de Madrid, David Pérez y el director gerente del Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM), Luis Miguel Martínez Palencia, presentaron, lo que en palabras de la presidenta será, “El Transporte del Futuro”, como parte de las medidas del plan de sostenibilidad de la comunidad, que incluye la implementación del sistema Bus de Uso Prioritario (BuP) o Bus Rapid Transit (BRT), con buses eléctricos de alta capacidad, con preferencia semafórica. El evento

tuvo lugar en la sede social de Metro de Madrid, en la Avenida de Asturias.

“A partir del año 2025, y gracias a la continua ampliación y mejora de una red de infraestructuras y transportes eficaz y conectada, hasta el 90% de los edificios estarán a menos de diez minutos andando de una parada de transporte público. Lo que proponemos con el BuP es un nuevo modelo en una región cada vez más moderna, próspera, innovadora y responsable con el medio ambiente”, explicó Isabel Díaz Ayuso.

El autobús modelo que presentó la presidenta es el Irizar ie tram, un autobús articulado de 18 metros, 100% eléctrico, cero emisiones, cero ruidos.

Arriva aporta su experiencia europea en proyectos de implementación de sistemas BuP o BRT, “agradecemos la confianza de las autoridades de transporte en el conocimiento de Arriva sobre la puesta en marcha de este tipo de sistemas innovadores y vanguardistas, que se adelantan a las necesidades de los viajeros y añaden valor a su experiencia”,

señala Antonio Cendrero, consejero delegado de Arriva.

El operador de transporte público realizará una serie de pruebas de calle con este autobús Irizar ie tram a lo largo de la semana, para estudiar el desempeño del vehículo, cuyas características encajarían con un sistema BRT.

“El Irizar ie tram es un autobús 100% eléctrico cero emisiones con atributos estéticos de tranvía que combina una gran capacidad, hasta 155 personas; la facilidad de acceso y la circulación interior de un tranvía, con la flexibilidad de un autobús. En este vehículo, la accesibilidad, la seguridad y el confort están asegurados”, explica Txema Otero, director comercial de vehículos eléctricos para España y Portugal, de Irizar e-mobility, fabricante del vehículo.

El sistema BuP, o BRT (Bus Rapid Transit) se caracteriza por ofrecer una movilidad urbana rápida utilizando carriles propios, alta velocidad de circulación, alta frecuencia de paso y alta capacidad de los vehículos.



Este sistema es una de las “medidas sostenibles e innovadoras” que la Consejería de Transportes ha ido desvelando como parte de su estrategia para la transformación de la movilidad en la Comunidad de Madrid.

En un Bus Rapid, los vehículos cuentan con hasta 4 puertas de acceso y bajada de usuarios para optimizar los tiempos de parada en los puntos intermedios de la ruta, también pueden ser equipados con los últimos avances en materia de digitalización, como son los sistemas de digitalización de títulos y billetes; pagos sin contacto para reducir el tiempo de espera y apertura de puertas, o monitorización de la demanda en tiempo real.

Estas ventajas sirven para optimizar los servicios y frecuencias, ofreciendo así una mejor experiencia a los usuarios.

Además, los vehículos con estas características

sumados a unas infraestructuras de transporte asociadas serán clave para el éxito de futuros sistemas urbanos que responden al concepto, *Mobility as a Service* (MaaS). MaaS significa crear una red de transporte sostenible, eficiente y asequible, que reúne las nuevas tecnologías y se ajusta a las tendencias de movilidad y las necesidades de los viajeros. Por ejemplo, la optimización de la intermodalidad: conectar los distintos modos de transporte (autobús, metro, tren, taxi, bicicleta, etc.), a través de sistemas que permitan planificar los itinerarios de los usuarios en tiempo real, o a futuro, y de forma integral.

El conocimiento y la experiencia del Grupo Arriava en el desarrollo e implementación de sistemas BuP o Bus Rapid en otros países europeos será útil para traer este sistema a España, trabajando muy de cerca con las autoridades de Transporte y con el resto de partes implicadas que requiere este sistema de movilidad inteligente. ■

FESVIAL y Alsa, con el apoyo de la DGT, lanzan la campaña *CONviviencia Vial Urbana*

Para reducir la siniestralidad en la movilidad urbana ante la proliferación de los nuevos vehículos de movilidad personal

La Fundación Española para la Seguridad Vial (FESVIAL) y la empresa de movilidad Alsa, patrono de la fundación, con el apoyo de la Dirección General de Tráfico (DGT), han presentado la campaña “CONviviencia Vial Urbana” (#convivenciavialurbana), que tiene como principal objetivo reducir la siniestralidad en los entornos urbanos.

La iniciativa fue presentada por el director de FESVIAL, Javier Llamazares, el director general de Alsa, Víctor López, y el Jefe de Área de Centros de Formación de la DGT, Pablo García Crespo.

Ante la aparición de un nuevo ecosistema de movi-

lidad, con la proliferación de los nuevos vehículos y formas de micromovilidad en las ciudades, en las que conviven peatones, patinetes, bicicletas, motos, coches, furgonetas, autobuses, camiones..., la campaña diseñada por Fesvial y Alsa quiere prestar especial atención a las personas que se desplazan en estos vehículos más vulnerables, y concienciar a todos los conductores de que la convivencia en estos espacios comunes es clave para reducir la siniestralidad vial urbana, insistiendo en la necesidad de circular con visibilidad, con protección y con precaución.

Se articulará sobre la base de la difusión de una



serie de mensajes preventivos a través de las Redes sociales, destinados tanto a los conductores de vehículos tradicionales como a los nuevos vehículos de movilidad personal (VMP).

Para los vehículos de dos ruedas se recuerda de una manera sencilla ideas básicas como: no circules pegado a ningún vehículo, utiliza elementos reflectantes que te hagan visible, enciende la luz de tu vehículo y ponte el casco cuando te desplaces y súmale algún otro complemento que te proteja.

Para los vehículos a motor, se insiste en la importancia de no circular pegado a ningún vehículo, respetar las distancias de seguridad y sobre la invisibilidad y la imprevisión que pueden tener los vehículos de dos ruedas en los contextos urbanos.

De las 417 personas fallecidas en siniestros de tráfico en vías urbanas el pasado año, un total de 327 fueron usuarios vulnerables: 183 peatones, 123 motoristas y 21 ciclistas, por lo que campañas como "CONviviencia vial urbana" resultan más necesarias que nunca. ■

Civitatis y Alsa se alían para aportar nuevas experiencias a los viajes en autobús

Los viajeros de Alsa podrán completar su viaje con la amplia oferta de visitas, excursiones y actividades de Civitatis

The screenshot shows the Alsa website's search interface. At the top left is the Alsa logo. To the right are navigation links: Destinos y rutas, Tu viaje, A bordo, Servicios de movilidad, and Alsa Plus. Below this is a large banner image of a white Alsa bus on a highway with the text "Hasta donde tú quieras" and "Sigue disfrutando de nuestros destinos". Underneath the banner is a search form with the following fields: Origen (Madrid (Todas las paradas)), Destino (Barcelona (Todas las paradas)), Fecha de ida (Jue., 24 Nov.), and Fecha de vuelta (Añadir vuelta). A red "Buscar" button is on the right. Below the search form are options for "PASAJEROS" (8 PASAJEROS), "Todas las combinaciones", and "Código promocional/Bonos". At the bottom of the search area is a Civitatis banner with the text "Los mejores tours y actividades en español en todo el mundo" and "¡Reserva ya!". Below the Civitatis banner are three dark buttons: "Bonos", "Gestión de billetes", and "Localiza tu bus".

Civitatis, una de las empresas líderes en la venta de visitas guiadas y excursiones en español por todo el mundo, y Alsa, han sellado una alianza gracias a la cual los viajeros de la compañía de autobuses podrán completar y enriquecer sus viajes con la amplia oferta de experiencias comercializada por Civitatis.

Desde mediados de noviembre, al finalizar el proceso de compra de su billete, los clientes de Alsa podrán conocer y acceder a la oferta de actividades que Civitatis les ofrece en su ciudad de destino, formada por más de 3.700 actividades turísticas en España.

Esta alianza llega en un momento en el que Civitatis ha experimentado los mejores números de su historia, batiendo récords y consiguiendo, por ejemplo, que sus reservas se hayan incrementado durante el período estival en más de un 65,58% con respecto a 2019. Alsa, por su parte, juega un papel clave en el turismo en nuestro país, como facilitador de una movilidad más sostenible, ya que

su amplia red permite viajar a más de 5.000 destinos, grandes y pequeños, generando 5,5 veces menos emisiones que si se viaja en coche.

Alberto Gutiérrez Pascual, CEO y Fundador de Civitatis, se ha mostrado muy satisfecho del acuerdo de colaboración. "Alsa es una compañía centenaria, un perfecto ejemplo de lo que ha sido, es y será el turismo español, y desde Civitatis no podemos estar más contentos de haber cerrado esta alianza para llenar el viaje de todos aquellos que se animen a conocer España en autobús", afirma el empresario vallisoletano.

Por su parte Víctor López, director general de Alsa, ha señalado que "el autobús es el modo mayoritario utilizado por los españoles para acceder a los principales destinos turísticos, y un 30 % de nuestros clientes, el 50 % en periodos vacacionales, tienen como motivo de viaje el turismo o el ocio. Por ello estamos encantados con esta alianza con Civitatis, que nos permite poner a disposición de nuestros clientes un valor diferenciador que sin duda enriquecerá su experiencia de viaje". ■

Compromiso **Iberaval**

Lleváis 40 años confiando en nosotros porque somos útiles para la realización de vuestros sueños y el desarrollo de vuestros negocios. Este año, más que nunca, nos comprometemos a seguir mejorando.

**RESPALDAMOS TU FINANCIACIÓN.
LIDERA TU FUTURO.**

IBERAVAL
sociedad de garantía

Rumbo a lo desconocido



Por Fernando J. Cascales Moreno

Abogado. Académico. Del Cuerpo Técnico de Inspección del Transporte Terrestre. Ex Director General de FFCC y Transportes por Carretera, y del INTA. Ex Presidente del Consejo Superior de Obras Públicas y de INSA. Ex Inspector General de Servicios del Ministerio Transportes. Consejero Científico de la Cátedra de Derecho y Economía de la Competencia de la Universidad Antonio de Nebrija. Investigador Asociado del Instituto Universitario de Estudios Europeos (CEU).

Como es sobradamente conocido, **los servicios regulares en autobús (permanentes de uso general), “con objeto de garantizar la cohesión territorial,se adjudicarán por la Administración con carácter exclusivo” (art.72.1 LOTT), “mediante un procedimiento abierto” (art.73 .1 LOTT). Rige, pues, el sistema concesional, de competencia por el mercado (art.70 ROT, siendo la explotación del servicio “a riesgo y ventura” de la empresa contratista), expresamente declarado conforme con el**

derecho comunitario por el Reglamento UE 1370/2007 (que regula, junto con la Ley de Contratos del Sector Público, la contratación de esta clase de servicios). Es en este orden de cuestiones que, **frente a posiciones escasamente argumentadas liberalizadoras, la UE ha bendecido nuestro sistema concesional, ya que está plenamente abierto y/o liberalizado en lo concerniente a la competencia, por cuanto que los servicios se otorgan mediante un procedimiento de licitación abierto y transparente. Este es el régimen, de éxito** (provocó que prácticamente todas las localidades cuenten con un servicio regular en autobús, de gran calidad y bajo precio – “universalidad del sistema”, sin coste alguno para las Administraciones), **que lleva imperando en España desde 1924** (ningún país de la UE tiene un sistema como el nuestro, en muchos casos por protección al ferrocarril - ver mi Libro, de 2005, *Evolución histórica del Ordenamiento jurídico de los servicios regulares interurbanos de transporte de viajeros por carretera a tracción mecánica en España*). No obstante, y como

describo en mi Libro, de 2021, *La Competencia en el transporte público de viajeros por carretera*, en la última década este régimen no se ha defendido debidamente por las Administraciones públicas, principalmente por dos hechos claramente perturbadores, cuales son: a) el elevado número de pliegos y adjudicaciones anulados por la Jurisdicción contencioso-administrativa. b) ausencia de licitaciones, continuándose en la explotación, sin título habilitante, de servicios caducados. Es por ello que, **al estar liberalizado el poder acceder a los servicios concesionales, mediante un procedimiento abierto, equitativo y transparente, no me parece correcto hablar de “liberalización”, sino de “excepción al principio de explotación en exclusiva” de los servicios concesionales.**

Pues bien, es dentro de este escenario jurídico, y **cuando el sector está inmerso en una grave crisis económica** (efectos del Covid, incremento costes del gasóleo, gratuidad de los servicios ferroviarios, escasas licitaciones en su mayoría no rentables, etc.), **que prácticamente a la vez, tanto el MITMA, como la CNMC, en lugar de plantear mejoras para la rentabilidad de los servicios (flexibilización de las condiciones de explotación, etc.), proponen una excepción limitada del principio de exclusiva en la explotación de los tráficos, lo que nos induce a afirmar, con todo respeto, la inoportunidad del momento de estas propuestas, cuyo contenido se expone a continuación.**

El MITMA, a través de su **anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible, incluye dos supuestos en los que puede no regir el requisito de la exclusiva en la explotación de los tráficos concesionales, cuales son: a) “cuando los tráficos intermedios de los servicios de competencia estatal que estén íntegramente comprendidos en el territorio de una comunidad autónoma y coincidan con algún servicio autonómico”. b) “cuando el Consejo de Ministros autorice la prestación en régimen de libre competencia, caso en el que se podrán imponer a los operadores que presten dichos servicios determinadas obligaciones, en virtud del procedimiento que se establezca reglamentariamente”.** A mi juicio, **teniendo en cuenta que la materia de la movilidad es de competencia de las CCAA** (que tienen todas ellas sus propias Leyes de Ordenación del transporte de viajeros por carretera, y muchas de ellas sus Leyes reguladoras

de la movilidad), **debo significar lo siguiente: a) que una Ley estatal de movilidad solo puede y debe referir principios generales y/u objetivos, ya que solo sería de aplicación a los servicios de la titularidad del MITMA** (recuérdese que la materia de la movilidad está ampliamente regulada en el Título III - «Sostenibilidad ambiental», Capítulo III - «Transporte y Movilidad Sostenible» de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible / LES). **b) que, por técnica jurídica, y a mayor abundamiento de lo expuesto en el anterior apartado, el lugar idóneo y pertinente para cambiar el régimen concesional, es una completa modificación legal de la LOTT y de su reglamento de aplicación (ROTT).** **c) que la indefinición en el anteproyecto de Ley de movilidad, de los parámetros que han de fundamentar la quiebra de la exclusiva explotación de los tráficos** (y en su caso, nº de operadores posibles a tenor de tales parámetros), **provoca una enorme inseguridad jurídica** (en un momento económico difícil), prevaleciendo, a tenor de la redacción de los preceptos examinados, la nota de la discrecionalidad en la determinación de los tráficos a excepcionar. Así pues, estos parámetros deben de estar debidamente objetivados, en función de la rentabilidad de los tráficos, y muy especialmente de la **existencia de servicios ferroviarios en exclusiva (lo que, siendo esencial, ignora el anteproyecto de Ley).** **d) también existe en el anteproyecto una total indefinición sobre si estos tráficos a liberalizar serán objeto de licitación pública y otorgamiento de concesión, u otra clase de procedimiento y régimen jurídico.** **e) lógicamente, en estos servicios habrá de regir la libertad tarifaria y una mayor flexibilidad de gestión, si bien como así se previene en el anteproyecto, podrán establecerse osp y niveles de calidad, frecuencia y seguridad.** **f) el anteproyecto de Ley no abarca una definición de los principios y reglas que sean los inspiradores de la competencia e intermodalidad de todos los modos, lo que es esencial. Todo ello hace que me reafirme en que la materia relativa al cambio de modelo, no debe de ser objeto de una futura Ley de movilidad, sino de la modificación de la LOTT.**

Por su parte, la **CNMC, como así es tradicional, con una posición muy distinta a la del MITMA, en su reciente Estudio (006/19), de 29 de junio de 2022 (que en su mayor parte es acertado), “Sobre el transporte interurbano de viajeros en autobús”** (que enuncia en su bibliografía mi Libro, anteriormente citado, Estudio sobre la competencia

en el sector, premiado en 2021 por el Colegio de Abogados de Madrid), **plantea la excepción para las líneas interurbanas regulares de autobús de más de 100 kms. Como es notorio, esta excepción limitada del requisito de explotación en exclusiva de los tráficos, ya fue rechazada por la Comisión UE y por el Parlamento español**, con motivo de la propuesta de modificación del Reglamento regulador de los servicios regulares internacionales (Reglamento UE 1073/2.009), por vulnerar los principios de subsidiaridad y especialmente el de proporcionalidad (“*al exceder de lo necesario para alcanzar los objetivos de los Tratados*” - art. 91.1 letra a del Tratado de Funcionamiento de la UE), como así se recogió en mi Dictamen de 5 de enero de 2018, y en el Dictamen de la Comisión Mixta de nuestro Parlamento para la Unión Europea, de 13 de diciembre de 2017 (ya que la modificación reglamentaria supone que en los servicios regulares internacionales se pudieran explorar tráficos intermedios nacionales). Sobre este particular, ha de afirmarse que no existe criterio alguno en orden a fundamentar que

los kms. sean 100 u otro parámetro ya mayor, ya menor, resultando que los efectos de estos 100 kms. no serán los mismos en unas CCAA que en otras (sobre todo respecto de las uniprovinciales). Así pues, parece que lo que se pretende es dejar fuera de la excepción los tráficos de cercanías y metropolitanos de las capitales, que precisamente son los más rentables, pero que suelen estar subvencionados por razones sociales -abonos de transporte (lo que a mi entender es incongruente). Ha de recordarse que ya la CNMC, en anteriores Informes, instó la indebidamente denominada liberalización, como en el Informe 126b/1/07, de 14 de julio de 2008, sobre «*La competencia en el transporte interurbano de viajeros en autobús en España*», que recomendó, aunque fuera a nivel «experimental», que algunas de las rutas más rentables fueran objeto de la excepción (lo que motivó severas críticas, al estimarse que, en un sector tan estratégico, no debe introducirse «experimento» alguno, por los efectos negativos que ello causaría).



Relacionado con cuanto antecede, es importante destacar que el **MITMA ha publicitado recientemente un estudio (realizado por INECO) sobre un posible nuevo “mapa concesional” de los servicios de competencia estatal**, reduciendo significativamente su número y alterando los tráficos actuales que sirven tráficos intermedios, lo que ha sido censurado por algunas CCAA, y por el sector en general. Este nuevo “mapa concesional”, a mi entender, **se contradice con el cambio de modelo planteado en el anteproyecto de Ley de movilidad**, ya que parte de la base del principio de exclusiva en la explotación de los tráficos (reduciendo el nº de servicios, de forma que contengan tráficos rentables y deficitarios, pero que en su conjunto sean rentables). Por su parte, la mayoría de las CCAA han iniciado los estudios en orden a planificar sus nuevos mapas concesionales, reduciendo igualmente notoriamente el número de concesiones, de forma que cada una contenga tráficos rentables y deficitarios, pero que en su conjunto resulten rentables. **Estas actuaciones, evidentemente, se contraponen con que se excepcionen de la regla de explotación en exclusiva los tráficos más rentables, por lo que, en consecuencia, puede trasladarse que no parece que las CCAA vayan a implantar un régimen tal y como se plantea en el tantas veces citado anteproyecto de Ley de movilidad.** Es por ello que, de aprobarse la Ley, en su actual redacción, **se rompería el sistema común, ya que habrían de coexistir dos modelos opuestos;** el actual de explotación en exclusiva de las concesiones (CCAA – que suman en la actualidad cerca de 1.300 concesiones), y el de un modelo mixto en el que junto a dicho régimen de exclusiva conviva el de excepciones a la regla general de explotación de los tráficos en exclusiva (MITMA – que cuenta con alrededor de 85 concesiones). Esta ruptura del sistema común, además de contravenir la LOTT (art.3), a mi juicio constituye un desacierto. Pero la cuestión no solo estriba en el grado o amplitud de la excepción de la regla, sino que **es imprescindible que la Ley regule niveles de solvencia técnica y económica, y de seguridad y calidad, para poder prestar servicios sin exclusiva, pues en otro caso el sector y los servicios empeorarían.** Por otra parte, no se ha tenido en cuenta que, para excepcionar del principio de prestación en exclusiva, como así se recoge en distintos informes de la Comisión UE (y en el proyecto de reforma del Reglamento UE 1073/2.009), es preciso **implantar primeramente un régimen no discriminatorio de**

accesibilidad por los autobuses a las estaciones, ya que solamente los que cuentan con espacios estas instalaciones podrán prestar servicios, cuestión esta que rebasa el objeto de la presente colaboración, pero que es importante.

Frente a estas iniciativas, que provocan inseguridad jurídica (y que he comentado recientemente en media docena de artículos publicados en la Sección de Transportes de la Revista Tráfico y Seguridad Vial, y en Transporte y Movilidad del Economista), con todos los efectos negativos que ello conlleva, **y que de aprobarse harían que quebrase el sistema común y la unidad de mercado, pondero que lo que procede es: a) mantener el sistema concesional**, pero adaptando sus servicios a la realidad actual, flexibilizando su gestión, permitiendo que los servicios se acoplen en cada momento a la demanda, y en definitiva, **asegurando su rentabilidad. b) coordinar la planificación del mapa concesional de los servicios del MITMA con los de las CCAA, y los de éstas entre sí**, para que, como así vengo proponiendo desde hace dos décadas, **se implante una “red concesional en red”**, de forma que todos los servicios estén inter conexonados (los del MITMA con los de las CCAA y los de éstas entre sí), lo que redundaría en su rentabilidad y en un claro beneficio para los ciudadanos (pudiéndose así, además, establecer abonos que agrupen un gran número de servicios y/o itinerarios). **Esta actuación, por todo lo expuesto, que palmariamente la conceptuó de esencial y prioritaria, y que está prevista con carácter obligatorio en la LOTT (arts.3, 4, 5 y 9), resulta contradictoria con la liberalización propuesta en el anteproyecto de Ley de movilidad y en el Estudio de la CNMC.**

Por su actualidad e importancia, **se deben de insertar a continuación los meritados preceptos de la LOTT, y así:**

-Artículo 3.

La organización y funcionamiento del sistema de transportes se ajustará a los siguientes principios: **a) Establecimiento y mantenimiento de un sistema común de transporte en todo el Estado, mediante la coordinación e interconexión de las redes**, servicios o actividades que los integran, y de las actuaciones de los distintos órganos y Administraciones Públicas competentes.

b) Satisfacción de las necesidades de la comunidad con el máximo grado de eficacia y con el mínimo coste social.

c) Mantenimiento de la unidad de mercado en todo el territorio español, conforme al artículo 139.2 de la Constitución.

-Artículo 4.

2. La eficacia del sistema de transportes deberá, en todo caso, quedar asegurada mediante la adecuada utilización de los recursos disponibles, que posibiliten la obtención del máximo rendimiento de los mismos. Los poderes públicos velarán, al respecto, por la coordinación de actuaciones, unidad de criterios.

-Artículo 5.

2. La Administración del Estado deberá promover la coordinación de sus competencias con las de las Comunidades Autónomas y las Entidades Locales, estableciendo, en su caso, con las mismas los convenios u otras fórmulas de cooperación que resulten precisas en orden a la efectividad de las mismas y a la adecuada consecución de los principios establecidos en el artículo 3.

-Artículo 9.

1. Para promover y facilitar el ejercicio coordinado de las potestades públicas por las Administraciones del Estado y de las Comunidades Autónomas, y asegurar el mantenimiento de un sistema común de transportes en toda la Nación, así como la mejora de la competitividad del sector de transporte de viajeros, se crea, con carácter de órgano consultivo y deliberante, la Conferencia Nacional de Transportes, que estará constituida por el Ministro de Fomento, y por los Consejeros de las Comunidades Autónomas, competentes en el ramo de transportes.

Es por todo ello que, en aplicación de los meritos preceptos de la LOTT, con motivo del anteproyecto de Ley de Movilidad, al objeto de preservar el sistema común y la unidad de mercado, así como con motivo de la planificación por el MITMA y las CCAA de sus nuevos “mapas concesionales”, al objeto de implantar una “red concesional en red” (que también denomino “mapa concesional en red”), considero prioritario y urgente que se reúna la Conferencia Nacional de Transportes. Y es en este sentido que pondero que, siendo la mejor alternativa la del mantenimiento, sin excepciones, del régimen concesional de explotación en exclusiva de los servicios (único sistema que puede hacer que se establezca dicho “mapa concesional en

red”), con servicios rentables, lo más negativo es una “excepción limitada a medias” del principio de explotación en exclusiva de los tráficos (como la contemplada en el anteproyecto de Ley de Movilidad y en el estudio de la CNMC). Si se ha de excepcionar la regla, que se haga extensiva a todos los tráficos, sin perjuicio de que se impongan osp, requisitos de continuidad, calidad y seguridad obligatorios, así como de solvencia técnica y económica. Una excepción así, limitada a los servicios más rentables, lo único que lograría sería la degradación del sistema concesional restante de explotación en exclusiva de los tráficos.

Finalmente, informar que la CNMC organizó, con fecha 14 del pasado mes de noviembre un evento (clausurado por la secretaria de Estado del MITMA), en el que presentó su Estudio, más atrás descrito. En este evento, lo más destacable fue el anuncio de la secretaria de Estado del MITMA, de que antes de finalizar el presente año, el Consejo de Ministros aprobaría el anteproyecto de Ley de Movilidad. Por otra parte, la secretaria de Estado incidió en la necesidad de que exista “lealtad institucional” respecto de la planificación del MITMA de su nuevo mapa concesional, en el sentido de que al no contener los 22 corredores que contempla tráficos autonómicos, éstos sean incluidos en los mapas concesionales de las CCAA. En consecuencia, no parece que se aspire a la interconexión de todos los mapas concesionales (“red concesional en red”), sino meramente a que los tráficos en cuestión, actualmente cubiertos por las concesiones de la titularidad del MITMA, no queden sin cubrir en los nuevos mapas concesionales de las CCAA.

Por lo que concierne a las posiciones de defensa de la denominada “liberalización”, vertidas en el evento, a mi juicio, y con todo respeto, éstas fueron no solo muy débiles, sino que incluso contradictorias con el objetivo, ya que se invocaron como razonamientos al efecto, los siguientes: 1) la excesiva rigidez del sistema concesional para adecuar la oferta a los cambios de la demanda, lo que carece de motivación, ya que de conformidad con lo estipulado en la Directiva UE 24/2014 y Ley de Contratos del Sector Público, las concesiones pueden ser objeto de modificación en estos supuestos de adecuación de la oferta a la demanda, siempre que así se contemple en el pliego de bases regulador del concurso, lo que deriva en que



esta flexibilización puede fácilmente potenciarse mediante unos pliegos adecuados. **2)** la existencia de subvenciones cruzadas, en el sentido de que unas concesiones rentables mantienen a otras no rentables, lo que igualmente carece de valor, ya que éste es el principio en el que se apoya tanto en nuevo mapa concesional del MITMA, como los que se están planificando por las CCAA, en el sentido ya expuesto de que una concesión contenga tráficos rentables y deficitarios, pero que en su conjunto sea rentable, lo que producirá que no se queden tráficos sin cubrir, así como que el régimen de subvenciones sea prácticamente inexistente. **3)** la afirmación, no acreditada, de que el modelo actual no es competitivo, porque las concesiones limitan la calidad y los precios, meras afirmaciones que no se adecuan a un régimen (concesional) cuyo nivel de calidad y de precios es más favorable que la media europea, a pesar de tener que prestarse los servicios en calendario y horarios deficitarios. **4)** la ponderación de los 100 kms que refleja el estudio de la CNMC, es una cifra meramente indicativa, porque lo que se debe tener en cuenta es la distancia en la que no se perjudica al transporte urbano metropolitano, que debe estar prote-

gido, lo que quiere decir que el resto de servicios no ha de estar protegido, o lo que es lo mismo, que solo el régimen concesional protege la movilidad y que la “liberalización” perjudica al transporte. Esta “motivación”, además, a mi juicio es de una gravedad considerable, ya que lo que más y mejor debe protegerse, en la actualidad, son las zonas rurales, dentro de la problemática de la “España vaciada”, por cuanto que una “liberalización” como la que se defiende, claramente dejaría, por falta de rentabilidad, sin conexión a miles de poblaciones, que es lo que precisamente asegura que no suceda el régimen concesional (nota de su “universalidad”). **5)** imposibilidad de configurar servicios para asociaciones de empresas (multicontratantes) o los *punto a punto* demandados por grupos de usuarios, lo que no se ajusta a la veracidad, ya que esta clase de servicios se pueden prestar, aunque existan servicios concesionales coincidentes (arts. 105 y siguientes del ROTT/servicios regulares de uso especial, y 128 y siguientes del ROTT/ servicios turísticos). **6)** la existencia de subvenciones para concesiones no rentables, lo que hace que los ciudadanos que no los utilizan hayan de soportar, vía impuestos, estas ayudas públicas, lo que

también carece de todo fundamento, máxime en torno a la movilidad, debiéndose de significar lo siguiente: a) que lo que precisamente se pretende con los nuevos mapas concesionales es que todas las localidades y tráficos queden atendidos, sin un régimen de subvenciones, tal y como se ha expuesto, lo que solamente puede lograrse mediante el actual régimen concesional. b) que los servicios ferroviarios, incluso el ave (servicios de lujo) están igualmente subvencionados, e incluso con abonos de gratuidad (Real Decreto 14/2022). **7)** que los pliegos de bases de los concursos contienen criterios de solvencia técnica y económica que impiden ofertar a las empresas pequeñas, lo que además de representar condiciones lógicas para prestar todo servicio público, no se ajusta a la realidad, por cuanto que las empresas pueden ofertar ya en UTE, ya conforme a la regla especial del art.80.2 del ROTT (denominada “proposición conjunta”).

Frente a esta “defensa” de la mal denominada “liberalización”, **el Presidente de CONFEBUS, con su habitual brillantez y moderación, defendió con sólidos argumentos el sistema concesional, que permite que se llegue a 8.000 localidades, resaltando, esencialmente, los siguientes y acertados fundamentos:** **1)** universalidad del sistema, que se rompería con la “liberalización”, ya que los tráficos no rentables no serían prestados por ningún operador, salvo la existencia de un desproporcionado e innecesario régimen de subvenciones. **2)** la experiencia de los concursos que vienen celebrándose, acredita que, en un altísimo porcentaje, se cambia de empresa operadora. **3)** no hay monopolio alguno, ya que recuerda que en España hay 2.700 empresas del sector del autobús y que un millar de ellas se reparten las 1.400 concesiones existentes entre las del Estado y las de las Comunidades Autónomas. **4)** la experiencia de Reino Unido; Francia y Alemania, en torno a la “liberalización”, que como así es sobradamente conocido, ha supuesto la existencia de una situación de cuasi monopolio de una sola empresa (que explota solamente los tráficos rentables y en el calendario y horarios más rentables), lo que ha devenido en que algunos Estados, como el del Reino Unido, estén planificando volver a un régimen de contratos públicos. **5)** la liberalización en estos Estados ciertamente provocó, en un primer momento, una reducción de precios del entorno del 23% (aun así precios mayores que los de la media del sistema concesional español), pero con posterioridad, dada la situación casi monopolísti-

ca, estos precios se han ido incrementando progresivamente.

Respecto a la **gratuidad al 100% de los abonos de las concesiones estatales para el 2023**, cabe decir que esta disposición se opone a la liberalización, ya que no puede haber una medida más anticompetitiva que la gratuidad en la prestación de los servicios. Es por ello que, a mi juicio, estamos ante una medida electoralista, independientemente de su carácter social ante la crisis económica, y de que sea justa habida cuenta la existencia de esta medida para los servicios ferroviarios.

Así pues, y **como conclusiones, podemos afirmar:** **1) la prioridad es que no se rompa el sistema común y la unidad de mercado**, lo que a mi juicio es incompatible con el actual estado de propuestas en torno a la “liberalización”. **2) la denominada “liberalización”,** habida cuenta la existencia en España del régimen concesional (inexistente en otros Estados de la UE), **carece de fundamentos sólidos**, siendo que los que se alegan, como se ha expuesto, incluso son válidos para sostener lo contrario a lo que pretenden, esto es, el régimen concesional. **3) los beneficios del sistema concesional no deben ser objeto de experiencias liberalizadoras que conducen a un camino incierto, que puede tener efectos muy negativos para la movilidad.** **4)** frente a estas posiciones, a mi juicio, tan débilmente argumentadas en torno a la “liberalización” (ya que no motivan como ha de mantenerse la nota de la “universalidad” del actual régimen), que **ponen su acento más en que las empresas puedan prestar estos servicios, que en el interés general de que se atiendan todos los tráficos y localidades, lo que debe de hacerse es flexibiliza** (como se ha expuesto) **el sistema concesional, asegurando, además, la rentabilidad de los servicios (que es lo que se pretende con los nuevos “mapas concesionales”).** **5) el único sistema que puede garantizar la movilidad en la “España vaciada” es el sistema concesional, por lo que, si liberalizamos tráficos de más de 100 kms, que actualmente contienen estos tráficos entre poblaciones muy dispersas y poco pobladas, éstos dejarían de atenderse. Es por ello que finalizamos la presente colaboración trasladándonos, como al principio, al art.72.1 LOTT (“con objeto de garantizar la cohesión territorial,se adjudicarán por la Administración con carácter exclusivo”), cuyo principio es palmario que no puede hacerse valer sino con el actual régimen concesional. ■**



4-7 JUNE
BARCELONA 2023
GLOBAL PUBLIC
TRANSPORT SUMMIT

**BRIGHT
LIGHT**
of the City

El Gran Evento Mundial Del Transporte Público

- Cubre todos los modos de transporte urbano y regional
- Gran variedad de sesiones y una exposición extraordinaria
- Un evento verdaderamente global con participantes de más de 80 países



15.000

**PARTICIPANTES
INTERNACIONALES**



380

EXPOSITORES



40.000 m²

**DE ESPACIO
EXPOSITIVO**



300

PONENTES



4 días

DE EVENTO



**CONSIGUE UN 40% DE DESCUENTO REGISTRÁNDOSE
ANTES DEL 25 DE ENERO***

*Oferta solo aplicable al registro individual completo como delegado.

Socios locales



Regístrate en

www.uitpsummit.org



El papel del transporte público en la búsqueda de una vida sostenible



Por CastroSua (Artículo del [Blog de CastroSua](#))

Consejos del día a día para una vida más sostenible

Somos muchos los que nos preguntamos a menudo cómo poner en práctica un estilo de vida más sostenible para preservar nuestro medio natural y sus recursos. Para empezar, es importante que modifiquemos algunos hábitos diarios, algunos de ellos ligados a nuestra movilidad. Solo así nos acercaremos a la reducción de gases de efecto invernadero que espera y [promueve la Unión Europea para el año 2030](#).

En este post compartimos algunos consejos que puedes aplicar en el día a día para llevar una vida sostenible.

El transporte público, imprescindible para una vida sostenible

El transporte público es fundamental para practicar una movilidad sostenible. Priorizar los viajes en transporte público en detrimento del uso del vehículo propio contribuye notablemente a la reducción de la contaminación atmosférica. Según el IDAE (Instituto para la Diversificación y Ahorro de Energía), por cada viaje que se traslada del vehículo privado al transporte público colectivo se ahorra, de media, un 70% de emisiones de CO₂.

Teniendo en cuenta que las emisiones del transporte por carretera se incrementaron un 14% en 2021, es más urgente que nunca fomentar el uso del transporte público colectivo. Además, priorizando medios de transporte como el autobús, el metro o el tren reducimos asimismo la contaminación acústica, la congestión y la [siniestralidad en las carreteras](#).



Nuevas medidas para fomentar el transporte público en la movilidad cotidiana

Son especialmente relevantes las medidas y planes que llevan a cabo las instituciones para potenciar el uso del transporte público en la movilidad cotidiana. El Gobierno aprobó recientemente una [medida](#) para reducir el coste del transporte público para el ciudadano, financiando la reducción del precio de los abonos y títulos multiviaje.

En total, unas 42 líneas de autobús interurbano estatales se están viendo beneficiadas por esta medida, aparte de diferentes servicios ferroviarios. La medida también incluye fondos para financiar la reducción del 30% el precio del transporte público de competencia autonómica y local a los pasajeros habituales.

Tal y como ha declarado el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, el objetivo de esta iniciativa es situar al transporte público como medio de desplazamiento más seguro, fiable, cómodo, económico y sostenible.

Actuaciones para favorecer la intermodalidad

El Gobierno también ha dotado recientemente a los municipios de recursos económicos para impulsar la micromovilidad, un concepto del que ya hemos hablado en el blog de Castrosua.

La [micromovilidad](#) promueve el uso de vehículos ligeros como bicicletas o patinetes, generalmente eléctricos, para recorrer distancias cortas y lo que conocemos como la primera o la última milla de un trayecto. Es decir, la micromovilidad favorece a la vez la intermodalidad, porque podemos echar mano de nuestro [vehículo de movilidad personal \(VMP\)](#) para desplazarnos hasta la estación de autobús o para movernos entre estaciones.

Por todo esto, el Gobierno ha destinado ayudas a los gobiernos municipales para la implantación de nuevos trazados de carriles reservados para bicicletas y/o VMP. Con actuaciones como esta se espera aumentar el uso de soluciones ligeras de transporte, que hacen más cómoda, segura y sostenible la movilidad cotidiana.



Otros hábitos para una vida más sostenible

A estas buenas prácticas relacionadas con nuestra movilidad podemos añadir otros hábitos fuera de este ámbito para vivir de forma más sostenible.

- Consumo local y de proximidad: Hay muchos [estudios e informes que defienden que las ciudades más sostenibles y habitables](#) son aquellas que cuidan y potencian su comercio local. El comercio local favorece la empleabilidad de la ciudadanía y es más respetuoso con el medio ambiente. Con un comercio local fuerte y activo, mucha gente puede trabajar a escasos metros o kilómetros de su vivienda, llegando a su puesto de trabajo caminando, en bicicleta o en autobús urbano. Además, en los mercados locales encontramos productos de proximidad o de km 0. Consumiéndolos minimizamos los trayectos que realizan los productos hasta llegar al cliente, lo que reduce las emisiones de gases de efecto invernadero.
- Uso responsable del agua: ¿Sabías que en una ducha de 10 minutos llegamos a gastar hasta 200 litros de agua? Para minimizar su consumo lo mejor es reducir el tiempo de cada ducha y cerrar el grifo mientras nos enjabonamos. También deberíamos cerrar el grifo mientras nos cepillamos los dientes o nos afeitamos. Con respecto al uso de electrodomésticos como la lavadora o el lavavajillas, solo deberíamos ponerlos a funcionar si están llenos y seleccionando programas de lavado eficientes.
- Separar residuos para su reciclaje: Separando plástico, vidrio o cartón para su reciclaje esta-

mos alargando la vida útil de estos materiales y actuando de una forma sostenible. Gracias al reciclaje no solo ahorramos materias primas sino también energía, agua y emisiones de gases de efecto invernadero.

- Reducir el uso de plásticos: Existe un compromiso mundial creciente para reducir la utilización de plásticos de un solo uso. Según datos de Naciones Unidas, aparte de que la exposición a los plásticos es perjudicial para la salud, cada año llegan a los océanos unos 11 millones de toneladas de residuos plásticos. Para evitar que las especies marinas y costeras se vean afectadas por esta contaminación, podemos llevar a cabo pequeños gestos diarios como comprar a granel, llevar al mercado una bolsa de tela, prescindir del agua embotellada o utilizar pajitas reutilizables en lugar de pajitas de plástico.

¿Qué otras sugerencias añadirías para promover un estilo de vida sostenible? Como ves, el transporte público cumple un papel fundamental en la búsqueda de la sostenibilidad. Su uso tiene un gran impacto positivo: es justo en términos sociales, es [inclusivo](#) y es una pieza clave para conseguir los [objetivos climáticos](#) y de reducción de emisiones.

En Grupo Castrosua estamos comprometidos con el desarrollo de innovadores autobuses cero emisiones para que la ciudadanía disponga del transporte público que merece. Eficiente, accesible y confortable. Te invitamos a quedarte en nuestro blog y leer [otros posts en los que abordamos el compromiso de Castrosua con la sostenibilidad](#). ■

FIAA 2022 celebró en Madrid el gran evento del sector de autobuses y autocares

Un total de 7.023 profesionales, de los que el 15% fueron internacionales -procedentes de 28 países- asistió a la décimo cuarta edición



Un total de 7.023 profesionales, de los que el 15% fueron internacionales -procedentes de 28 países- asistió a la décimo cuarta edición de la Feria Internacional del Autobús y el Autocar, FIAA 2022, que organizó IFEMA MADRID, en su Recinto Ferial, el pasado mes de octubre. Una convocatoria con un gran respaldo institucional, que mostró el mejor perfil innovador de esta industria, a través de las propuestas y soluciones de las firmas líderes del transporte de viajeros, con más de 70 empre-

sas, de 15 países, que ocuparon una superficie de 22.600 m². De entre los visitantes del certamen, un total de 460 siguió la intensa agenda de encuentros profesionales, que se desarrolló de forma paralela a la exposición comercial, incluido el organizado por la prestigiosa Unión Internacional del Transporte Público, UITP.

La presencia de todos los ámbitos que componen el sector, junto al carácter monográfico del certamen,

y su capacidad para mostrar los desarrollos más innovadores de la industria, convirtieron a FIAA 2022, durante los cuatro días de la convocatoria, en una extraordinaria plataforma comercial donde multiplicar contactos y generar negocio.

En esta edición, el **acto de inauguración** de FIAA 2022 contó María José Rallo, secretaria general de Transportes y Movilidad del Mitma, que estuvo acompañada por el consejero de Transportes e In-

fraestructuras de la Comunidad de Madrid, David Pérez, el delegado del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid, Borja Carabante, y el consejero de Fomento de Castilla La Mancha, Ignacio Hernando, entre otras autoridades. Asimismo, la feria fue visitada por el director general de la DGT, Pere Navarro, prueba del apoyo institucional al Salón de referencia de este sector en el sur de Europa.



A este apoyo institucional, se suma el renovado respaldo que prestó a FIAA 2022 la práctica totalidad de las asociaciones del sector: la Confederación Española de Transporte en Autobús, CONFEBUS, que preside el Comité Organizador del certamen; ANETRA, la Asociación Nacional de Empresarios de Transportes en Autocares; ATUC, la Asociación de Transportes Públicos Urbanos y Metropolitanos; DIREBUS, la Asociación de Empresas de Autocares, y ANTROP, la Asociación Nacional de Transporte de Pasajeros de Portugal; así como la EMT y del Consorcio Regional de Transporte de Madrid.

El programa paralelo de jornadas técnicas fue seguido por casi medio millar de participantes

La exposición comercial del certamen se completó con un amplio programa de Jornadas Técnicas, in-

cluida la entrega de los prestigiosos Premios Minibus of the Year, reconocimiento al esfuerzo en I+D de este importante segmento económico, y que, en esta ocasión, recayó en el modelo Shaula, de Car-Bus.net.

Por su parte, la Unión Internacional del Transporte Público, UITP aprovechó la celebración del certamen para organizar, junto con responsables de la EMT una serie de reuniones sobre las iniciativas JIVE y CBEP (el proyecto H2020 JIVE, Joint Initiative for hydrogen Vehicles across Europe, busca avanzar en la comercialización de autobuses de pila de combustible a través del despliegue a gran escala de vehículos e infraestructura).

El programa de jornadas se completó con el Día de la Prensa -presentaciones a los medios de comunicación, por parte de varios expositores, el mismo día de la inauguración; una charla sobre

las “Nuevas soluciones de ZF para el transporte público de pasajeros”; una mesa coloquio sobre “El mantenimiento eficiente y rentable de las flotas de autobuses y autocares”; y la serie de conferencias “ITS en el Transporte Público: del EMV al ABT”.

Tras la brillante celebración de esta convocatoria,

IFEMA MADRID comienza los preparativos de la próxima edición – décimo quinta- de la Feria Internacional del Autobús y el Autocar, FIAA 2024, en su Recinto Ferial, y que se desarrollará del 22 al 25 de octubre de 2024, recuperando, así, su periodicidad bienal.



CONFEBUS acudió a FIAA contribuyendo al necesario impulso y recuperación del sector del autobús

CONFEBUS estuvo presente en FIAA 2022, para presentar todas las novedades, acuerdos y servicios que presta a sus más de 2.500 empresas asociadas y más de 30 asociaciones territoriales y sectoriales federadas. LA Confederación Española de Transporte en Autobús representa y defiende los intereses de las empresas de autobús españolas de todas las actividades (transporte regular, urbano, discrecional, escolar, turístico, estaciones

de autobuses, etc.) y de todos los tamaños (pequeñas, medianas y grandes empresas), siendo la organización más representativa del sector, tanto a nivel institucional como empresarial, representando más del 70% del sector de transporte en autobús, según los últimos datos de renovación del Comité Nacional de Transporte por Carretera (CNTC).

CONFEBUS, que preside su Comité Organizador, ha promovido y participado desde sus orígenes en FIAA, que sin duda alguna ha vuelto a ser este año el gran escaparate del transporte en autobús

y punto de encuentro del sector, en el que se han dado cita toda la industria del transporte de viajeros por carretera.

Tras dos años durísimos para el sector, CONFEBUS confía en que esta edición haya contribuido de forma decidida al necesario impulso y recuperación del transporte en autobús, como eje vertebrador de la movilidad sostenible y actor estratégico para la economía y la sociedad, que garantiza la movilidad de millones de personas cada día, asegura el acceso a los servicios básicos del estado del bienestar (sanidad, educación, trabajo...), además de ser un eslabón clave de la cadena y oferta turística.

La Confederación aprovechó este certamen para informar detalladamente sobre su **Plan de Formación**, que tiene como objetivo prioritario apoyar la mejora en la seguridad vial, la formación de los trabajadores del Sector, así como la mejora de su cualificación. Del mismo modo, se promocionó la próxima puesta en marcha de la **10ª edición del Máster CONFEBUS**, prevista para 2023, así como el reciente lanzamiento de la II edición del **'Nano-grado Transporte 4.0'**, una formación online y

gratuita de Fundación Telefónica, CEOE, ASTIC y CONFEBUS para impulsar la digitalización del sector y capacitar a sus trabajadores en las competencias digitales más demandadas.

Por otro lado, se dieron a conocer todos los **servicios** que presta, junto con los **Acuerdos de Colaboración** a los que se ha llegado con diversas empresas, con condiciones preferentes para los asociados, entre las que destacan, entre otros: AZIMUT, CEPSA, Continental Automotive Spain, HANOVER DISPLAYS, HIDRAL GOBEL, IBERAVAL, Grupo Irizar, OTOKAR-SOMAUTO, SOLRED-REP-SOL, VDL Bus & Coach y Webfleet Solutions.

HANOVER DISPLAYS y CONFEBUS sellaron su acuerdo de colaboración por cuarto año consecutivo

Por otro lado, HANOVER DISPLAYS y CONFEBUS aprovecharon el marco de FIAA para renovar su acuerdo de colaboración por cuarto año consecutivo.

HANOVER DISPLAYS, empresa líder en sistemas de información al pasajero es fabricante



independiente y privado que desarrolla productos de alta calidad reforzados con el mejor servicio post-venta.

Letreros electrónicos de LED, sistemas de información de próxima parada por audio y video, pantallas de información a bordo y su capacidad de integración con otros equipos son las principales señas de identidad dentro de su gama de productos.

Con este Acuerdo, CONFEBUS adquiere el com-

promiso de divulgar entre sus miembros los sistemas con los que cuenta la marca, así como facilitar la participación de HANOVER DISPLAYS en los eventos que organice la Confederación.

HANOVER DISPLAYS, por su parte, colaborará en la promoción de la vida asociativa de CONFEBUS y en el patrocinio de sus actividades, siempre con la finalidad compartida de mejorar en España el transporte de viajeros por carretera, sea en materia de seguridad o en cualquier otro ámbito.



El gran escaparate de las novedades: Un nuevo concepto de Movilidad

EOBUS IBÉRICA, filial española de Daimler Buses, dio a conocer las principales novedades de productos y servicios de sus marcas en su stand, como el eCitaro y las baterías de nueva generación NMC3, o el chasis OC 500 RF, que incorpora una nueva arquitectura electrónica que incluye novedades tecnológicas en cuanto a seguridad y funcionalidades.

A su vez, Setra estuvo presente con vehículos de la nueva generación ComfortClass y TopClass, que incorporan innovaciones relevantes en cuanto a seguridad, rendimiento, confort y diseño.

Y como representantes del segmento de cercanías, se expusieron el Intouro híbrido de Merce-

des-Benz y el vehículo low entry S 416 LE business de Setra.

Por su parte, las marcas de servicios posventa OMNIplus y OMNIplus ON revelaron importantes avances en cuanto a sistemas de gestión de flotas, con OMNIplus ON Uptime pro, compra de recambios online y la revolución que significa el poder imprimir piezas de recambio en impresoras 3D.

También, se anunció un nuevo servicio que ofrece EvoBus Ibérica, el alquiler de vehículos, concretamente del modelo Turismo, conocido por su rentabilidad y confort, que permitirá a las empresas optimizar recursos y gestionar la alta demanda puntual de manera flexible.

Por último, en el exterior dispusieron vehículos para pruebas de conducción: un eCitaro, un Intouro L de 15 metros y la nueva ComforClass.



El nuevo CROSSWAY LE híbrido, fue la primicia que pudo verse en el stand de **IVECO BUS**, que también expuso varios modelos de su gama, con sus soluciones de transporte eficientes capaces de afrontar los retos de la movilidad sostenible del futuro.

El CROSSWAY Hybrid Low Entry, su nuevo modelo híbrido interurbano, disponible en versión de combustible renovable, se ha diseñado para ofrecer a los operadores de transporte una solución adicional para reducir su huella de carbono.

Por otro lado, exhibió su modelo E-WAY, un autobús urbano totalmente eléctrico de carga nocturna

en versiones de 12 y 9,5 m de longitud; el DAILY ACCESS GNC, un minibús de entrada baja, compatible con biometano, dedicado a las misiones urbanas; así como su STREETWAY GNC, un autobús urbano eficiente optimizado para la movilidad urbana sostenible.

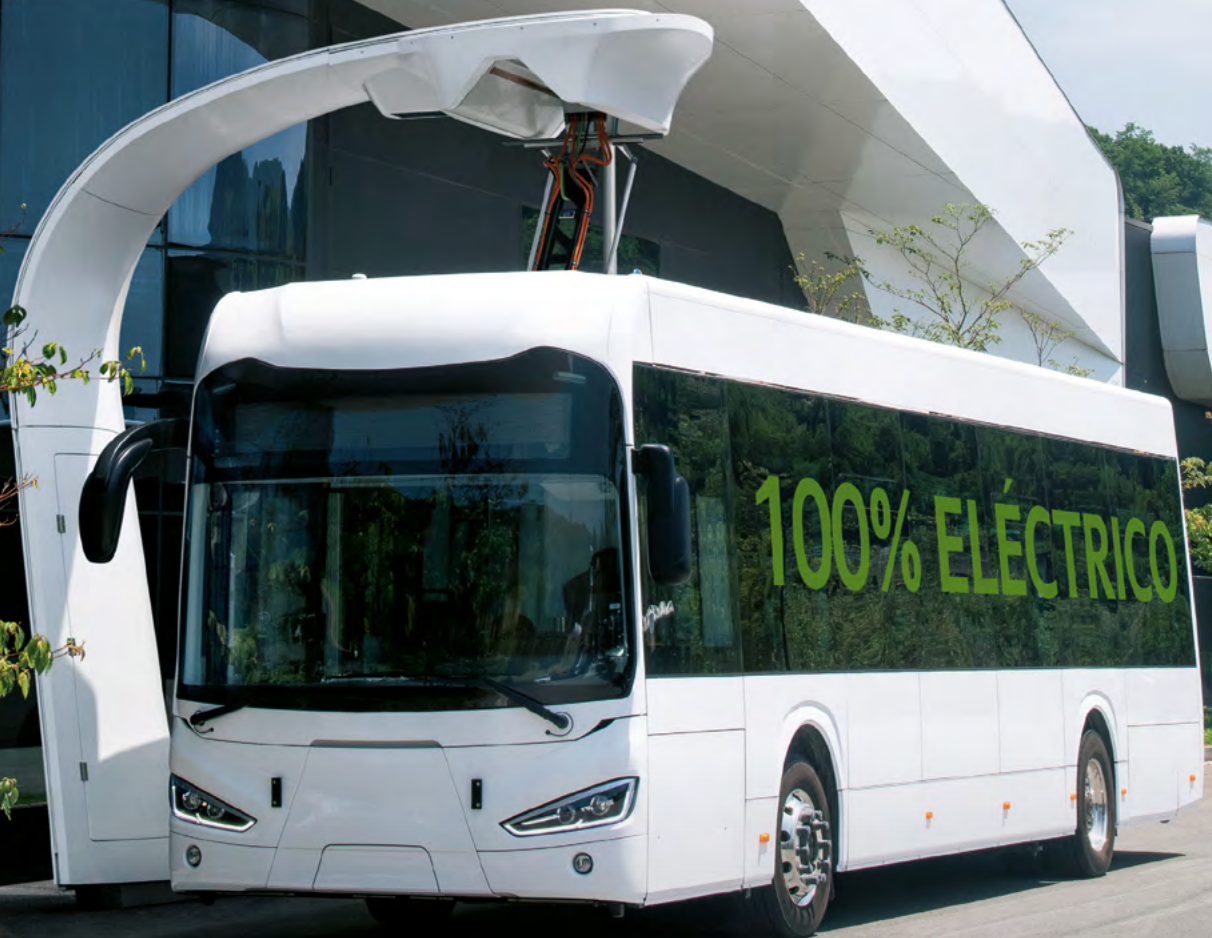
Además, IVECO bus dispuso varios minibuses en el exterior: un CC100 FERQUI NORA con nuevo diseño del frontal, vehículo referente en el segmento de 35 plazas; un DAILY UNVI VENDAL GNC, minibús discrecional de combustible alternativo y compatible con biometano; y un DAILY INDCAR MOBI GNC, minibús a gas natural para el transporte urbano en las ciudades.



A su vez, **Otokar-SOMAUTO** acudió a esta edición de FIAA para presentar toda su gama de vehículos, mostrando su clara apuesta por las nuevas tecnologías y el desarrollo de nuevos autobuses.

De este modo, presentó el nuevo e-Centro, un midibús urbano 100% eléctrico, cero emisiones contaminantes, de 6,6 m. Un autobús ideal para recorrer hasta las calles más estrechas, que cuenta con una capacidad de hasta 32 pasajeros, que incluye una plaza para personas con movilidad reducida. Con una autonomía de 200 km, gracias a sus dos baterías de 55kW, colocadas en el suelo, se puede recuperar hasta un 25% de la energía en las fases de frenado o desaceleración. La recarga en toma estándar tipo COMBO CCS2 se realiza

La energía
sostenible que
nos mueve a todos



Smart Mobility

Solución integral de Iberdrola para la electrificación de flotas de autobuses.
Por unas ciudades más sostenibles y eficientes.

Infórmate en:

movilidadurbana@iberdrola.es

900 225 235



IBERDROLA

Por ti. Por el planeta.

en apenas dos horas. Más silencioso y cómodo, el nuevo autobús eléctrico acelera suavemente desde la posición de parada sin interrumpir el par motor, garantizando a los pasajeros un viaje increíblemente cómodo.

La empresa también expuso su urbano e-Kent de 12 metros y capacidad para hasta 108 pasajeros, con el que Otokar acepta el desafío del transporte urbano del mañana con un vehículo 100% eléctrico, que no emite partículas contaminantes, más silencioso y que contribuye a mejorar la calidad del aire y la calidad de vida de sus pasajeros. Un vehículo eléctrico con un diseño innovador y dotado de una tecnología de alto rendimiento, identificada con el distintivo ElectricDRIVE. Su motor VOITH centralizado ofrece un nivel de rendimiento único, gracias a su accionamiento eléctrico central de alta potencia y una potencia máxima de 410 kW / 310 kW en 30 minutos de potencia constante, siendo su par máximo de 3100 Newtons.

Igualmente, pudieron verse su modelo Navigo T Giga de 9,2 metros y 39 plazas, así como un Kent Mild Hybrid.

VDL Bus & Coach contó también con un stand FIAA 2022. Héctor Rodríguez, director general de VDL Bus & Coach España, valoró la importancia de esta Feria Internacional para el sector del transporte por carretera: “FIAA será un espacio muy importante para la promoción de nuestros productos y servicios. Nuestra puesta en escena centrará sus esfuerzos en 3 hitos importantes, en primer lugar, mostrar al mercado las ventajas de nuestra gama de productos haciendo especial énfasis en el ahorro de combustible, en segundo lugar, continuar explicando al mercado los beneficios del alquiler de autocares con la nueva marca RENTALBUS y por último, dar a conocer a nuestros clientes quié-

nes son los integrantes de la Nueva Red de Agentes VDL”.

El stand de VDL, de 500 m² de superficie, sirvió de punto de encuentro de todo el equipo de Rentalbus, así como de la Red Nacional de Agentes VDL.

Además, VDL preparó un programa de jornadas: una de conducción eficiente y ahorro de combustible con el vehículo inteligente FHD2.135, con Manuel Egea, KAM VDL Bus & Coach; una sobre el alquiler de autocares sin conductor, un modelo de negocio sostenible, con Dionisio Fernández, director general de Rentalbus; y otra sobre el VDL Futura, siempre en marcha: su nueva red de Agentes VDL, con Luis Felipe Bautista, responsable de Postventa VDL Bus & Coach.

Y gracias a que FIAA organizó un espacio exterior para pruebas de producto, VDL también dio la posibilidad a los clientes de probar el Futura FHD2.135, el vehículo más versátil de la compañía, único en el mercado con 63 plazas en sólo dos ejes.

Por otro lado, VDL Bus & Coach fue el patrocinador oficial de la cena de gala del premio Minibus of the Year en Europa.



Igualmente, **ANADOLU ISUZU** puso el foco de su exposición en sus modelos eléctricos como NovoCiti Volt y el Citivolt; la distribuidora a nivel nacional de la marca TEMSA, **MARÍN AYALA**, mostró sus últimas novedades, así como sus vehículos más demandados; **KARSAN**, en pleno proceso de expansión en Europa y, en particular en España, uno de sus principales mercados, abordó sus planes para dicho mercado, su visión sobre el futuro de la movilidad y su catálogo de nuevos productos; y **Solaris Bus & Coach** anunció los nuevos desarrollos de la compañía.



También estuvieron presentes en esta edición de FIAA: CAETANOBUS; AUTO CUBY; BMC; CMB IBERICA; AVEURO; EBUSCO, y GBISTER.

Más de 50 empresas de industria auxiliar, tecnología, componentes, accesorios y servicios para autobuses

Por otro lado, se expusieron las principales novedades de más de 50 empresas de industria auxiliar, tecnología, componentes, accesorios y servicios para autobuses.

AZIMUT, empresa con una larga trayectoria en el sector tecnológico, con una clara vocación hacia

la mejora continua de la experiencia del pasajero en el viaje y de la seguridad en el transporte de pasajeros en autobús presentará su amplia gama de productos de entretenimiento a bordo, junto con el sistema Azimut Cloud, con el que los operadores disfrutarán de un servicio de actualización de contenidos, análisis de consumos, estadísticas, servicios de azafata a bordo, personalización de interface y muchos más servicios desde el cloud.

Además, Azimut Electronics ofrece a sus clientes el sistema WIFI a bordo, así como planes de datos de hasta 300 GB con tecnología M2M para que los autocares puedan compartir los planes de datos entre las diferentes unidades, todo gestionado desde la plataforma Azimut Control.



Por otro lado, expuso su amplia gama de productos para la mejora de la seguridad en la conducción, su plataforma Azimut Bus Brain, a través de la cual el operador podrá realizar la gestión y seguimiento de todos los eventos de seguridad a través de una única plataforma.

Otra gran novedad que Azimut dio a conocer fue el espejo retrovisor digital Azimut MirrorCam, que, apoyado por cámaras de clase II, IV, V y VI, ofrece un campo de visión en tiempo real de lo que sucede a los lados del vehículo y aporta una visión de alta definición bajo condiciones extremas, tanto de día como de noche.

En cuanto a la gestión de flotas y telemática, AZI-MUT cuenta con el sistema GEOTAB, que ofrece múltiples opciones para conectar y administrar los datos del parque de vehículos a través de una única plataforma.

Por último, con la cámara Surfsight, una solución innovadora y rápida de video telemática, que cuenta con una plataforma abierta que permite manejar en tiempo real los datos de las flotas gracias a la tecnología de Lytx®.



A su vez, **HANOVER**, el principal desarrollador y fabricante independiente de letreros electrónicos de destino del mundo, presentó en FIAA 2022 una nueva e interesante gama de rótulos LED de alta resolución, que utilizan la última tecnología. La empresa familiar ha desarrollado la capacidad de reducir la distancia entre píxeles a 2 mm. El resultado es hasta 30 veces el número total de LEDs utilizados en un sistema de información al pasajero típico y, por extensión, una claridad enormemente mejorada.

HANOVER lleva más de un año probando la nueva tecnología de alta resolución con varios operadores de transporte, y la respuesta ha sido muy positiva por unanimidad. La escala de grises mejora aún más la calidad del texto mostrado. La legibilidad en todas las condiciones meteorológicas es excelente y un nuevo software de programación para crear y cargar fácilmente las bases de datos de destino lo convierten en una solución pionera sin precedentes. Los nuevos letreros electrónicos son fáciles de instalar y poner en marcha, utilizando el mismo cableado y conectores que para los sistemas habituales, así como las variantes ethernet con estándares ITxPT.

La nueva tecnología ofrece una experiencia mejorada para el pasajero con la misma fiabilidad y bajo mantenimiento postventa que los letreros HANOVER LED estándar. Con el aumento significativo del número de LEDs en los nuevos letreros, el texto mostrado aparece como una impresión de pantalla continua, en lugar de una matriz de puntos. La integridad del tipo de letra elegido se mantiene incluso en condiciones meteorológicas adversas como la lluvia intensa, resultando una legibilidad excelente de los destinos.

Igualmente, estuvieron presentes otras empresas como: BASCO; RS TURIA, S.L.; EMAR KIEL; JMB; ISRI; ACTIA; INDUSTRIAL ARCOL, S.A.; OV STEINBORN; COMPIN-FAINSA; AUDIOBUS; FAGOR EDERLAN; PILKINGTON-SPHEROS-GERFLOR-STER; TRANSMISEVILLA; JEMA ENERGY; ATLAS; GMV; BQB; SEFAC; PONTEVEDRESA GROUP; PROCONSI; DISEÑOS Y MONTAJES MECÁNICOS, S.L.; VENTURA SYSTEMS; VOITH; SINFE; POLIRROS S.L.; LOOP ENERGY; AESYS; LAMILUX COMPOSITES GMBH; BUSMATICK GROUP; STRATIO; ALCOA WHEELS; HERBERT KNEITZ; PERINFO-GESCAR; TM TECH; CAPMAR SYSTEMS; FASCHING SAFETY BELTS; STRADA; SENSEAIR; BATONROUTE; IRC; TECCO AUTOMOTIVE; OPTIBUS; y MEEP.



Se entregó el Premio Minibus of the Year 2023

La programación de FIAA 2022 arrancó el primer día con la Jornada de Prensa, tras la cual se procedió a la entrega del prestigioso galardón europeo **Premio Minibus of the Year 2023**, en colaboración con la revista Autobuses y Autocares. En esta ocasión, el premio recayó en el modelo Shaula de Car-Bus.net, que fue recogido por el CEO de la compañía, Jordi Monferrer, de manos del presidente del Jurado de la competición, Tom Terjesen, después de que el director de FIAA, David Moneo, diera la bienvenida a los asistentes.

En su intervención, Terjesen destacó las prestaciones del minibus Shaula de Car-Bus.net, que se presentó a las pruebas del Minibus Euro Test con una versión de 24 butacas para pasajeros más guía y conductor. En opinión del Jurado, la conducción ofrece unas condiciones excelentes, mientras que los pasajeros pueden disfrutar de un viaje cómodo

y placentero que les permite experimentar una experiencia agradable.

Además, en 2022 se ha contado con el patrocinio de destacadas firmas del sector como JMB, Otokar y VDL, que colaboraron para que los tres días de pruebas fueran todavía más atractivos para los participantes en las pruebas.

El Premio Minibus of the Year está organizado conjuntamente por la revista especializada Autobuses & Autocares y FIAA, que apoya tanto la presencia del Jurado en la capital de España como la celebración de las pruebas, que sirven para elegir el ganador entre los vehículos participantes. El Jurado estuvo integrado por 23 publicaciones especializadas en transporte de viajeros por carretera de otros tantos países europeos.

Para más información: <https://www.ifema.es/fiaa> ■

La AET entrega las cinco primeras medallas al “Mérito en el Transporte”

En la ceremonia de esta primera edición se ha recordado especialmente la figura de Antonio Carbonell Romero, medalla a título póstumo, fundador de la AET. Junto a Carbonell, se han otorgado estas medallas a Fernando José Cascales Moreno, Alfredo Irisarri Castro, Isabel Pardo de Vera Posada y Javier Gándara Martínez.

La Asociación Española del Transporte (AET) ha celebrado el acto de entrega de la primera edición de las medallas al “Mérito en el Transporte”. En el acto de apertura, el presidente de la AET, **José María Pérez Revenga**, resaltó la relevancia de este tipo de iniciativas, ya que “es importante el reconocimiento público de aquellas personas, organismos, instituciones, entidades y empresas, de carácter público o privado que, de manera relevante, han hecho posible la andadura de la AET hasta nuestros días en consonancia con la promoción y desarrollo del sector de la movilidad, el transporte y la logística”.

Revenga recordó que “en esta primera edición decidimos que fuese concedida a cinco personas que, por su empuje y dedicación a lo largo de la existencia de la Asociación, desde su fundación por Antonio Carbonell han contribuido a su desarrollo en el sector del transporte y la logística, así como a personas relevantes en el sector”.

En primer lugar, la secretaria de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, **Isabel Pardo de Vera**, recibió la medalla al mérito por su trayectoria profesional, siempre ligada al sector del transporte desde la administración y empresa pública y por su apoyo constante a la AET.

Pardo de Vera, tras agradecer a la AET su elección para estas primeras medallas, dedicó este



reconocimiento a todos los equipos que la han acompañado en toda su carrera profesional. Durante su discurso recordó “la colaboración de la administración pública con el sector privado que, de forma conjunta, han llevado a cabo muchas de las actuaciones que hemos puesto en marcha y las que vamos a seguir realizado. Nadie es una isla, especialmente cuando trabajamos por una nueva movilidad segura, sostenible y contactada, lo hacemos todos juntos en un esfuerzo colectivo que ha atravesado muchos ciclos, en un sector complejo como el del transporte, y que tiene mucho que ver con la calidad de las personas”.

En segundo lugar, destacó que recogía la medalla “con mucho orgullo porque creo que estos últimos años se han hecho mejor las cosas. Creo que estamos provocando cambios en las infraestructuras y en los servicios, que van a fortalecernos como sociedad. Y estoy segura de que la AET nos ayudará en esta misión en la que nos hemos embarcado y en la que sólo cabe esfuerzo, trabajo, colaboración y conocimiento”.

Acto seguido se otorgó la medalla a título póstumo a **Antonio Carbonell Romero**, fundador de la AET y presidente hasta su fallecimiento en 2011. Este galardón fue recogido por su hijo. Durante toda la ceremonia de entrega, los diferentes premiados hicieron referencia al legado de Carbonell, que ha sido homenajeado con esta medalla por su destacada trayectoria profesional y su interés y dedicación a la AET. En este sentido, el presidente de la AET recalcó que “su enorme prestigio en materia de transporte hace que su nombre esté escrito en letras de oro en el sector”.

Por su parte, **Fernando José Cascales Moreno**, abogado, académico y conferenciante y socio de número fundador de la AET, recogió la medalla al mérito por su trayectoria profesional y especialmente como miembro de la asociación desde su creación. Tras hacer un amplio recorrido por la historia y la evolución de este sector, explicó lo que ha significado para él estos 47 años de aventura: “Mi auténtica vocación ha sido, y continúa siendo, la del estudio y divulgación de cuanto se refiera al transporte. Esta labor es, a mi juicio, la mejor contribución que puede hacerse”.

En esta categoría también se premió a **Alfredo Irisarri Castro**, ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, y socio de número fundador de la AET, de la que fue vicepresidente entre 1996 y 2012. En su discurso recordó que la asociación ha sido pionera desde sus inicios en el trabajo y la difusión, con la organización de jornadas y actividades diversas,

en los primeros debates que se realizaron sobre logística, la intermodalidad terrestre y marítima o la puesta en marcha de autopistas ferroviarias. Asimismo, explicó el papel que tiene la sociedad civil, las asociaciones y todas las instituciones de profesionales en la evolución del sector del transporte.

Por último, se concedió la medalla al mérito por su trayectoria como presidente de la Asociación Española de Líneas Aéreas (ALA), especialmente en la gestión de la crisis de la pandemia y su impacto en las líneas de aéreas en España a **Javier Gándara Martínez**.

Gándara Martínez hizo partícipe de este reconocimiento de la AET a la industria aérea en su conjunto, y destacó el esfuerzo y el trabajo “heroicos” que todos los profesionales realizaron durante la pandemia y que “siguen haciendo en un contexto marcado por la inflación y la guerra en Ucrania”. En este sentido recordó que “el sector aéreo fue, junto al turismo, uno de los que más sufrió las consecuencias del Covid-19. El cierre de fronteras obligó a las aerolíneas a dejar en tierra la mayoría de sus aviones en una situación nunca vista hasta entonces, por lo que el tráfico aéreo descendió hasta el 95%”, lamentó durante su intervención. En esta línea, subrayó el peso del sector aéreo en España: “más del 80% de los turistas que nos visita llega por vía aérea, lo que convierte a la aviación en un medio de transporte fundamental para la generación de riqueza y empleo en España”.



Una nueva iniciativa

La creación de la “Medalla al Mérito en el Transporte” y su reglamento, se aprobó en julio de 2022. En esta primera edición se acordó que se podrían entregar hasta un máximo de cinco distinciones y tres en las posteriores. El objetivo de esta iniciativa

es distinguir a las personas naturales y jurídicas, españolas o extranjeras, que se hayan destacado de forma relevante y continuada por sus actuaciones en el ámbito del transporte y la logística para apoyar su desarrollo y mejora; o que hayan contribuido de forma notable al mantenimiento y fomento de la asociación. ■

La Comunidad de Madrid convoca la quinta edición de los Premios a la Promoción del Transporte Público y la Movilidad Sostenible

Para reconocer las actuaciones de trabajadores de empresas e instituciones en este ámbito a nivel regional



Las otras cuatro están referidas a planes o acciones de movilidad sostenible; fomento del transporte público; camino escolar seguro; sistemas innovadores de movilidad sostenible; desarrollo de nuevas tecnologías en la movilidad; implantación o fomento de medidas de eficiencia energética o reducción de emisiones en la movilidad y campañas de concienciación y formación de la movilidad, entre otras.

La Comunidad de Madrid ha convocado la quinta edición de los Premios a la Promoción del Transporte Público y la Movilidad Sostenible, para reconocer las actuaciones de trabajadores de empresas e instituciones en este ámbito a nivel regional desde el año 2020.

En total, se entregarán 11 distinciones repartidas en cinco categorías, una de ellas destinada a los empleados de las empresas operadoras, sean conductores, inspectores, vigilantes, talleres, técnicos, todos los que en su labor diaria hacen que el transporte público regional sea un referente nacional e internacional.

El acto de entrega de los galardones tendrá lugar en el primer trimestre de 2023. Las candidaturas deberán presentarse antes del 20 de enero en el correo electrónico crtm_contacto@madrid.org o en el registro del Consorcio Regional de Transportes (Plaza Descubridor Diego de Ordás, 3).

El jurado está compuesto por once miembros propuestos por las empresas públicas que componen el Consorcio Regional de Transportes, asociaciones empresariales y Cámara de Comercio.

Información Relacionada:

- [Bases premios 2022](#)
- [Ficha Candidatura Formulario](#) ■

El CROSSWAY LE Hybrid GNC recibe el premio al “Autobús Sostenible del Año 2023”



Después de haber ganado los premios ‘Autobús Sostenible del Año 2018’ y ‘Autobús Sostenible del Año 2020’ en la categoría Intercity, IVECO BUS continúa su éxito con el premio ‘Autobús Sostenible del Año 2023’ en la misma categoría con su nuevo **CROSSWAY Low Entry Hybrid Natural Gas, compatible con biometano**. Este vehículo forma parte de la nueva oferta de modelos híbridos que IVECO BUS introduce en la gama CROSSWAY, que incluye una versión XTL (X-To-Liquid) de combustible renovable. El CROSSWAY Low Entry HYBRID en versión XTL, se presentó en la feria FIAA 2022 en Madrid (España).

El jurado del Premio al Autobús Sostenible del Año está compuesto por siete representantes de las principales revistas europeas - Autobus (Italia), Mobilités Magazine (Francia), Omnibus News (Alemania), Tranzit (Eslovenia), Green Bus & Coach (Reino Unido), Infotrucker (Rumanía) y Carril Bus

(España). Para otorgar el título, los jurados han evaluado factores como la seguridad, el confort, los niveles de ruido, la reciclabilidad de los componentes y el compromiso general de sostenibilidad del fabricante, centrándose en los principios de sostenibilidad y, en particular, en la capacidad del vehículo de transmitir una imagen positiva al público.

“Con el premio ‘Autobús Sostenible del Año 2023’, reafirmamos nuestro compromiso permanente con el desarrollo de soluciones de transporte innovadoras, maduras y ecorresponsables, bien hechas. Al conceder el título por tercera vez al CROSSWAY, el jurado ha reconocido las cualidades de esta gama y ha confirmado la gran elección que muchos operadores ya han hecho al seleccionarla para sus flotas desde su lanzamiento. Es un gran orgullo recibir este nuevo reconocimiento”, comenta Domenico Nucera,

presidente de la Unidad de Negocio de Autobuses de IVECO, durante la ceremonia de entrega de premios celebrada en el Salón Next Mobility, en Milán, Italia.

Como actor principal en el transporte de personas y uno de los líderes en tracción alternativa, IVECO BUS ha ampliado aún más su oferta de soluciones eficaces para apoyar a los operadores de transporte en la reducción de su huella de carbono.

Con tecnología híbrida desarrollada en estrecha colaboración con Voith, el CROSSWAY Low Entry hybrid está equipado con una batería de 48V acoplada a una caja de cambios Voith DIWA NXT y el probado motor Cursor 9 CNG. La caja de cambios DIWA NXT se combina con un potente motor eléctrico de recuperación pico de 35 kW, que actúa como puesta en marcha y generador para recuperar la energía cinética acumulada durante las fases de desaceleración y frenado, con una batería LTO de alta capacidad (48 V) montada en el techo. El

motor eléctrico ayuda al motor Cursor 9 de GNC durante las fases de arranque.

El CROSSWAY LE Hybrid también se beneficia de las reconocidas cualidades del CROSSWAY y ofrece un equipamiento diseñado para mejorar el bienestar de pasajeros y conductores. Cumple plenamente con la norma anti vuelco R66.02 y la mitigación de colisiones frontales R29.03 pruebas A y B.

Disponible en la Clase I (12 m de longitud) para usos urbanos y en la Clase II (12 y 13 m de longitud) para operaciones suburbanas, el CROSSWAY Low Entry Hybrid CNG es la nueva alternativa para regiones, provincias y ciudades que deseen ofrecer soluciones de transporte totalmente compatibles con los proyectos de transición energética. Ofrece un ahorro de combustible de hasta el 15% en comparación con la versión diésel y una reducción de las emisiones de CO₂ de hasta el 84% con combustibles renovables. ■

Medalla de oro para MAN en el ranking de sostenibilidad de EcoVadis

Mejora de manera sustancial en las cuatro áreas de evaluación y se sitúa muy por encima de la media del sector

La mayor agencia mundial de análisis de sostenibilidad ha concedido por primera vez a MAN una medalla de oro. Con este galardón, el fabricante de vehículos industriales se posiciona entre el cinco por ciento mejor valorado de las empresas evaluadas en el segmento de «fabricación de vehículos de motor»

Desde su fundación en 2007, la agencia de calificación independiente EcoVadis ha creado una red internacional de más de 100.000 empresas calificadas. A tal fin, los expertos analizan en qué medida se han integrado los principios de sostenibilidad y responsabilidad social corporativa (RSC) tanto en sus actividades empresariales como en sus sistemas de gestión, en función del sector, el país y el tamaño de la compañía. MAN lleva participando en estas evaluaciones desde 2014.

El objetivo de EcoVadis es elaborar análisis de sostenibilidad fiables y reconocidos a nivel mundial que permiten a las empresas documentar sus propios esfuerzos e incluir su evaluación en la selección de proveedores. Cada vez con más frecuencia, estas evaluaciones son el requisito previo incluso para ser considerado a la hora de hacer nuevas compras.

MAN, muy por encima de la media del sector

En la evaluación general, MAN obtuvo 72 puntos sobre 100, mientras que la media del sector en el segmento de «fabricación de vehículos de motor» fue de 45 puntos. Esta elevada puntuación posiciona a MAN entre el cinco por ciento mejor valorado de las 104 empresas evaluadas, teniendo en cuenta que el 97 por ciento de estas empresas ob-



tuvo una puntuación inferior. Por ello, EcoVadis ha concedido, por primera vez, una medalla de oro al fabricante de vehículos industriales, lo que supone una continuación a la medalla de bronce otorgada en 2021.

EcoVadis evalúa a las empresas en cuatro áreas. MAN obtuvo la máxima puntuación en el área de «Medio ambiente» (80 puntos), seguida de «Trabajo y derechos humanos» (70 puntos), «Adquisiciones sostenibles» (70 puntos) y «Ética» (60 puntos). Para la evaluación se tomó como base el actual Informe de Sostenibilidad 2021, que se apoya a su vez en la estrategia de sostenibilidad revisada a fondo.

Durante la evaluación destacaron especialmente los informes transparentes y exhaustivos de MAN, así como el seguimiento de los avances realizados en todos los aspectos relevantes sobre sostenibilidad (p. ej. el informe de sostenibilidad auditado de acuerdo con el estándar GRI), el compromiso con los objetivos de sostenibilidad a través de la información publicada y las medidas ya aplicadas (p. ej. los objetivos de SBTi), así como las directrices y las políticas implantadas en la empresa en las cua-

tro áreas de evaluación (p. ej. la política medioambiental de MAN).

La nueva estrategia de sostenibilidad de MAN da sus frutos

La sostenibilidad es parte fundamental de la nueva estrategia corporativa de MAN. «Esto está dando sus frutos, como lo demuestra nuestro salto adelante en la evaluación de EcoVadis —apunta Alexander Vlaskamp, CEO de MAN—. Se trata de un incentivo para redoblar nuestros esfuerzos en todas las áreas contempladas. Y es que la sostenibilidad no es un resultado sino un proceso continuo. E incluso en un entorno de mercado difícil, consideramos que la acción sostenible es un requisito previo para poder competir en el futuro».

En particular, la cooperación interdisciplinaria de todas las divisiones de MAN hizo posible el éxito en la evaluación de EcoVadis. La empresa pretende seguir por este camino en el futuro y asegura que, tras la evaluación detallada de las fortalezas y debilidades mencionadas por los expertos, MAN seguirá optimizando sus medidas en el ámbito de la sostenibilidad. ■

Webfleet gana el Premio de Telemática de seguridad vial por un proyecto con Webfleet Video

Webfleet, la solución de gestión de flotas de Bridgestone, ha ganado el Premio de Telemática de este año, en la categoría de Mejor Proyecto. El proyecto ganador se construyó con Webfleet Video, su solución de vídeo telemática con Inteligencia Artificial (IA).

El proyecto surge de una colaboración entre Webfleet, las asociaciones de responsabilidad civil HDNA y HDN, la consultora RiskGuard y el partner de Webfleet Xplus1. Estas organizaciones están trabajando juntas con el objetivo común de incrementar la seguridad en carreteras europeas.

La solución Webfleet Video combina imágenes de *dash-cams*, consejos en cabina basados en IA y datos de conducción para ayudar a los conductores a evitar el peligro y a las empresas a defenderse de las reclamaciones falsas. RiskGuard y sus asesores especializados utilizan esta solución para desarrollar otras medidas de seguridad centradas en la prevención de accidentes, así como los tiempos de inactividad y costes asociados que conllevan. Además de mejorar la seguridad de los conductores individuales, estas medidas también están diseñadas para mejorar la sostenibilidad de las flotas, dos objetivos que son importantes para las asociaciones de responsabilidad civil HDN y HDNA.

“Estamos encantados con la decisión del jurado, ya que subraya la importancia de que las empresas promuevan una conducción segura entre sus empleados”, afirma Taco van der Leij, vicepresidente



dente de Webfleet Europe. “Este proyecto está diseñado para dar a las personas las herramientas que necesitan para mejorar su estilo de conducción, lo que a su vez mejora la seguridad de todos los usuarios de la carretera. También es una buena noticia para las empresas que participan. Menos accidentes redundan en conductores más seguros, menos interrupciones y menos tiempos de inactividad y reclamaciones”.

Desde 2010, el grupo mediático Telematik-Markt.de. concede cada dos años el Premio de Telemática. El concurso tiene como objetivo hacer que el sector de la telemática sea más transparente, más conocido y más fácil de entender para los usuarios. La competición es también una oportunidad para presentar las tendencias futuras con ejemplos de buenas prácticas. Las candidaturas al premio son revisadas y evaluadas por un jurado de expertos. ■

Alejandro Alcalde asume la Dirección General de EvoBus Ibérica, filial en España de Daimler Buses, para España y Portugal

Licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad del País Vasco. Entre sus estudios de posgrado cabe destacar el MBA en Dirección y Gestión de Empresas de Transporte de Viajeros por Carretera impartido por ESIC en colaboración con ASINTRA realizado en 2009.

Alejandro ha tenido una amplia y productiva trayectoria dentro de EvoBus - Daimler Buses. Comenzó su carrera profesional en EvoBus Ibérica en el año 2000, en el área financiera de la planta de fabricación de chasis que Mercedes-Benz tiene en Sámamo (Cantabria). Posteriormente, asumió diferentes funciones como controller en la central de EvoBus GmbH en Stuttgart (Alemania). A su regreso a España, fue nombrado responsable de Controlling en EvoBus Ibérica, en 2010 ascendió a director de posventa para los mercados de España y Portugal, hasta ahora ha sido director financiero para España y Portugal, puesto que ocupó en 2013.

El nuevo director general asume su puesto en un momento con una coyuntura general complicada lo que implica un reto adicional: “Si bien la incertidumbre es la característica principal que puede definir la situación actual en todos los ámbitos, el grupo al que pertenecemos, Daimler Buses y por tanto nuestra empresa, EvoBus Ibérica, cuenta con bases sólidas para predecir que seguiremos siendo el referente en el mercado de autobuses y autocares porque vamos a poder sacar el máximo provecho a nuestra gama de productos y servicios actual y venidera. Hoy en día es fundamental tener capacidad de adaptación a las constantes sorpresas que nos depara la actualidad. Saber ofrecer soluciones válidas a nuestros clientes y conseguir que tu empresa trabaje como un solo equipo para poder así sacarle el máximo partido a las capacidades disponibles son, para mí, prioridades inquestionables”. Nos comenta el propio Alejandro.



Alejandro Alcalde sucede en el cargo a **Juan Antonio Maldonado**, que tras 14 años al frente de EvoBus Ibérica y 35 años trabajando para el Grupo Daimler, ha decidido disfrutar de su jubilación. “Desde EvoBus Ibérica queremos agradecer a Juan todos estos años de dedicación y compromiso con los empleados, operadores, asociaciones y medios del sector de transporte de viajeros por carretera”. ■

Alsa avanza en su compromiso con la movilidad sostenible y los ODS

Presenta su Memoria de Sostenibilidad



Todos los autobuses urbanos operados por la compañía en España serán cero emisiones en 2035.

La compañía de movilidad Alsa acaba de presentar su [Memoria de Sostenibilidad](#) en la que informa de los avances en materia de sostenibilidad y contribución a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) registrados el pasado año.

Como novedad, la memoria de este año, verificada por Aenor de acuerdo a los estándares GRI, incluye también la actividad internacional de la compañía, y da cuenta de compromisos y metas concretas fijadas respecto a los ODS en los que más impacta

la actividad de Alsa, relacionados con la sostenibilidad (ODS 11), la seguridad (ODS 3), y la igualdad de oportunidades (ODS 5).

Como operador de movilidad sostenible, los retos más ambiciosos de la compañía se concentran en el ámbito de la descarbonización y la reducción de emisiones. En este sentido, Alsa ha ampliado su compromiso medioambiental, que se concreta en el objetivo de que todos los autobuses urbanos operados por Alsa en España sean cero emisiones en el año 2035. Este mismo compromiso de flota cero emisiones se formula para el año 2040 referido específicamente a los autocares de largo recorrido.

Gestión responsable

Además de los compromisos en materia medioambiental, en la memoria se informa de los logros alcanzados y de los objetivos de gestión responsable en los distintos ámbitos de la compañía.

Así, en lo que respecta a la seguridad, en el último año la tasa de siniestralidad culpable se ha reducido un 20% en los servicios de Largo Recorrido y un 60% en las operaciones en Marruecos. La compañía se ha marcado el objetivo de que el 100% de su flota esté equipada con cámaras inteligentes en 2040.

En el ámbito de los clientes, se ha conseguido recuperar la confianza de los viajeros en el autobús para sus desplazamientos, y el Índice de Satisfacción del Cliente (ISC), ha superado los niveles anteriores a la pandemia, con una media de 8,07 puntos.

En lo que se refiere a las personas que conforman su plantilla, formada por 15.000 profesionales, se ha continuado avanzando en las políticas de igualdad. En la actualidad, el porcentaje de mujeres en plantilla en España es del 15,23%, y la compañía se ha comprometido a incrementar este porcentaje hasta el 25% en el año 2035.

Reducción de emisiones

Alsa ha reducido sus emisiones totales de Gases Efecto Invernadero (GEI) un 10,5% desde 2015. A esta reducción han contribuido los 131 vehículos

con tecnologías alternativas eco o cero incorporados a su flota en 2021, que han supuesto una inversión de 46 millones de euros. Con ello, el 13% de la flota de Alsa en España ya está propulsada por tecnologías limpias en sus diferentes variantes. En este proceso de transición hacia flotas cero emisiones, destaca la puesta en servicio del primer autobús de hidrógeno 100% eléctrico que opera en España una línea urbana de forma regular y permanente en la ciudad de Torrejón de Ardoz (Madrid).

Asimismo, el pasado año lanzó una iniciativa para compensar las emisiones, ofreciendo a sus clientes la posibilidad de hacer una donación para compensar la huella de carbono que generan sus viajes. Ello se ha materializado en la creación del “Bosque Alsa” en Congosto de Valdavia (Palencia), que ya se ha iniciado con la reforestación de 8 hectáreas en esta zona de alto valor ecológico que quedó arrasada por un incendio en 2020.

Por último, en lo referido a las relaciones con la Comunidad, Alsa mantiene convenios de colaboración con 28 fundaciones y ONG y 59 universidades. La compañía focaliza su política de Responsabilidad Social en acciones que favorezcan la empleabilidad de personas con discapacidad y/o en riesgo de exclusión, a través del apoyo a entidades como Plena Inclusión o Fundación Integra.

En el siguiente enlace puedes acceder al [Informe Completo](#). ■

Las ilusiones viajan en autobús

Arriva presenta su campaña de Navidad 2022 #ElBusdelasIlusiones, poniendo en valor el autobús como un punto de encuentro seguro, diverso e inclusivo

Arriva presenta “Las ilusiones viajan en autobús”, su campaña de Navidad cuya pieza central es un [video](#) con el que el operador de transporte público quiere poner en valor el autobús como un punto de encuentro para los ciudadanos seguro, diverso e inclusivo.

La campaña #ElBusdelasIlusiones, que llega con muchas sorpresas, está disponible en las redes sociales y la web de la compañía y estará muy presente durante todas sus acciones en estas fechas navideñas.



Esta es una campaña optimista, que recoge el fuerte compromiso de Arriva con la diversidad y las comunidades en las que opera.

Por ello, el protagonista de esta historia es un joven alegre, divertido, que tiene como propósito “ser feliz”, interpretado por el cantante Austin Guerrero. Le acompañan la también joven cantante Ronia Alvarado y un grupo de “viajeros” muy diferentes entre sí: niños, adolescentes, personas mayores... perfiles muy distintos, reunidos en un mismo lugar, un autobús.

La historia se ha rodado íntegramente en el interior de un autobús de Arriva. Además de los figurantes profesionales, han participado empleados de Arriva; también dos usuarios de la Fundación Götze, organización no lucrativa que realiza una labor integral dirigida a personas con discapacidad inte-

lectual; y Marta Nuño, jugadora del equipo Arriva Alcorcón Fútbol Sala Femenino. La producción ha estado a cargo de la empresa Grupo Horus.

#ElBusdelasIlusiones, en definitiva, es una historia colectiva de alegría, entusiasmo, felicidad y diversión que, frente a las diferentes circunstancias negativas que ocurren, se presenta como un canto a la felicidad, a la colaboración y el optimismo.

Arriva, en el contexto actual, ha redoblado su compromiso para seguir ofreciendo un servicio de calidad, cada vez más eficiente y respetuoso con el medio ambiente; y este es el espíritu que quiere transmitir con esta campaña navideña.

El video está disponible en el canal de YouTube de Arriva, en este enlace: <https://www.youtube.com/watch?v=a6GrwERYUmE> ■



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.

La próxima generación de Setra TopClass y ComfortClass

Evolución en diseño, seguridad, economía y flexibilidad



La prensa especializada ha podido probar en Lisboa las próximas generaciones de Setra ComfortClass y Setra TopClass. Así, tras más de siete décadas destacando por sus autocares de turismo premium, ahora llega la próxima generación de Setra ComfortClass, que representa un concepto versátil de autocar que cumple con los más altos requisitos en términos de economía, seguridad y flexibilidad. Los modelos HD ComfortClass se distinguen especialmente por su amplia gama de variantes, pudiéndose utilizar para implementar perfectamente casi cualquier modelo de negocio.

Por otro lado, los modelos exclusivos TopClass HDH llevan los viajes en autocar a un nuevo nivel. La combinación del máximo confort de larga

distancia, el lujo individual y la excelencia técnica crean una verdadera experiencia de viaje. El cuidado diseño y los últimos sistemas de asistencia hacen de la próxima generación de autocares Setra el buque insignia de cualquier flota.

El nuevo rostro de la familia Setra, un nuevo elemento de carácter y un mayor desarrollo de las luces traseras

La próxima generación de ComfortClass y TopClass muestra la nueva cara familiar de la marca, incluyendo un autocar de turismo de dos pisos. Aunque el diseño destaca notablemente de sus modelos predecesores desde todos los ángulos, sigue siendo el típico Setra. Además, los cambios

suaves en su apariencia también tienen ventajas prácticas. El nuevo rostro de la familia Setra combinan forma y función junto con los elementos de diseño típicos de la marca.

Los cierres curvos se transforman lateralmente en un elemento de iluminación LED completo. Esta guía de luces combina intermitentes, luces diurnas y luces de posición. Además, los elementos de iluminación son idénticos en la parte izquierda y en la derecha, lo que hace que sea más fácil tener las piezas de repuesto a mano y, por lo tanto, reemplazarlas. Los nuevos faros LED son aún más brillantes (serie TopClass, opción ComfortClass), con su diseño técnico similar a un foco de teatro que también crean un toque de luz visual.

Un Setra además tiene carácter y, por ello, se ha agregado un nuevo elemento en ambos lados. El sello de diseño tridimensional, colocado en un lugar destacado y con las letras de la marca Setra también tridimensionales, actúa como una característica distintiva e inconfundible. El nuevo elemento armoniza perfectamente con la legendaria “La Línea de Setra”.

Por otro lado, el hasta ahora aspecto inconfundible y discontinuo de las luces traseras del Setra se transformará con rayas fuertes y sólidas. Además, si observa detenidamente, se descubrirán las letras de la marca Setra en la luz trasera. La impresión de línea de la marca está iluminada por una tira de LED dentro de la luz.

Nuevos hitos Active Brake Assist 5 y Active Drive Assist 2: el camino hacia la conducción automatizada de autocares

Setra es sinónimo de seguridad en autocares y muchos sistemas de seguridad y asistencia se han estrenado en un autocar Setra. El concepto de seguridad integrado de Setra ayuda a prevenir accidentes de forma proactiva, protegiendo tanto a los pasajeros como al conductor e involucrando a los usuarios más débiles de la vía. La próxima generación de autocares subraya el alto estándar de seguridad con innovaciones espectaculares en términos de sistemas de asistencia. Setra TopClass y ComfortClass se basan en una plataforma eléctrica/electrónica más desarrollada. Entre otras



cosas, forma la base para la última generación de sistemas de asistencia.

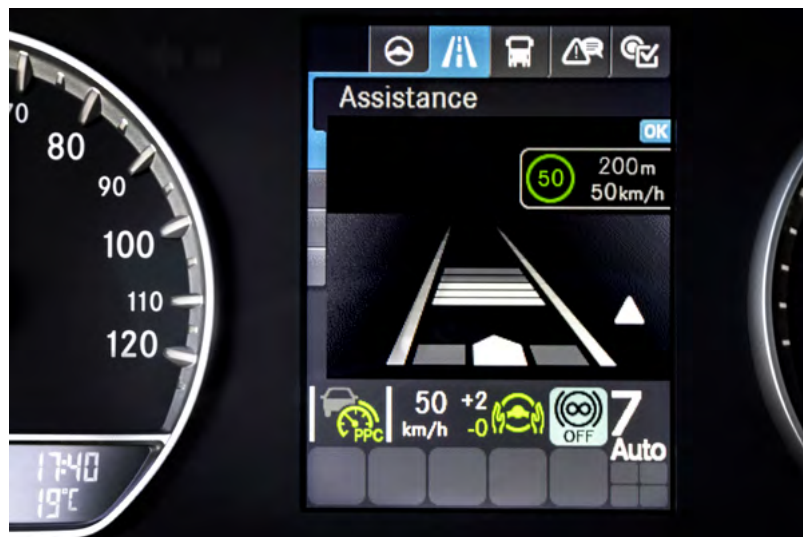
Acelerar, frenar, mantener la distancia, girar, mantenerse en el carril e incluso una parada de emergencia, el nuevo **Active Drive Assist 2 (ADA 2)** da un paso decisivo en el camino hacia la conducción automatizada con autocares. ADA 2 apoya activamente al conductor al combinar varios sistemas de asistencia para mantener la distancia y el vehículo en el carril. El sistema puede frenar, acelerar y mantener el vehículo en el carril mediante movimientos activos de dirección. Para este propósito, combina de manera única las funciones de los sistemas individuales y, por lo tanto, ya permite la conducción semiautomática en todos los rangos de velocidad.

Con ADA 2, todos los sistemas de asistencia funcionan de la mano y se complementan entre sí. De esta manera, ADA 2 funciona de acuerdo con las especificaciones de Predictive Powertrain Control (PPC) para garantizar el estilo de conducción más económico posible. El sistema utiliza mejoras funcionales basadas en el control de cruce adaptativo (ART) y el Lane Assist para la guía longitudinal y lateral del vehículo. Además, ADA 2 se basa en la misma tecnología avanzada de cámara y radar que Active Brake Assist 5 (ABA 5) para detectar el tráfico que circula por delante. También se ha integrado una función de parada de emergencia que detiene el vehículo mediante un frenado automático moderado cuando el conductor no reacciona.

Un componente esencial de ADA 2 es la guía lateral activa dentro del carril por Active Steering Assist con un motor eléctrico como apoyo a la dirección hidráulica y la conexión con la guía longitudinal del

control de crucero adaptativo a través de la fusión de información de radar y cámara.

Con ADA 2 se mantiene al autocar dentro del carril mediante intervenciones continuas en la dirección en una posición objetivo que el conductor puede establecer cuando se activa ART. Y al igual que ART, la guía lateral activa de Active Steering Assist está activa en todo el rango de velocidad del autocar entre 0 y 100 km/h. Un símbolo verde en el volante en la pantalla central indica al conductor que Active Steering Assist le ayuda a guiar lateralmente el vehículo. Si el conductor desea prescindir de esto puede desactivar Comfort Support.



Incluso cuando el ADA 2 está desactivado, el control de crucero adaptativo continúa ocupándose de la guía longitudinal del vehículo, junto con el control PPC. El control de crucero adaptativo reduce la velocidad del autocar antes de acercarse demasiado a un vehículo que va delante para luego acelerarlo hasta la velocidad establecida por el conductor. Y, si es necesario, incluso puede reducir la velocidad del autocar hasta detenerlo con un frenado parcial.

A pesar del apoyo proporcionado por ADA 2, el conductor siempre es responsable. Si el conductor quita las manos del volante, se activa una cascada de advertencia de acuerdo con los requisitos legales. Transcurridos 15 segundos, el sistema de asistencia emite un aviso amarillo, seguido de un indicador rojo en el cuadro de instrumentos y, además, avisos sonoros cada vez más cortos hasta emitir un tono continuo.

La función de parada de emergencia se activa después de 60 segundos desde el inicio de la cascada de advertencia sin que el conductor haya vuelto a colocar las manos en el volante. Esto inicia una reducción de velocidad al soltar el acelerador durante un segundo. La función de parada de emergencia ahora toma el control del vehículo para mantenerlo en el carril. Los faros y las luces de advertencia de peligro se activan, para advertir al tráfico detrás del vehículo, y el vehículo frena moderadamente hasta detenerse. Una vez que el vehículo está parado, el freno de estacionamiento eléctrico se activa y el sistema de luces de emergencia continúa parpadeando. Durante la intervención de la función de parada de emergencia, el conductor recibe infor-

mación continua sobre la parada de emergencia y la opción de anulación mediante un pitido audible continuo y una advertencia visual en la pantalla, y puede cancelar el proceso mediante un kickdown.

El exclusivo **Emergency Brake Assist 5 (ABA 5)** es otro hito en el desarrollo de la seguridad. Presentada por primera vez en un autocar en 2008, la quinta generación de ABBA, alcanza una vez más un mayor nivel de rendimiento. Por primera vez, ABA 5 utiliza una combinación de radar y sistema de cámara. El sistema de asistencia, que es estándar en los modelos TopClass y ComfortClass, no solo puede realizar un frenado máximo automático hasta detenerse para obstáculos estáticos y en movimiento, ahora también puede realizar un frenado automático máximo para peatones en movimiento y parados incluso a una velocidad de 50 km/h.

ABA 5 detecta tanto a peatones en movimiento como a personas que se detienen repentinamente. Si existe riesgo de colisión con un peatón, ABA 5 advierte al conductor del autocar de forma visual y acústica y, al mismo tiempo, inicia un frenado parcial con hasta el 50% de la fuerza de frenado máxima. Si el conductor no reacciona, se inicia automáticamente el frenado de emergencia hasta que el vehículo se detiene.

Otras innovaciones, como el freno de estacionamiento electrónico o el sistema de cámara de 360°, aumentan significativamente la seguridad además de la funcionalidad y la facilidad de uso. Lo mismo se aplica a los nuevos faros Full LED, aún más brillantes, y al asistente de luces altas (ver texto separado sobre la cabina y el diseño).

Economía excepcional: nuevas tecnologías y sistemas de asistencia

Una de las propiedades sobresalientes de todos los autocares de Setra es la máxima rentabilidad, que se incrementa aún más en la próxima generación de los modelos TopClass y ComfortClass HDH y HD gracias a los nuevos sistemas de asistencia revolucionarios.

Además, con una larga ventilación de techo en la parte delantera, un parabrisas muy curvado, una aerocola con un borde desprendible y muchas otras medidas detalladas, los vehículos Setra TopClass 500 y ComfortClass 500 lograron un nuevo récord en su segmento con un coeficiente de arrastre de $cd=0.33$ en su estreno. Al mismo tiempo, la carrocería se bajaba automáticamente a velocidad de autopista para reducir el área de la superficie delantera. Y cuenta con un tren motriz perfectamente coordinado de una sola fuente con motores, transmisiones y ejes motrices de baja fricción son otros aspectos destacados.

Intervalos de mantenimiento de hasta 120.000 kilómetros o dos años, el servicio ejemplar 24/7 y una de las mayores redes de servicios específica para autocares de turismo de Europa proporcionada por Omniplus. Además, Omniplus On ofrece una amplia gama de servicios digitales, incluido Omniplus Uptime, la función de supervisión permanente de todas las funciones esenciales en el autocar.

El control de crucero predictivo **Predictive Powertrain Control (PPC)** más desarrollado, estándar en Setra TopClass y ComfortClass, integra un estilo de conducción adaptado a la topografía en la transmisión automática y, junto con la estrategia de cambio de marchas coordinada con precisión, permite ahorros de combustible notables. Con la nueva generación optimizada, el sistema es ahora aún más potente. PPC opera en caminos rurales, considera intersecciones y rotondas, y está conectado en red con control de crucero adaptativo. El funcionamiento ya es posible a partir de una velocidad de 15 km/h.

Optimizado y desarrollado para el futuro de la conducción inteligente, el control de crucero predictivo PPC es un excelente ejemplo de redes digitales para autocares. Se basa en los datos topográficos de más del 95% de las autopistas, las principales

autovías y carreteras nacionales e interurbanas en muchos países europeos. PPC siempre conoce la posición actual del autocar y su próxima ruta, incluido el perfil de altitud o la pendiente a través de GPS. Basándose en estos datos, la velocidad actual y especificada, la masa actual del vehículo y los datos sobre la potencia del motor, el par y la transmisión, el PPC regula la velocidad e influye en la estrategia de cambio de marchas. EcoRoll también se usa aquí: la tecnología selecciona la posición neutral de la transmisión y, por lo tanto, permite que el autocar ruede de manera más económica sin pérdidas por arrastre. El motor continúa al ralentí. Después la tecnología vuelve a conectar la marcha apropiada.

El control de crucero PPC mejorado evita frenadas, aceleraciones o cambios innecesarios en recorridos por terrenos sinuosos, ayudando al conductor a lograr un estilo de conducción sin desgaste y que ahorra combustible.

Si el PPC está activado en rutas interurbanas y el sistema identifica una situación de inercia, la velocidad objetivo y el motivo de la reducción de velocidad se muestran en el grupo de instrumentos. Basándose en los mapas almacenados, PPC reduce automáticamente la velocidad al entrar en las ciudades, así como antes de las curvas en carreteras rurales con un radio estrecho u obstáculos como rotondas y situaciones de parada o derecho de paso. A continuación, el conductor se encarga del procedimiento de parada necesario. Pueden adaptar el comportamiento de desaceleración a los eventos de la carretera en cinco etapas, dependiendo de la situación actual, desde un estilo de conducción dinámico a uno particularmente económico. También puede establecer un factor de velocidad de curva en cinco etapas para tener en cuenta las condiciones de los límites, como el ancho del carril y las estructuras al borde de la carretera. El conductor puede anular las intervenciones de PPC en cualquier momento. Después de haber pasado manualmente un obstáculo, el conductor tiene la opción de volver a encender el control de crucero. En cualquier caso, el conductor sigue siendo totalmente responsable de la seguridad de los pasajeros. La interacción entre el PPC y el control de crucero adaptativo también puede mejorar aún más la eficiencia del combustible: ART proporciona continuamente al sistema información sobre los vehículos que circulan por delante para que el sistema de control de crucero inteligente

pueda planificar los cambios de marcha y el perfil de velocidad de manera ideal y hacer el mejor uso posible del impulso del vehículo para las fases de conducción por inercia.

Previamente, el **voltaje del sistema eléctrico** a bordo tenía el objetivo de llevar las baterías a un estado de carga del 100% lo más rápido posible y mantenerlas allí. A partir de ahora, la tensión de la red de a bordo de Setra TopClass y ComfortClass se seleccionará en función de factores de eficiencia. Esto significa que, en las fases de inercia, la tensión de carga aumenta para cargar energía libre en la batería, y, por el contrario, la tensión de carga se reduce en las fases de tracción, es decir, al acelerar o cuando se requieren altos niveles de potencia en pendientes ascendentes. Esto alivia la tensión en los alternadores y, por lo tanto, reduce el consumo de combustible. Si el estado de carga de las baterías cae por debajo del 70%, la función se desactiva y se ajusta un voltaje de carga optimizado para la batería. La función se desactiva a intervalos regulares de horas de funcionamiento y la tensión de carga optimizada se aplica durante un cierto período de tiempo para el mantenimiento de la batería y, por lo tanto, para la vida útil de las baterías. La regulación eficiente de la tensión del sistema eléctrico de a bordo reduce el consumo de combustible en alrededor de un 0,3%.

Y, para una mayor sostenibilidad, con **Driver Score** el nuevo sistema de asistencia evalúa el comportamiento de conducción actual de acuerdo con numerosos parámetros, así como el uso de los sistemas de asistencia al conductor y permite una rápida mejora del comportamiento de conducción a través de comentarios individuales y sugerencias en la pantalla. Driver Score proporciona al conductor un apoyo importante. Con prácticos mensajes en la pantalla, pueden optimizar continuamente su estilo de conducción. El sistema evalúa en cuatro categorías: aceleración, frenado, equilibrio y conducción por inercia.

Basándose en la experiencia de los últimos años, los desarrolladores han redefinido los parámetros para evaluar el estado del vehículo. Las indicaciones de niveles bajos de combustible, AdBlue y aceite de motor también son importantes para un estilo de conducción eficiente. Driver Score también reconoce la influencia de otras categorías que tienen un impacto en la conciencia de costes, por ejemplo, la presión de los neumáticos. También

hay comentarios sobre el estilo de conducción individual, que se muestra al conductor mientras conduce u opcionalmente después, con información práctica para optimizar el viaje en caso de desviaciones significativas del estilo de conducción ideal. Esto garantiza un uso rentable y eficiente en todo momento.

Los innovadores sistemas de asistencia de la Setra TopClass y ComfortClass exigen mucho al conductor, pero se tienen que entender para poder beneficiarse de ellos. **Omnipus Expert Handling Training** es un curso de formación sobre cómo hacer un uso óptimo de todos los sistemas tecnológicos de la próxima generación de TopClass y ComfortClass. Para que los conductores de autocares sean más seguros, más económicos y más confiados en la carretera.

Omnipus Expert Handling Training sensibiliza a los conductores sobre el uso seguro, económico y ecológico de los autocares. Como servicio especial, la formación de conductores se lleva a cabo donde se necesita el conocimiento: in situ en las instalaciones de la empresa. Además de una parte teórica, el programa de formación también incluye pruebas de conducción con instrucción práctica. Además, se puede combinar con otros cursos de formación de conductores de Omnipus. Todos los cursos de formación de conductores de Omnipus se reconocen como formación adicional en la Cua- lificación de Conductores Profesionales.

El puesto de conducción se mejora aún más con numerosas características nuevas

Los puestos de conducción de Setra TopClass y ComfortClass son atractivos gracias a su equipamiento de alta calidad y cómodos gracias a su excelente ergonomía. El concepto de manejo intuitivo ha sido diseñado con precisión para cumplir con los requisitos de la conducción diaria. Y con las nuevas características del equipo y los sistemas de asistencia, los beneficios de la aplicación y la seguridad ahora aumentan aún más.

El conductor activa el sistema de cierre centralizado con una pulsación corta de un botón en la llave del vehículo. La llave puede permanecer en su bolsillo ya que el vehículo reconoce la llave en el área de la cabina después de haber accedido al autocar. El conductor ahora puede desbloquear la cerradura de encendido o encender el encendido



con solo presionar un botón. El motor se pone en marcha presionando brevemente el botón de inicio mientras se acciona simultáneamente el pedal del freno, o alternativamente presionando el botón de inicio durante más de cinco segundos. Al mismo tiempo, **Keyless-Start** aumenta la seguridad contra el robo del vehículo gracias al inmovilizador integrado.

A la izquierda del panel de instrumentos, el conductor encontrará una nueva consola con la unidad de control de **freno de estacionamiento electrónico estándar**, que combina un manejo sencillo y un alto nivel de seguridad. El conductor activa el freno de estacionamiento manualmente y se libera ya sea pisando el pedal del acelerador o presionando el botón "P". La función de retención integrada se activa cuando el vehículo está parado al pisar con más fuerza el pedal del freno. El freno no se suelta hasta que el conductor vuelve a pisar el pedal del acelerador. Al circular por pendientes, el sistema ayuda al conductor con la ayuda de arranque integrada adicional (de serie en la TopClass). Finalmente, el freno de estacionamiento se activa opcionalmente de forma automática cuando el vehículo está parado, el conductor se desabrocha el cinturón de seguridad y abandona el asiento del conductor. Esto evita que el autocar ruede involuntariamente.

El **nuevo asistente de luz de carretera** enciende o apaga automáticamente las luces de carretera en función del tráfico, de modo que siempre se garantiza una iluminación óptima de la carretera. De esta manera, contribuye a una mayor seguridad a través de mejores condiciones de iluminación y una iluminación optimizada, y aumenta el confort y la seguridad en la conducción. Junto con los nuevos faros LED, aún más brillantes, TopClass y ComfortClass vuelven a establecer estándares para una visibilidad óptima incluso en condiciones desfavorables.

A su vez, el **nuevo sistema de cámara de 360°** ofrece una visibilidad panorámica perfecta al maniobrar y en espacios reducidos. Gracias a este sistema, también se pueden detectar transeúntes, ciclistas y obstáculos en áreas que de otro modo serían difíciles o imposibles de ver para el conductor. Un total de cuatro cámaras en la parte delantera, trasera y encima de las ventanillas laterales registran el entorno inmediato del vehículo y generan una visibilidad panorámica indirecta de 360°. La imagen correspondiente a vista de pájaro se muestra en un monitor de 10 pulgadas en el pilar A. La pantalla se divide en dos secciones. Hay cinco vistas diferentes para elegir: 360° a vista de pájaro para formato completo y opcionalmente complementado con las imágenes de las cámaras

individuales. La segunda imagen en el monitor depende de la situación de conducción: por ejemplo, si se activa una señal de giro o se engrana la marcha atrás, la vista cambia automáticamente al lado correspondiente.

El conductor también puede seleccionar la imagen deseada de un menú en la pantalla. Las vistas de las cámaras de 360° se muestran cuando se conduce hacia adelante hasta una velocidad de aprox. 30 km/h y siempre disponible cuando se conduce marcha atrás. Las imágenes reflejan un campo de visión hasta una distancia de unos cinco o seis metros, de modo que se asegura la cobertura del carril adyacente.

Por otro lado, el **nuevo sistema de información y entretenimiento Coach Infotainment Series** ofrece el uso de medios de última generación para uso profesional en autocares de turismo. Establece altos estándares en términos de operación y equipamiento para electrónica de entretenimiento en autocares.

La interfaz central del nuevo Coach Infotainment Series es un monitor en formato de siete pulgadas en la cabina, que se encuentra en el panel de control derecho del puesto del conductor y, por lo tanto, también se puede acceder desde el asiento del guía turístico. El contenido se puede reproducir en los monitores del habitáculo y en los altavoces, aplicándose tanto a los medios descargados de Internet durante la conducción como a los medios de una base de datos local a bordo del autocar, como un lápiz de datos. Otra ventaja son los nuevos monitores de 21,5 pulgadas (54,4 cm) en calidad Full HD para una imagen brillante.

Además, integrado en la serie Coach Infotainment hay un sistema de navegación con un mapa 3D para el conductor, que recibe informes de tráfico actualizados en línea y puede ajustar su ruta en consecuencia o, si es necesario, informar rápidamente a los pasajeros de cualquier cambio o retraso.

Los conductores sensibles también notarán la **próxima generación de ejes delanteros** en los modelos HD y HDH. La conexión es más rígida, los amortiguadores se han reorga-

nizado, lo que tiene un efecto positivo en el ruido y la comodidad de conducción.

El habitáculo se vuelve aún más confortable, espacioso y lujoso

Mucha libertad de movimiento, techo de cristal TopSky Panorama opcional (TopClass), confort climático perfecto, materiales seleccionados en una composición de buen gusto y alta calidad, comodidad ejemplar en los asientos de fabricación propia y una gran selección de tapizados de tela y cuero. Como combinaciones de estos, numerosos equipos opcionales y opciones de personalización: la cabina de pasajeros de Setra ComfortClass y TopClass tradicionalmente tiene clase, pero aún hay margen de mejora.

Directamente al embarcar, los pasajeros de la TopClass son recibidos opcionalmente por una agradable fragancia que enriquece el ambiente confortable. Además, la próxima generación de autocares Setra atrae todos los sentidos gracias a las nuevas paredes divisorias. Las inserciones transparentes hechas de vidrios polarizados son elegantes, crean transparencia en el habitáculo y amplían visualmente el espacio.

Asimismo, los desarrolladores han revisado los colores de los habitáculos de los autocares. Esto incluye, por ejemplo, las cubiertas de parapeto en las ventanas laterales o la cubierta de la cabina del baño; todos estos componentes ahora están en negro. La ventaja visible: las fundas de los asientos de colores, que a menudo se diseñan en Setra, destacan más claramente. Los pasajeros atentos



descubrirán los juegos de servicio renovados con salidas de aire redondas e intuitivas ajustables en 360° sobre sus cabezas, un pequeño detalle con un gran impacto.

Igualmente, Setra ofrece a los pasajeros el mejor entretenimiento a bordo. La última generación de monitores de 21,5 pulgadas tiene un marco más delgado, lo que significa que el área de superficie de las pantallas es correspondientemente mayor. Los monitores se basan en los últimos avances tecnológicos y establecen nuevos estándares para los monitores LCD. Se basan en la pantalla LED TFT de alta resolución (1920 x 1080 píxeles) y una excelente calidad HD.

Con el interior reelaborado visual y técnicamente, la próxima generación de TopClass y ComfortClass parece aún más espaciosa y sofisticada y, por lo tanto, enfatiza su posicionamiento premium.

Seis modelos ComfortClass HD y tres modelos TopClass HDH satisfacen cualquier demanda, además del autocar de dos pisos como clase propia

Seis versátiles modelos HD de la ComfortClass, tres autocares de lujo de la TopClass que destacan en todos los aspectos, además del autocar de dos pisos S 531 DT: el programa de Setra no deja sin respuesta las exigencias del autocar hecho a medida. Además, existe una amplia gama de equipamiento especial: puerta trasera en lugar de entrada central para modelos HD con distribución correspondiente del habitáculo, techo de cristal TopSky Panorama, elegantes asientos para tres personas con piso nivelado, una fascinante variedad de tapicería y extras. Casi ningún Setra es igual a otro, cada Setra es una solución adecuada.

Los modelos Setra HD de la **ComfortClass** son perfectos cuando los pasajeros exigentes con equipaje voluminoso realizan viajes largos. La próxima generación de la ComfortClass 500 con seis modelos diferentes ofrece el vehículo adecuado para cada requisito.



El ComfortClass S 511 HD de 10,5 metros es un autocar compacto de alto rendimiento. El club bus increíblemente maniobrable es el especialista para viajes de alta calidad con grupos pequeños, también como lanzadera VIP equipada exclusivamente. La ComfortClass S 515 HD es la todoterreno en formato tradicional de doce metros. El súper talento para cada flota de autocares es un autocar de largo recorrido, un autocar VIP o incluso un autobús interurbano, según sea necesario. De dos ejes, es muy económico y, con una longitud de unos doce metros, también espacioso. La ComfortClass S 516 HD/2 ofrece la máxima eficiencia con una gran capacidad de pasajeros. Con sus dos ejes, es el autocar más económico entre los modelos de 13 metros: muchos asientos, amplio espacio para equipaje, todo en solo dos ejes para autocares de larga distancia muy frecuentados o como autocar de turismo para grupos más grandes.

La ComfortClass S 516 HD de 13 metros de largo marca la introducción al mundo de los vehículos de tres ejes. El S 516 HD significa más lujo, más capacidad de carga, más maniobrabilidad. El modelo HD destaca por su gran habitáculo y su enorme capacidad de carga. Sigue siendo sorprendentemente maniobrable gracias a su eje de arrastre de dirección activa. La ComfortClass S 517 HD es un espacioso autocar de largo recorrido con una gran capacidad de carga, con un generoso maletero que ofrece una gran capacidad de carga y mucho espacio para los pasajeros. El S 517 HD, de casi 14 metros de largo, está predestinado para viajes

de larga distancia con largas estancias y conducción de largas distancias. La ComfortClass S 519 HD es un especialista en servicios de autocares de turismo de larga distancia. Con una longitud de poco menos de 15 metros, es el corredor de larga distancia entre los modelos HD y ofrece espacio para numerosos pasajeros y mucho equipaje.

Una variante del S 519 HD con una segunda puerta detrás del eje trasero en lugar de la entrada central habitual representa una nueva incorporación a la línea. Esta solución, ya conocida de los vehículos de dos ejes, da como resultado un nuevo diseño del habitáculo con una distribución uniforme de las filas de asientos a izquierda y derecha, así como un posicionamiento del baño y la cocina en la parte trasera. Al mismo tiempo, el maletero entre ejes crece de 12,6 a 13,7 metros cúbicos, lo que corresponde a un volumen de más de 200 litros por pasajero.

Por su parte, **Setra TopClass 500** cuenta con tres fascinantes modelos HDH sobre tres ejes. La TopClass S 515 HDH es adecuada cuando se requiere tamaño combinado con maniobrabilidad. El modelo más compacto de la TopClass es especialmente práctico. Con un radio de giro de menos de 20 metros, siempre se mantiene seguro, incluso en topografías difíciles. El autocar de turismo de doce metros de largo combina un tamaño impresionante con un comportamiento de conducción ágil. El TopClass S 516 HDH de 13,3 metros de largo es el todoterreno y está en el centro de la gama. Gra-

cias a su versatilidad y exclusividad, es siempre la elección adecuada para viajes exigentes. El modelo tope de gama TopClass es el S 517 HDH, el autocar de turismo de lujo para aquellos que piensan en grande. El modelo HDH es el buque insignia de todas las flotas, ofrece mucho espacio y opciones de personalización ilimitadas. Y gracias a su longitud de 14,2 metros, también cuenta con un enorme maletero, espacio incluso para grandes grupos de viaje en un ambiente lujoso.

Diseño distintivo, elegancia atemporal y lujosa comodidad en dos niveles: junto con su economía, el **autocar de dos pisos** Setra TopClass S 531 DT garantiza una fascinación ilimitada. Ya sea la máxima eficiencia en rutas de larga distancia, el máximo confort en viajes de larga distancia o el lujo individual como autocar bistró, el S 531 DT se adapta a una amplia gama de conceptos de viaje.

En la ComfortClass de Setra el **tren motriz** se basa en el motor de seis cilindros en línea OM 470 con una cilindrada de 10,7 litros. Según el modelo, hay tres clasificaciones de potencia disponibles entre 290 kW (394 hp), solo S 511 HD, más de 315 kW (428 hp) y 335 kW (456 hp).

Los modelos de tres ejes también están disponibles con el OM 471 de seis cilindros en línea más grande (cilindrada de 12,8 litros) con una potencia nominal de 350 kW (476 hp). Los clientes pueden elegir entre una transmisión manual de seis velocidades (solo para vehículos de dos ejes) y la transmisión manual totalmente automatizada GO 250 8

PowerShift para la unidad de potencia compacta, mientras que la transmisión manual PowerShift se usa en conjunto con el motor más grande. El OM 471 trabaja de forma consistente en la parte trasera de la Setra TopClass. La potencia estándar es de 350 kW (476 hp), opcionalmente de 375 kW (510 hp). Es estándar en un autocar de turismo de dos pisos. En la TopClass, todos los motores están acoplados con la transmisión manual completamente automatizada GO 250 8 PowerShift. No importa qué combinación.

En el siguiente enlace se puede acceder a toda la información sobre próxima generación de [Setra ComfortClass y TopClass](#). ■



El MAN Lion's Intercity LE, disponible en versión urbana y con MAN EfficientHybrid, es un autobús urbano con futuro

Máxima flexibilidad en la configuración del equipamiento para tres longitudes de 12,44 a 14,46 metros



El nuevo MAN Lion's Intercity LE ha conquistado los corazones de los clientes con su premiado diseño «Smart Edge». El último descendiente del Lion vuelve a sentar las bases en su clase gracias a su flexibilidad. Y ahora también en el centro de la ciudad y con el ahorro de combustible del MAN EfficientHybrid.

El transporte urbano moderno se presenta en múltiples formas y tamaños, sobre todo cuando entra en los estrechos límites de la ciudad. Precisamente por eso cada vez más empresas de transporte apuestan por el diseño Low Entry, que es más rentable que la costosa tecnología de piso bajo. MAN Truck & Bus ha aprovechado las décadas de experiencia en este segmento y, basándose en la actual serie MAN Lion's Intercity y en el innovador

autobús urbano Lion's City, ha diseñado y comercializado el Lion's Intercity LE, un moderno modelo básico que cumple todos estos requisitos, incluso en su uso en ciudad. Desde el lanzamiento del modelo interurbano en otoño de 2021, los pedidos de los nuevos autobuses Low Entry ascienden a varios cientos en toda Europa. Entre ellos, cabe mencionar el pedido de DB Regio de 940 autobuses MAN (Lion's City y Lion's Intercity LE) para el 2026 con el que se pone de manifiesto la importancia de este modelo en el ámbito de las licitaciones. Entre los nuevos mercados del Lion's Intercity LE se incluyen también España, Israel y Marruecos.

El nuevo Lion también se ha hecho un nombre en la escena pública. En primer lugar, destaca el iF Design Award en la categoría «Producto/Automóviles/

Vehículos» que en mayo de este año MAN se llevó de vuelta a Múnich gracias al Lion Intercity LE. En España, el vehículo fue nombrado «Autobús del año en España» en los premios nacionales del transporte 2022 celebrados en Madrid y también venció en la categoría de autobús interurbano en los premios alemanes ETM. Asimismo, la editorial Huss de Múnich lo galardonó con el premio a la sostenibilidad y actualmente es uno de los finalistas de los «Sustainable Bus Awards 2023» ante un jurado de renombre internacional.

Tres longitudes prácticas para uso urbano

A principios de 2023, las dos versiones urbanas —Lion's Intercity LE 12 (32 C con 12,44 metros) y Lion's Intercity LE 13 (33 C con 13,14 metros)— completarán la gama de modelos existente. Al mismo tiempo, se lanzará el acreditado sistema MAN EfficientHybrid de la nueva generación de autobuses urbanos. En la tercera fase de producción, en 2024, les seguirán los dos modelos Lion's Intercity LE 14 (34 C/44 C de 14,46 metros y tres ejes) que ofrecen una capacidad de pasajeros especialmente elevada, así como grandes reservas de peso.

La versión urbana del Lion's Intercity LE (32C/33C/34C) cuenta con un diseño sin plataforma en la zona del piso bajo y está siempre equipada con neumáticos 275/70 R22.5 (altura de entrada de 320 mm). Con la versión urbana y, por lo tanto, optimizada para las plazas de pie, se pueden transportar hasta 107 pasajeros.

En todos los Lion's Intercity LE, se ofrecen modernas barras de sujeción en el techo y, de forma opcional, compartimentos de equipaje ajustables en altura en versión abierta o cerrada. La versión interurbana está equipada con los asientos «MAN Intercity Basic». Asimismo, en función de la clase de asiento, también está disponible con cinturones de tres puntos. La versión urbana dispone de tres tipos de asientos con diferentes acabados y tapicerías. Por otro lado, la variante de asiento opcional «MAN City Comfort» también está disponible con un cinturón de seguridad de tres puntos. La versión urbana incorpora de serie puertas de doble hoja, abatibles hacia dentro, en la entrada delantera y central. Opcionalmente, todos los Lion's Intercity LE disponen de puertas correderas basculantes eléctricas de doble hoja del sistema de tecnología modular de MAN especialmente silenciosas y apenas perceptibles al abrir y cerrar.

Diseño «Smart Edge» para una apariencia urbana agradable

El moderno diseño «Smart Edge», que se presentó por primera vez en 2017 con el autocar Lion's Coach, identifica claramente al Lion's Intercity LE como el nuevo modelo básico de la actual familia de vehículos MAN. «Smart Edge» es sinónimo de un diseño coherente de líneas, chaflanes y bordes nítidos y dinámicos en todo el vehículo, que fluye de forma armoniosa creando un concepto de diseño integral y autónomo, sin generar formas agresivas o intrusivas. En definitiva, un concepto de diseño agradable que aumenta la satisfacción de operadores, conductores y pasajeros, sobre todo en el ajetreado y estresante tráfico urbano.

El piso bajo se une a la plataforma de observación

El interior del MAN Lion's Intercity LE también se ha rediseñado por completo y se ha concebido para que el cliente obtenga el máximo beneficio. En la zona de piso bajo, diseñada de forma coherente, la versión urbana prescinde completamente de la plataforma y los compartimentos de equipaje de configuración flexible se ajustan en altura para que los pasajeros más pequeños también puedan alcanzarlos. Los asientos de la zona trasera elevada ascienden de forma gradual creando una especie de asientos tipo anfiteatro que recuerdan a los autocares de alta gama. El diseño del compartimento interior es luminoso, impecablemente suave y agradable. Se ha prestado especial atención a las superficies visibles, todas ellas con un diseño de alta calidad. Este diseño interior se completa con un nuevo concepto de asientos y unas modernas barras de sujeción al techo que presentan una sección transversal ovalada. Los asientos y las barras de sujeción están fijados a las paredes laterales para garantizar la mejor limpieza posible del suelo. Los nuevos asientos de esta zona son modulares y sus superficies pueden sustituirse de forma sencilla en cualquier momento.

El moderno concepto de iluminación con luz directa y continua —una auténtica novedad en los autobuses de línea— logra que el interior parezca muy espacioso, acogedor y luminoso. La iluminación LED directa proporciona una iluminación uniforme y crea un ambiente cálido y agradable, un factor de gran importancia en el transporte por ciudad y por zonas periféricas.



La mejor climatización e higiene a bordo

Los sofisticados y modernos sistemas de ventilación y aire acondicionado están disponibles en diferentes versiones para el MAN Lion's Intercity. En el habitáculo, los filtros de aire antivirales Originales MAN brindan una protección de higiene fiable. Los microfiltros protegen activamente contra la transmisión de virus al reducir considerablemente la concentración de aerosoles en el interior del vehículo. En estos tiempos en los que las exigencias de higiene son mayores debido al coronavirus, la zona del conductor dispone de una separación, fabricada con cristal templado de seguridad de una sola hoja (ESG) o con policarbonato, para proteger eficazmente al conductor de cualquier posible infección por gotas mientras realiza su actividad.

El Lion's Intercity LE ofrece dos pequeños sistemas de aire acondicionado con una potencia de refrigeración de 32 y 33 kW. Las versiones más grandes cuentan con una potencia de refrigeración de 40 y 39 kW. En el tráfico urbano moderno, los potentes sistemas de aire acondicionado son indispensables y aumentan de forma significativa el bienestar de los pasajeros.

Una cabina moderna para un turno completo

El nuevo MAN Lion's Intercity LE ofrece al conductor un puesto de trabajo moderno, que, con su puerta de cabina elegantemente curvada, encaja perfectamente en el concepto de diseño. El asiento del conductor se ha elevado significativamente 120 milímetros en comparación con un autocar de piso bajo, por lo que el conductor se sienta a la altura de los ojos del pasajero, una característica muy apreciada entre los conductores hoy en día por razones de seguridad.

Otro aspecto que tiene buena acogida entre los conductores es el puesto del conductor MAN conforme con la normativa VDV, una característica de la nueva generación del Lion's City que también se puede encontrar en la nueva versión urbana del autobús Low Entry. Este moderno y ergonómico puesto del conductor se ha convertido en un verdadero argumento de ventas en el mercado de los autobuses urbanos MAN. Aquí la sección inferior puede ajustarse junto con el volante según los deseos del conductor. Centrado en la ergonomía, el confort y la seguridad, el puesto del conductor también se ha optimizado en términos de facilidad

de uso gracias a la disposición de los interruptores e instrumentos.

De serie se incluye una pantalla de color de alta resolución y cuatro pulgadas con un menú de paradas, también de serie, que presenta una estética similar al de los autocares y una legibilidad incluso mejor. Los retrovisores optimizados, montados de serie en un marco tubular, aumentan la visibilidad tanto por detrás como por los laterales. Están disponibles con y sin retrovisor de observación frontal, así como con un retrovisor para autobuses escolares independiente en la puerta 1, un elemento importante en los autobuses urbanos que suelen hacer rutas escolares.

Bajo petición, ahora también está disponible el sistema digital de sustitución de retrovisores con cámara MAN OptiView, que brinda al vehículo una estética externa más moderna y proporciona al conductor la máxima visibilidad, en especial cuando hay poca luz en el exterior. Este sistema ayuda al conductor, dado que elimina los ángulos muertos y mejora de forma significativa la visibilidad por la noche y en condiciones meteorológicas adversas. El monitor derecho de alta resolución está situado lejos del autobús orientado hacia el conductor a fin de que esté visible, incluso cuando los pasajeros están subiendo. En combinación con el sistema de asistencia en giros basado en cámaras y con detección de peatones, garantiza la máxima seguridad en los centros urbanos estrechos y complicados.

Potente y eficiente: motor con MAN EfficientHybrid

Gracias al motor D1556 LOH tomado de la nueva generación de autobuses urbanos, el autobús presume de una propulsión aún más potente y confortable, que es idónea para el transporte urbano, el servicio discrecional o incluso en topografías más exigentes. El eficiente motor de nueve litros y seis cilindros está disponible en las potencias de 280 CV (206 kW), 330 CV (243 kW) y 360 CV (265 kW) y un par máximo de entre 1200 y 1600 Nm. La última generación de motores MAN son aptos para biodiésel, así como para aceites vegetales hidrogenados (HVO) y combustibles sintéticos (XtL) sin necesidad de realizar ninguna adaptación y, por tanto, esta nueva generación está absolutamente preparada para el futuro.

A partir de 2023, coincidiendo con el lanzamiento de la versión urbana, el motor D15 de las variantes urbana e interurbana podrá complementarse op-

cionalmente con el sistema MAN EfficientHybrid, que contribuye a reducir de manera considerable el consumo de combustible y, con ello, las emisiones. Además, la función de parada y arranque Start-Stop de serie del MAN EfficientHybrid garantiza fases de parada extremadamente silenciosas tanto en las paradas de autobús como en los semáforos, algo fundamental en ciudad. La pieza clave del sistema es el generador de arranque en el cigüeñal con una potencia de 12 kW, un dispositivo eléctrico que convierte la energía mecánica en energía eléctrica durante el frenado. La energía recuperada se almacena en un módulo Ultracap montado en el techo del vehículo con una capacidad de almacenamiento de 40 vatios hora (Wh). Al invertir el modo de funcionamiento del generador de arranque en el cigüeñal, el motor MAN D15 se puede volver a arrancar de inmediato y recibir apoyo durante la aceleración posterior con la función Boost, con un par máximo de 220 Nm, lo que, a su vez, aumenta de manera considerable la vida del motor, especialmente durante las fases de arranque que suelen ser muy frecuentes en ciudad.

Moderna caja de cambios automática para circular por ciudad

Todos los motores MAN para el Lion's Intercity LE se pueden equipar con las dos cajas de cambios automáticas con convertidor —la Voith DIWA.6 (cuatro marchas) o la nueva ZF Ecolife 2 (seis marchas)— a fin de garantizar una conducción lo más eficiente y relajada posible. Este tipo de cajas de cambios es muy popular entre los clientes del segmento urbano y se adapta a la perfección a las distintas aplicaciones. Además de unos cambios de marcha especialmente suaves, la propulsión ininterrumpida es otra de las cualidades que convence de estas cajas de cambios automáticas acreditadas y de eficacia probada.

Un chasis fácil de conducir fabricado con los mejores componentes

El chasis del nuevo autobús Low Entry está muy avanzado desde el punto de vista técnico y, como cabe esperar, ofrece una suspensión independiente en las ruedas delanteras con un gran ángulo de bloqueo de las ruedas de 56 grados, lo que garantiza unos radios de giro compactos (56 grados con neumáticos urbanos 275/70 R 22,5). Como eje motriz se emplea el acreditado eje hipoides MAN HY-1350-B-03, específico para autobuses, que se puede suministrar con diferentes desmultiplicaciones en función de la caja de cambios y, por tanto, adaptarlo sin problemas al uso previsto.

Al igual que en el resto de autobuses MAN, se han instalado amortiguadores adaptables PCV (Premium Comfort Valve), que permiten una conducción especialmente segura y cómoda además de un bajo mantenimiento. Gracias a un nuevo diseño del flujo de aceite se dispone de un número significativamente mayor de parámetros para el ajuste específico de cada variante de eje, lo que, a su vez, brinda una conducción mucho más cómoda.

Amplio equipamiento de seguridad a bordo

Como todos los autobuses MAN, el Lion's Intercity LE también cuenta con un amplio equipamiento en materia de seguridad. El autobús Low Entry cumple la normativa de seguridad R66.02 de la CEPE para la carrocería gracias al estribo antivuelco en la parte trasera, considerablemente reforzado. Además, incluye de serie ABS/ASR, un eficaz asistente de frenado, y el sistema de estabilidad electrónico ESP. En caso de una fuerte frenada de emergencia, las luces de freno LED también parpadean más rápidamente. El control adaptativo de la velocidad de cruce (ACC) y el sistema de advertencia de abandono involuntario del carril (LGS) están disponibles de forma opcional, en versión táctil o acústica, para los modelos interurbanos. A fin de garantizar una protección eficaz contra incendios, todos los materiales del habitáculo están certifi-

cados de conformidad con la normativa R 118.03 de la CEPE y se ha instalado de serie un sistema de alarma y extinción de incendios en el compartimento del motor y en otros puntos importantes de la instalación. Por último, es posible monitorizar en todo momento los neumáticos y su presión mediante el sistema de control de la presión de los neumáticos (TPM).

Los faros delanteros y traseros son un ejemplo del alto nivel de seguridad que establece el nuevo MAN Lion's Intercity LE. Las luces traseras LED son parte del equipamiento de serie junto con las luces de marcha diurna LED, mientras que los faros delanteros están disponibles, de manera opcional, en versión LED. Las luces LED en todas las funciones de iluminación no solo subrayan el diseño lumínico característico del MAN Lion's Intercity LE, sino que también contribuyen a la seguridad y reducen los costes de explotación. Al mismo tiempo se mejora la visibilidad, puesto que las luces de cruce y las luces de carretera LED proporcionan un 50% más de luminosidad que las luces halógenas. Con la luz LED se consigue, a su vez, una distribución más amplia y, al mismo tiempo, un alcance mucho mayor. Asimismo, la luz blanca brillante cansa menos al conductor, un factor de seguridad importante cuando se realizan turnos largos en el centro de la ciudad. ■



Cómo las asociaciones pueden ayudar a liberar el verdadero potencial de la movilidad

Webfleet forja asociaciones innovadoras con proveedores de servicios para responder a las nuevas demandas



El mundo de la movilidad comercial está evolucionando a un ritmo nunca visto. Desde el tipo de vehículos que utilizan las empresas hasta el combustible necesario para mantenerlos en funcionamiento, pasando por la normativa de las ciudades en las que operan: el cambio está en todas partes. Esta alteración trae consigo nuevos retos y oportunidades, con una creciente demanda de soluciones de movilidad que sean más seguras, más eficientes y más sostenibles.

Webfleet, la solución de gestión de flotas de Bridgestone, está forjando asociaciones innovadoras con proveedores de servicios, tanto nuevos como tradicionales, para responder a esa demanda. Al integrar datos significativos de los vehículos en las soluciones de sus partners, Webfleet proporciona servicios innovadores a sus clientes, creando nuevos modelos de negocio. Juntos, desbloquean el verdadero poder de las soluciones de nuestros socios.

Por qué las asociaciones son esenciales

Para un proveedor de servicios de flotas que quiera que su propuesta actual alcance todo su potencial, los datos son un componente crucial. Y la telemática es la llave que abre el flujo de datos. Los datos fiables crean una visión completa de la cadena de valor. Esa visibilidad ayuda a los proveedores a determinar dónde y cómo pueden crear valor adicional para sus usuarios en cada etapa.

Taco van der Leij, vicepresidente de Webfleet Europa, comenta: “Webfleet ha sido líder en la gestión integrada de flotas durante más de veinte años. En la actualidad, conectamos más de 1,2 millones de vehículos en todo el mundo. Asociarse con nosotros significa trabajar con expertos, acceder a una tecnología de vanguardia que es fácil de integrar. Se trata de ofrecer un valor conjunto a nuestros clientes comunes en nuestro mercado y más allá”.

Los acuerdos firmados en 2021 y 2022

Webfleet siempre está buscando nuevas oportunidades para ayudar a las empresas a crear mejores y mayores soluciones de movilidad. Y durante los dos últimos años han puesto en marcha algunas potentes asociaciones. He aquí algunos ejemplos.

A partir de septiembre de 2021, Webfleet es el partner de telemática preferente del proveedor líder de soluciones de visibilidad de la cadena de suministro **project44**. Con esta asociación, los clientes de Webfleet pueden compartir inmediatamente sus datos para obtener visibilidad de los envíos en tiempo real.

Webfleet también creó una funcionalidad adicional para la plataforma **project44**, que simplificó la experiencia de incorporación e integración del transportista, sin necesidad de configuración manual ni riesgo de documentación errónea, al tiempo que mejoró la seguridad de los datos.

Scoobic Urban Mobility, una empresa que diseña y fabrica vehículos 100% eléctricos para el reparto urbano y de última milla, se asoció con Webfleet en enero de 2022. Mediante esta colaboración, Webfleet proporciona datos de los vehículos en tiempo real a los usuarios de Scoobic, lo que les permite optimizar sus rutas en función de la autonomía restante de la batería, programar el mantenimiento e informar a los clientes sobre los tiempos de entre-

ga. De este modo, pueden mejorar la eficiencia de sus conductores hasta en un 30%.

Además, todos los nuevos vehículos de Scoobic vienen equipados con la tecnología de gestión de flotas de Webfleet y con neumáticos premium de Bridgestone. La solución para vehículos eléctricos proporciona información sobre el nivel de la batería, el tiempo de carga y el punto de recarga más cercano, ayudando a los clientes de Scoobic a gestionar y optimizar sus operaciones con un modelo de pago por uso.

En junio de 2022, Webfleet se asoció con **Muses**, un eOEM con sede cerca de París. Muses instalará Webfleet en todas sus furgonetas eléctricas, una nueva gama de vehículos diseñados para el transporte de mercancías en las ciudades y sus alrededores. El conjunto completo de servicios Webfleet para vehículos eléctricos estará a disposición de los clientes finales que lo soliciten, lo que permitirá controlar en tiempo real el nivel de la batería, el consumo, la energía recuperada, la autonomía restante y el tiempo de carga.

Chargylize es otro proveedor de soluciones innovadoras que trabaja en el ámbito de la movilidad eléctrica. Webfleet se ha unido a Chargylize para ofrecer una solución que permite a los gestores de flotas planificar su viaje de electrificación paso a paso con datos telemáticos precisos que iluminan el camino.

Chargylize simula el cambio a alternativas eléctricas adecuadas basándose en los perfiles reales de conducción y aparcamiento de los vehículos de la flota, así como en la infraestructura de recarga existente, mientras que Webfleet proporciona los datos telemáticos para la comprobación de la electrificación de la flota.

Por otro lado, el pasado mes de noviembre, Northgate y Webfleet se unen para lanzar la nueva versión de **Northgate Data**, la herramienta de telemetría de la compañía. Con esta alianza, Northgate avanza en su objetivo de tener toda su flota conectada.

Northgate Data es un dispositivo que permite a sus clientes llevar a cabo un control total para optimizar el uso de su vehículo y lograr así la optimización en la gestión de flotas. Además, se puede instalar tanto en vehículos operados por Northgate como

en vehículos que sean propiedad del usuario, formen parte o no de la flota de renting de Northgate.

Esta nueva solución proporciona una gran cantidad de mediciones e información, tanto del vehículo como del conductor, a la que se puede acceder de forma fácil gracias a una interfaz de usuario sencilla e intuitiva. Mediante un sencillo cuadro de mandos es posible consultar las gráficas de todos los análisis del vehículo o conductor y programar la elaboración de informes. Gracias a los dashboards personalizados, Northgate Data permite así configurar el análisis de todas las métricas a medida de las necesidades del cliente.

Cómo estos acuerdos ayudan a los clientes

Los clientes están en el centro de todo lo que hace Webfleet. Estamos aquí para ayudarles a mejorar el rendimiento de sus flotas. Cada acuerdo que lanza está impulsado por ese mismo propósito: permitir a las empresas con flotas alcanzar sus objetivos, ya sea reducir el consumo de combustible, mejorar la seguridad, aumentar la productividad o cualquier otra cosa que necesiten hacer.

Taco van der Leij afirma al respecto: “Estas colaboraciones refuerzan nuestro liderazgo en el merca-

do de la telemática y ofrecen a nuestros clientes un valor adicional. Gracias a las colaboraciones con proveedores como Scoobic, project44, Chargyize y Muses, los clientes acceden a una tecnología de vanguardia que de otro modo no sería posible”.

“Nuestros socios también comparten nuestro compromiso de ofrecer a los clientes una configuración sencilla, una incorporación fácil y el máximo nivel de seguridad de los datos”, continúa van der Leij. “Teniendo esto en cuenta, el intercambio de datos entre las plataformas de nuestros socios se limita a lo necesario para ofrecer un servicio óptimo”.

Conclusión

Colaboraciones como éstas abren posibilidades para que los proveedores de soluciones aporten nuevas soluciones al mercado. Son la clave para liberar todo el potencial de las soluciones de movilidad, permitiendo a Webfleet y a sus socios crear mejores soluciones, reducir su huella de carbono y ampliar su alcance en el mercado. Y lo que es más importante, estas asociaciones ofrecen a las flotas de hoy en día el servicio que necesitan para sobrevivir y prosperar en esta época de rápidos cambios. ■



IVECO BUS presenta el URBANWAY Hybrid GNC de 18 m de longitud

La solución de transporte urbano ideal para la movilidad sostenible



IVECO BUS da continuidad al lanzamiento a principios de este año de su autobús urbano URBANWAY Hybrid GNC de 12 m de longitud con la introducción de su nueva tecnología híbrida en la versión articulada del URBANWAY alimentado con gas natural - un paso más en la evolución de su oferta de mix energético. Con la incorporación del nuevo URBANWAY Hybrid GNC de 18 m de longitud compatible con biometano, IVECO BUS amplía su oferta para el transporte urbano para apoyar a los operadores de transporte en su transición energética.

Este nuevo articulado URBANWAY Hybrid proporciona un 16% de ahorro de combustible en comparación con la versión de gas y una reducción de las emisiones de CO₂ de hasta el 16%, junto con una mejora significativa en el coste total de propiedad.

El nuevo vehículo también está disponible en versión Bus Rapid Transit (BRT) bajo el nombre de CREALIS. Esta introducción forma parte de la estrategia del fabricante, como líder en tracción alternativa, de impulsar la transición energética con una mezcla de tecnologías, ofreciendo a los clientes una selección de soluciones según los requisitos de sus misiones y operaciones. Las entregas del nuevo URBANWAY Hybrid en versiones de 18 metros comenzarán a finales de año.

“En IVECO BUS, creemos que es necesario un mix energético para apoyar la necesaria transición energética. Por esta razón, hemos optado por combinar el gas natural con una tecnología híbrida de alto rendimiento y eficiencia en nuestros modelos articulados URBANWAY y CREALIS. Con esta nueva incorporación, IVECO BUS amplía aún más su oferta urbana para una movilidad sostenible y

económica”, explica Stéphane Espinasse, head of Sales & Products de IVECO BUS.

La tecnología híbrida de nueva generación, que cuenta con un motor eléctrico desarrollado en estrecha colaboración con Voith, ofrece una reducción significativa de los costes de energía y de las emisiones de CO₂ en comparación con las generaciones anteriores, al tiempo que optimiza el coste total de propiedad.

Al igual que en la versión de 12 m de longitud, la solución híbrida del URBANWAY articulado incluye una batería de 48 V acoplada a la caja de cambios DIWA NXT y al probado motor Cursor 9. La caja de cambios DIWA NXT se combina con un potente motor eléctrico de recuperación de 35 kW de pico, que actúa como arrancador y generador para recuperar la energía cinética acumulada durante las fases de deceleración y frenado, con una batería LTO de alta energía (48 V) montada en el techo. El motor eléctrico apoya al motor del Cursor 9 durante las fases de aceleración, con el fin de ahorrar combustible.

La nueva solución también cuenta con la función Stop & Start, que ofrece múltiples ventajas a los usuarios y operadores. Elimina el ruido y las vibraciones, lo que se traduce en una mayor comodidad para los pasajeros, los residentes y los peatones en las paradas de autobús, y mejora aún más el ahorro de combustible.

Con estas características, la nueva generación de

URBANWAY Hybrid ofrece un 16% de ahorro de combustible en comparación con la versión no híbrida, una ventaja importante en un momento en que las autoridades locales y los operadores se enfrentan a un aumento de los costes energéticos. Además, esta solución híbrida de combustible renovable les permite reducir sus emisiones de CO₂ hasta en un 16%. Cuando se combina con biometano, la reducción de las emisiones de CO₂ aumenta hasta un 83%.

El diseño más sencillo de esta solución híbrida de nueva generación, que no tiene costosos componentes de alto voltaje, junto con el ahorro en costes de combustible, reduce significativamente el coste total de propiedad en comparación con las anteriores tecnologías totalmente híbridas.

Una amplia gama de soluciones para el transporte urbano

Con esta tecnología híbrida de nueva generación para sus gamas URBANWAY y CREALIS, IVECO BUS amplía su oferta para el transporte urbano, que ahora ofrece una selección de:

- Modelos URBANWAY estándar de 12 metros y articulados de 18 metros equipados con motor Cursor 9 en versiones Diesel y XTL.
- URBANWAY de 10,5, 12 y 18 metros con motor Cursor 9 de Gas Natural.
- CREALIS de 12 y 18 metros en versiones Diesel, XTL y Gas Natural. ■



Irizar presenta el Irizar i6S Efficient en Autocar Expo Lyon y en IBE Rimini

El autocar más eficiente de la historia de Irizar



Irizar acudió a la feria **Autocar Expo** que se celebró en Lyon a mediados de octubre con un stand de 560 m², para presentar al mercado francés una nueva generación del modelo de autocar Irizar i6S Efficient, más eficiente, sostenible y rentable.

En su stand, Irizar expuso dos vehículos de última generación: el nuevo Irizar i6S Efficient marca Irizar y un Irizar i4 GNC sobre chasis Scania. Así, se mostraron por primera vez en el mercado francés estos dos vehículos que ponen su foco en la eficiencia, haciendo de Irizar un referente en el sector de la movilidad sostenible.

Del mismo modo, Irizar acudió un año más a la feria **IBE**, que se celebra en Rimini también a me-

diados de octubre, para presentar el Irizar i6S Efficient, esta vez al mercado italiano.

En su stand Irizar expuso tres vehículos de última generación: un Irizar i6S Efficient marca Irizar, un Irizar i6S sobre chasis Scania y un Irizar i4 GNC sobre chasis Scania. Irizar, mostró así, por primera vez en el mercado italiano, estos tres vehículos que ponen su foco en la eficiencia. Además, la marca contó con otro Irizar i6S Efficient integral en el exterior del recinto para que los allí presentes puedan experimentar la conducción del autocar más eficiente de la historia de Irizar.

Tras dos complicados años de pandemia, Irizar tiene el firme objetivo de abordar los nuevos desafíos

del futuro de la movilidad, siempre con el objetivo de dar respuesta a los retos de eficiencia y sostenibilidad que demandan los tiempos actuales. Prueba de ello, es su gama completa de productos que incluye todas las tecnologías existentes en el mercado: autobuses eléctricos cero emisiones, autocares diésel, biogás, gas natural (GNC y GNL), híbridos y biodiésel.

Con el nuevo Irizar i6S se han reducido los consumos y emisiones hasta un 13%, el peso hasta los 950 kg y el coeficiente aerodinámico en un 30%, convirtiéndose así en un vehículo de última generación, diseñado para ofrecer la máxima eficiencia a los operadores, la mejor experiencia a los viajeros y que apuesta por la sostenibilidad.

Mejora del coeficiente aerodinámico en un 30%

Un excelente rendimiento aerodinámico es la clave de esta nueva generación de autocares. Se ha modificado parte de la delantera del vehículo y el techo. Además, se ha trabajado en la curvatura de la luna parabrisas, y en el resto de lunas delanteras para reducir al mínimo la resistencia del aire.

Además, el Irizar i6S Efficient ofrece la opción de sustituir los espejos retrovisores por cámaras de visión digital, con el doble objetivo de proporcionar una visión de gran ángulo en cualquier condición meteorológica. Estas modificaciones aportan mejoras en el campo de visión directa e indirecta del conductor.

Reducción de pesos de hasta 950 kg

Otro de los grandes retos ha sido reducir el peso. Se ha analizado y reducido el peso de cada uno de los componentes y se ha redistribuido el peso del vehículo con el objetivo de mejorar el reparto los mismos.

Se han empleado aceros de alta resistencia y materiales compuestos más ligero que sustituyen a los materiales estructurales tradicionales.

Gracias a estas innovaciones ha aumentado el espacio para los pasajeros, mejorando así la ergonomía y el confort. Además, se han reducido al mínimo ruidos y vibraciones. Igualmente, el puesto de conductor se ha rediseñado para ser más confortable y ergonómico y ofrecer un campo de visión más amplio. La nueva gama exclusiva de

climatizadores de Hispacold es más compacta, ligera y eficiente.

De esta manera, se ha conseguido elevar al máximo nivel de confort la experiencia de viajar en este nuevo Irizar.

Un autocar inteligente

El i6S Efficient es un autocar eficiente, conectado y seguro, diseñado para la movilidad sostenible del futuro. Cuenta con una nueva arquitectura multiplexada y un nuevo protocolo de comunicación que ofrecen servicios de auto-diagnos en tiempo real. La tecnología Irizar permite el mantenimiento preventivo y la monitorización online para el diagnóstico en remoto.

Gracias a los sistemas de conectividad desarrollados por Datik todos los datos y estadísticas de uso del vehículo se almacenan en la nube para maximizar la rentabilidad, optimizar la planificación de las rutas y minimizar los costes de mantenimiento.

El i6S Efficient ofrece los sistemas más avanzados en seguridad activa para la prevención de accidentes. Además, la estructura del vehículo ha sido reforzada mejorando su respuesta a la torsión, la flexión y el choque frontal aumentando así la seguridad pasiva.

Se ha ampliado y mejorado el campo de visión del conductor y además el sistema de cámaras digitales ofrece una visión panorámica en todas las condiciones y situaciones, ya sea de noche o con lluvia.

La integración de la electrónica en la consola central, la accesibilidad a los mandos y el cuadro de relojes virtual permiten, así mismo, al conductor interactuar con el vehículo, obtener de forma rápida toda la información y administrar el sistema de entretenimiento y confort.

Exhaustivos estudios y ensayos aerodinámicos

Además, el i6S Efficient, cómo todos los autocares y autobuses Irizar, está concebido a partir de las tecnologías más avanzadas en diseño, materiales, componentes y procesos de producción. Ha sido sometido a ensayos de fatiga y pruebas de durabilidad en uno de los institutos de investigación aplicada más prestigiosos a nivel mundial para garantizar su fiabilidad y calidad.



Los exhaustivos estudios y ensayos aerodinámicos con simuladores, y mediciones en circuitos reales han demostrado una excepcional mejora en el coeficiente aerodinámico del 30% y una reducción de consumos y emisiones de hasta un 13%. Estas exigentes pruebas avalan los resultados que hacen del i6S Efficient una referencia en el mercado en consumos y sostenibilidad.

Máxima adaptación

Como siempre, en Irizar se adaptan a las demandas específicas de cada mercado y cliente, ofreciendo la posibilidad de personalizar el vehículo con un sinfín de configuraciones tanto en conducción izquierda como derecha.

El Irizar i6S Efficient está preparado para diésel, biodiésel, gas natural y biogás; y diseñado para adaptarse a futuros modelos de cero emisiones.

Así, Irizar muestra su firme compromiso con sus clientes y la sociedad a los que les ofrece un alto valor añadido en cuanto a productos y servicio

se refiere, sin olvidar aspectos tan fundamentales como son el diseño, la personalización, la seguridad, fiabilidad y sostenibilidad.

Irizar i4 CNG: eficiente, sostenible y rentable

Por otro lado, el Irizar i4 destaca por ser un vehículo versátil e ideal como autocar metropolitano de cercanías para transporte escolar, de empresas o uso discrecional. Las diferentes versiones de este vehículo (H, M, L) permiten obtener un equilibrio perfecto entre accesibilidad y capacidad de maletero en función de las necesidades de cada operador. Los pisos, lisos o rebajados, y los pasillos diáfanos subrayan la idea de adaptabilidad. Además, este vehículo se presenta en longitudes que van de los 10,8 m a los 15 m.

La nueva generación del autocar Irizar i4, presentada hace dos años, incorpora nuevas e importantes novedades centradas principalmente en una significativa reducción de pesos y una óptima distribución de cargas por ejes. El resultado es un vehículo aligerado, con una reducción de peso de



hasta 955 kg, en función de la configuración elegida.

Además, los beneficios ambientales que aportan los autocares con Gas Natural (GNC y GNL) reducen las emisiones de CO₂ entre un 20 y un 25%, las de NOx hasta un 60% y las de partículas, por encima del 98%. Además de un mayor rendimiento térmico que el diésel, se minimizan también las vibraciones y las emisiones sonoras entre 4-5 Db. En relación al coste operativo, se estima que su reducción puede llegar hasta un 35%, dependiendo

del diferencial entre el coste del gas y el diésel.

Los vehículos cuentan con una autonomía de hasta 500 km en la versión GNC y del doble en los de tecnología GNL.

Además del i4 CNG expuesto, la gama de vehículos a gas de Irizar incluye los modelos Irizar i4 e Irizar i3le desde 12 hasta 15 metros en versión GNC, e Irizar i4, Irizar i6 e Irizar i6S desde 12 hasta 15 metros en versión GNL, todos ellos sobre chasis Scania. ■

Rendimiento y fiabilidad del chasis K de Scania para buses

La nueva generación de autobuses de Scania ofrece uno de los chasis más eficientes con una potencia de 500 CV

Un vehículo fiable y eficiente. Esta es la carta de presentación de la nueva gama de autobuses de Scania, que ofrece motores de 9, 13 y 16 litros con potencias desde 320 a 500 CV y que brinda sus versiones más sostenibles en su opción híbrido eléctrico o con motor de gas.

La optimización de la cadena cinemática de esta nueva generación de buses permite un **ahorro de combustible del 6%**, un porcentaje que aumenta si el vehículo cuenta con programación de velocidad y anticipación activa. Además, el piso se ha rebajado de forma que tiene menos peldaños en



la escalera, ofreciendo un acceso más fácil a los asientos, sin renunciar al volumen para el equipaje.

“El chasis de la serie K de Scania es un vehículo fiable y de gran rendimiento. En concreto, el motor de 500 CV ofrece grandes prestaciones, además de una reducción en el consumo de combustible que se traduce en rentabilidad. Cuenta también con un puesto de conducción cómodo y ergonómico, que convierte este vehículo en la mejor opción para largo recorrido”, argumenta Alberto Linares, director de Autobuses, Motores y Sostenibilidad de Scania Ibérica.

Eficientes... y seguros

Junto con la eficiencia, los autobuses de Scania buscan aportar la mayor seguridad para los pasajeros. Estos vehículos llevan incorporados sistemas y características de seguridad activa y pasiva de última generación que ayudan al conductor aumentando su atención sobre los usuarios de la vía circundante o incluso ayudando a controlar el ve-

hículo cuando sea necesario. Los buses de Scania incorporan elementos de seguridad como:

- Programador de velocidad adaptativo con predicción activa
- Asistencia de mantenimiento en carril con dirección activa
- Aviso de detección de puntos ciegos
- Prevención de colisión de usuarios vulnerables en la vía
- Ayuda a la atención del conductor
- Freno de estacionamiento electroneumático
- O protección antiempotramiento

Dos Scania chasis K para Alsa

Esta nueva gama de vehículos en su potencia más alta ya circula en España gracias a Alsa. El operador de transporte de viajeros por carretera ha confiado en Scania para incorporar dos buses con este tipo de chasis K (carrozados por Irizar y Beulas), con motor EURO VI E de 13 litros y 500 CV que ofrece un par motor de 2550 Nm. ■

Últimas entregas de Otokar para Zamora, Salamanca, Autocares Ábalo y Autocares Jon Ander



Zamora Salamanca apuesta por la marca Otokar

Por primera vez la empresa salmantina Zamora Salamanca ha confiado en los autobuses marca Otokar y ha adquirido un **Navigo T** de 8,4 metros, alimentado por el motor Cummins 4 cilindros ISBE 4.5 Euro 6 E, que equipa la caja de cambios automática Allison de 6 velocidades en su versión 2300.

El Navigo T reduce al mínimo las emisiones. Además, la gama cuenta con un nuevo miembro en la familia de **9,2 metros de longitud**, que presenta una mayor capacidad de hasta 39+C+G.

Este autobús ofrece un valor inmejorable para viajes en grupos pequeños. Asimismo, presenta un diseño compacto que facilita su manejo en las carreteras más estrechas.

Su interior destaca por su confort, con reposapiés, reposacabezas, luces de lectura y sistema de entretenimiento a bordo, entre otros.

Zamora Salamanca ofrece alquiler de autobuses,

rutas regulares, servicios especiales, contando con vehículos para movilidad reducida. Pincha en el siguiente enlace si quieres conocer su [historia](#).

Nueva entrega para el Grupo Autocares Ábalo

Por otro lado, el [Grupo Autocares Ábalo](#) ha recibido dos nuevos autobuses Otokar.

Se trata del cuarto vehículo Territo adquirido por la empresa de Pontevedra, en esta ocasión de 12 metros de longitud, y del primer Ulyso TH, adquirido por Transportes José Núñez Barros, empresa del grupo.

El **Territo U**, Clase II, incorpora motor DAF de 270 kW (370 CV) y 1600 rpm. Accesible para personas de movilidad reducida y para sillas de ruedas, este vehículo ideal para el transporte escolar, destaca por su gran capacidad y manejabilidad. Diseñado para ser espacioso y cómodo, cuenta con suspensión en las ruedas delanteras independiente y una configuración de asientos flexible.

A su vez, el **Ulyso TH**, Clase III, equipa motor automático CUMMINS de 320 CV. Con accesibilidad





para personas de movilidad reducida y para sillas de ruedas, e ideal también para el transporte escolar, este modelo destaca también por su rentabilidad, elegancia y confort, agilidad, estructura integral, alta capacidad de equipaje y gran manejabilidad.

Autocares Jon Ander suma un autobús Otokar a su flota

Por último, la empresa vizcaína [Autocares Jon Ander](#) lleva más de 34 años transportando personas, contando para ello con un equipo dotado de la máxima profesionalidad, humildad y trato cercano. Con una flota total de unos 25 vehículos, suma ahora a ella el autobús Ulyso T automático.

El [Ulyso T](#), galardonado como “Minibús del año 2020” y comercializado en España por Somauto, tiene unas dimensiones de 10,10 m de largo, 2,41 m de ancho y una altura de 3,20 m, que le confie-

ren una capacidad de hasta 43 pasajeros.

Impulsado gracias a un motor Cummins ISB Euro 6 de ubicación trasera, con 320 CV, y accionado con caja de cambios automática EcoLife de ZF, este vehículo destaca por su elegancia, confort, seguridad, capacidad y estructura integral.

El Ulyso T cuenta con sistemas de seguridad de última generación (frenado de emergencia, alerta de abandono de carril...). Esto, junto con su enorme maniobrabilidad, garantiza la capacidad del Ulyso T para responder a cualquier necesidad de la carretera. Los pasajeros disfrutan de asientos cómodos, reclinables, con reposacabezas de cuero y reposapiés. Un mecanismo de deslizamiento lateral ofrece mayor confort y espacio a los pasajeros con solo pulsar un botón del asiento.

Además, la durabilidad y los bajos costes de mantenimiento aseguran una excelente rentabilidad a largo plazo. ■

Las baterías de VDL Bus & Coach obtienen una segunda vida en RWE gracias al 'proyecto Anubis'

Las baterías de uso intensivo, extraídas de los autobuses eléctricos VDL Bus & Coach, obtienen una segunda vida gracias al 'proyecto Anubis'. Esta iniciativa de la empresa energética RWE y de VDL Bus & Coach gira en torno al uso sostenible y circular de las materias primas, en este caso baterías de autobús, en un sistema de almacenamiento

central en Moerdijk.

El sector del transporte cambiará rápidamente de un sector altamente dependiente de los combustibles fósiles a uno eléctrico en los próximos años. Suponiendo que todos los autobuses y un número cada vez mayor de automóviles y camiones en los



Países Bajos funcionen con electricidad después de 2030, más de 150.000 toneladas de baterías estarán listas para reciclar cada año. Actualmente, éstas se clasifican como residuos y en su mayoría se llevan a plantas de reciclaje en el extranjero.

Estrategia de sostenibilidad

“En el `proyecto Anubis´, utilizamos inicialmente baterías extraídas de 43 autobuses VDL eléctricos operados por Transdev en Eindhoven desde 2016”, explica Paul van Vuuren, director ejecutivo de VDL Bus & Coach. “Estos vehículos actualmente están recibiendo paquetes de baterías nuevos y más grandes, pero las baterías usadas aún tienen suficiente capacidad para usarse en aplicaciones estacionarias. En Europa, somos uno de los pioneros en el campo del transporte público eléctrico. Proporcionar una solución circular sostenible para nuestras baterías es parte de nuestra estrategia. Sin embargo, su aplicación aún requiere muchos nuevos conocimientos y desarrollo. Junto con RWE, por lo tanto, recopilaremos una gran cantidad de datos en el `proyecto Anubis´ para que podamos contribuir, aún más, a hacer que nuestra sociedad sea más sostenible”.

Bart Kraayvanger, manager ZE and Facility Support Transdev Netherlands, señala: “En 2016, junto con VDL, dimos los primeros grandes pasos hacia el transporte en autobús con cero emisiones en los Países Bajos en Eindhoven. Una gran hazaña pionera, de la que hemos aprendido muchas lecciones importantes. Ahora estamos una vez más involucrados en estos desarrollos progresivos, y a gran escala en la reutilización de baterías de autobuses”.

Las 43 baterías de los autobuses eléctricos VDL, con una capacidad de almacenamiento total de 7,5 megavatios, se acoplarán en una sola batería

en la central eléctrica de RWE en Moerdijk. RWE también está trabajando en proyectos de baterías en Alemania, Reino Unido y Estados Unidos. La ambición de RWE es aumentar la capacidad a 3 gigavatios en los próximos años.

Transición energética exitosa

RWE está a la vanguardia del desarrollo de proyectos que contribuyen a una transición energética exitosa. Además de equilibrar la oferta y la demanda de energía (renovable), los sistemas de baterías también son ideales para estabilizar la red de energía, debido a su rápido tiempo de respuesta. “Estas son condiciones importantes para hacer que nuestro suministro de energía sea más sostenible”, destaca Roger Miesen, director ejecutivo de RWE Generation. “Con el `proyecto Anubis´, RWE y VDL están demostrando que se pueden superar los desafíos técnicos relacionados con la construcción y operación de plantas como ésta. Y con este proyecto estamos contribuyendo activamente a la reducción de CO₂, porque, tras una fase inicial en los autobuses VDL², las baterías tendrán una vida más larga en RWE. Después de eso, se someterán a un reciclaje de alta calidad”.

El objetivo del `proyecto Anubis´ es demostrar y validar un innovador sistema estacionario de almacenamiento de energía basado en baterías de autobús. Esto permitirá el lanzamiento a gran escala de dichos proyectos, contribuyendo así a la economía circular en los Países Bajos. En los próximos años, se espera que muchas baterías regresen de los vehículos eléctricos. Van Vuuren puntualiza: “En Europa, más de 1.100 autobuses eléctricos VDL operan en varias ciudades y regiones. Por lo tanto, esperamos aprender mucho con el `proyecto Anubis´ para que podamos comenzar a hacer una contribución importante a un futuro en el que las baterías de autobús de segunda mano se utilicen como sistemas de almacenamiento de energía antes de ser recicladas”. ■

Daimler Truck Financial Services inicia su actividad en España

Uno de los mayores proveedores de servicios financieros del mundo para vehículos industriales



Daimler Truck Financial Services amplía su presencia global y comienza sus operaciones en España. El proveedor de servicios financieros comenzó como una nueva empresa en diciembre de 2021 y ahora está activo en 14 países. Este año ya se ha lanzado el negocio en Argentina, Bélgica y Países Bajos, Italia, Reino Unido y Turquía. Daimler Truck Financial Services es uno de los mayores proveedores de servicios financieros del mundo en el sector de los vehículos industriales. A mediados de 2022, el volumen de contratos globales con leasing, financiación y seguro alcanzó los 20,9 billones de euros.

Stephan Unger, miembro de la Junta Directiva de Daimler Truck AG para Financial Services, y CEO de Daimler Truck Financial Services destaca: “Estamos ampliando nuestra presencia para apoyar la venta de nuestras marcas de camiones y autobuses en todo el mundo. La estrategia de crecimiento de Daimler Truck Financial Services incluye nuevos mercados, para acelerar el negocio central de leasing y financiación y el desarrollo de nuevas soluciones de servicio en torno a la conectividad,

el pago y el transporte eléctrico”.

Con sus inicios en España, Daimler Truck Financial Services ya opera en seis mercados de camiones importantes de Europa. La empresa tiene previsto iniciar sus actividades comerciales en Alemania y Francia en un futuro próximo. “Desarrollamos nuestros nuevos mercados como partes totalmente integradas de Daimler Truck. Nuestra organización, el desarrollo de productos, los sistemas y procesos de ventas están completamente diseñados para los clientes de vehículos comerciales”, afirma Bernd Barth, director de servicios financieros para camiones de Daimler Truck Financial Services para Europa y Sudamérica.

Juan Carlos Angeles Sanchez, director general de Daimler Truck Financial Services España, añade: “Estamos muy contentos de formar parte del mundo de Daimler Truck. En Daimler Truck Financial Services España nos comprometemos a ofrecer a nuestros clientes la mejor financiación y leasing de su clase y que se adapte a sus necesidades”. ■

Protect, Exted y Total, las soluciones de servicio Scania para alargar al máximo la vida útil de los vehículos



SOLUCIONES DE SERVICIOS SCANIA

MEJORAR TU SCANIA ES DIFÍCIL, PERO **PODEMOS CONSERVARLO PERFECTO**

PROTECT
mantenimiento

EXTEND
mantenimiento + CADENA CINEMÁTICA

TOTAL
mantenimiento + REPARACIONES

SCANIA

Scania ha unificado sus servicios de reparación y mantenimiento, creando una nueva estructura y ofreciendo tres categorías de contrato: Protect, Extend y Total. Tres categorías con el objetivo común de reducir las paradas y alargar al máximo la vida útil de los vehículos.

Además de la búsqueda constante de innovación, sostenibilidad y economía de combustible, en su premisa de alargar al máximo la vida útil de los vehículos, Scania ofrece a sus clientes contratos de mantenimiento totalmente flexibles y personalizables.

Gracias a las soluciones de Servicio de Scania, junto a la demostrada fiabilidad de sus vehículos, las tareas de mantenimiento son prefijadas y las fechas asignadas con antelación para planificar y minimizar el tiempo de inactividad de los vehículos. Todas las tareas de mantenimiento y repara-

ción son llevadas a cabo por mecánicos especializados de la marca.

Independientemente de la edad del vehículo, Scania ofrece una selección de contratos a medida para conseguir el máximo tiempo de funcionamiento y la mejor relación calidad / precio.

✓ PROTECT: MANTENIMIENTO

Mantenimientos a medida para mejorar el rendimiento del vehículo y contar con la confianza total Scania. El mantenimiento planificado con revisiones de alto nivel, usando material oficial Scania garantiza que el vehículo permanezca en perfectas condiciones en la carretera y aumente el tiempo de funcionamiento. Los planes de mantenimiento son proactivos y preventivos. Gracias a la conectividad del vehículo y las mejoras constantes en taller, Scania se adapta a todas las necesidades

con un plan de mantenimiento personalizado para que el vehículo esté siempre en óptimo estado.

✓ EXTEND: MANTENIMIENTO + CADENA CINEMÁTICA

Mantenimientos a medida + Reparaciones Cadena Cinemática para una mayor seguridad del vehículo. Proporciona beneficios adicionales para que los componentes vitales del sistema de transmisión del vehículo estén siempre en perfecto estado de funcionamiento. Puede adaptarse a las necesidades y requisitos individuales, y cubre el mantenimiento preventivo y posibles averías inesperadas. Cuando se realicen reparaciones de los componentes de la cadena cinemática se utilizarán piezas originales para garantizar que tu vehículo siga siendo 100% Scania.

✓ TOTAL: MANTENIMIENTO + REPARACIONES

Mantenimientos a medida + Reparaciones para una tranquilidad total sin costes adicionales.

Un paquete completo de asistencia para absoluta tranquilidad. El vehículo estará cubierto ante cualquier contingencia allí donde esté ya que incluye asistencia en carretera en toda España. El carácter exhaustivo de la cobertura va más allá de los principales componentes de la cadena cinemática, y abarca también los sistemas de refrigeración, dirección, suspensión, componentes de la cabina y el chasis. Se trata de una cobertura integral que permite dedicar más tiempo al negocio de sus clientes.

Plan de mantenimiento flexible a medida

Scania revoluciona el mantenimiento de sus vehículos: en lugar de intervalos de mantenimiento estáticos basados en el kilometraje, el plan se actualiza periódicamente de forma automática, utilizando los datos de funcionamiento real de cada camión.

Esto es posible gracias a **Scania Communicator**. Esta nueva tecnología supervisa continuamente los datos de funcionamiento del vehículo: permite determinar con mucha precisión cuándo es necesario realizar las distintas operaciones de mante-

nimiento y agruparlas si es posible, reduciendo el número de paradas en el taller y ofreciendo mayor tiempo en carretera. Actualmente hay unos 30.000 vehículos disfrutando de los planes de mantenimiento flexibles en España y Portugal.

Scania ofrece los contratos a medida bajo sus 4 pilares fundamentales:

- **Red nacional y conectada:** 67 puntos de servicio en España y Portugal con una única base de datos centralizada para poder acceder al instante al historial del vehículo, planificar el siguiente mantenimiento, realizar una diagnosis remota o detectar alarmas gracias a Digital Dealer.
- **Experiencia Técnica:** El Centro de formación de Scania es una de las mejores instalaciones de aprendizaje, con los más altos estándares de excelencia y capacidad técnica. Los técnicos se forman anualmente para garantizar el mejor servicio en el menor tiempo posible.
- **Contratos Flexibles:** Permite elegir las coberturas que más convengan al cliente. Scania ofrece una solución completa de servicios, tarifas preferentes en piezas y mano de obra con un único punto de contacto y una única factura mensual.
- **Scania Assistance:** Un servicio que proporciona a los operadores un completo sistema de respaldo diseñado para minimizar el tiempo de inactividad del vehículo. Para ayudar al cliente, dondequiera que esté, las 24 horas del día, los 365 días del año.

“Porque somos especialistas en proteger lo más importante para nuestros clientes, que es su negocio, llega esta reestructuración de nuestros servicios de reparación de mantenimiento. Un cambio y una unificación de las soluciones de servicios para España y Portugal, que además son personalizables para cada cliente”, afirma Fernando Bustamante, director de Servicios en Scania Ibérica.

Toda la información sobre las Soluciones de Servicio de Scania en la página [web de Scania](#) ■

IVECO BUS señala su ambición de “Impulsar el camino del cambio”

Con una nueva identidad de marca y un nuevo eslogan



IVECO BUS refuerza su identidad de marca, adoptando el nuevo color ‘Energy Blue’ para marcar su ambición de “Impulsar el camino del cambio” como el socio de elección en el transporte de personas con una oferta completa de productos y servicios desarrollados para hacer frente a los retos de movilidad del futuro.

IVECO BUS, un actor clave en el transporte de personas, ha adoptado una nueva identidad de marca basada en el nuevo color ‘Energy Blue’, un tono de azul que es la expresión perfecta de la potencia, el dinamismo y la innovación digital de la marca. El nuevo eslogan de la marca es una declaración de intenciones para “**Drive the road**”

of change” (“Impulsar el camino del cambio”), asociándose con sus clientes en la transformación de la industria del transporte en el camino hacia la movilidad con cero emisiones de carbono. Destaca la ambición de la marca de ser el socio más fiable en la transición energética de sus clientes, permitiéndoles dirigir sus negocios de forma eficiente y rentable con una línea completa de soluciones de movilidad fiables, sostenibles e inteligentes.

Domenico Nucera, presidente de la Unidad de Negocio de Buses de Iveco Group, explica: “Para impulsar el camino del cambio, hemos adoptado un enfoque multigama y multienergético basado en tecnologías de biogas, batería eléctrica y pila de combustible para cubrir todo el espectro de misiones de movilidad urbana e interurbana. Con nuestros vehículos, ofrecemos un completo ecosistema de movilidad que incluye servicios de consultoría, financiación, así como soporte de mantenimiento y reparación impulsado por nuestra avanzada conectividad y una cartera de servicios digitales en constante expansión. Nuestro nuevo logotipo azul es la expresión de la energía que impulsa nuestros

compromisos continuos y nuestra capacidad mejorada de ofrecer soluciones de transporte sostenibles e innovadoras para los clientes”.

IVECO BUS es una marca con visión de futuro, que busca constantemente innovar para ofrecer a sus clientes soluciones de transporte completas que satisfagan sus necesidades, al tiempo que les apoyan en su transición energética. Su completa gama de vehículos -desde minibuses hasta autobuses escolares, turísticos, urbanos e interurbanos- disponibles con la más completa oferta de tecnologías de propulsión alternativas, complementada con una cartera de servicios en constante expansión y una conectividad avanzada, son la expresión de los pilares clave de la estrategia de la marca: la productividad del negocio del cliente, la experiencia del pasajero y del conductor, la innovación y el desarrollo sostenible. Con esta estrategia, impulsada por la mentalidad innovadora y con visión de futuro de la marca, IVECO BUS impulsará el camino del cambio hacia un futuro con cero emisiones de carbono en colaboración con sus clientes. ■

Utilizar y reciclar las baterías de forma sostenible

MAN Truck & Bus ya está trabajando en una estrategia para reutilizar sus baterías, prolongando la vida de las baterías y reciclando las materias primas

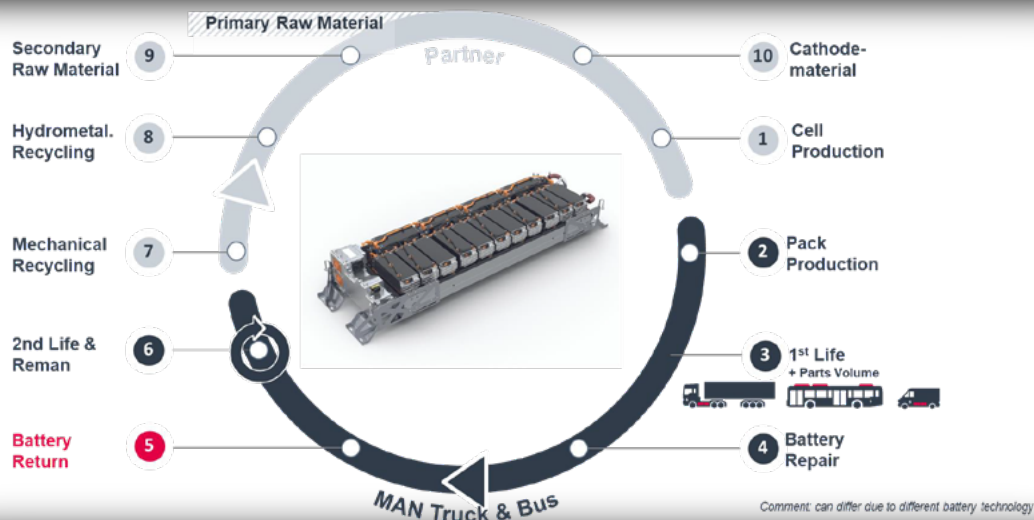
MAN Truck & Bus considera que la propulsión eléctrica por baterías es el sistema de propulsión respetuoso con el medio ambiente con un mayor potencial. A pesar de que el mercado europeo de autobuses urbanos eléctricos y, en el futuro, el de camiones, aún se encuentran en sus primeras fases, el fabricante muniqués de vehículos industriales ya está trabajando en una estrategia para reutilizar sus baterías. El primer objetivo es prolongar la vida de las baterías y, una vez que esto ya no sea posible, reciclar las materias primas.

La transformación del sector de los vehículos industriales hacia las propulsiones de cero emisio-

nes ha dado comienzo. La propulsión eléctrica por baterías será la tecnología clave del futuro, no obstante, aún quedan algunos años para que el vehículo eléctrico con batería (BEV) sea la norma en la carretera y no la excepción. En el sector de los camiones, MAN Truck & Bus espera que en el año 2030 los camiones eléctricos representen un 60% en el transporte de reparto y un 40% en el transporte de larga distancia. En el caso de los autobuses urbanos, la electrificación ha empezado antes, por lo que MAN prevé que para 2025 las ventas de vehículos eléctricos alcancen el 50%. Todas estas previsiones demuestran que el sector de los vehículos industriales tan solo se encuentra en las

MAN e-Mobility

OUR RESPONSIBILITY: ECOLOGICAL CYCLE



fases iniciales de la electrificación. Por lo tanto, el número de baterías que logren llegar al final de su vida útil en los vehículos solo alcanzará estándares industriales en unos 10-15 años.

Con todo, MAN ya está trabajando en el desarrollo de una estrategia que permita utilizar las valiosas baterías de forma sostenible y conseguir su uso posterior en otras aplicaciones. El análisis comienza con la primera vida útil de la batería en el vehículo. En este sentido, el objetivo principal es formar a los clientes para que conduzcan, carguen y utilicen los vehículos de forma respetuosa para las baterías. De este modo, se puede aumentar considerablemente su vida útil. En caso de que alguna pieza del paquete de baterías presente defectos durante su uso (p. ej. que alguno de los módulos individuales no funcione), la primera medida que se prevé adoptar deberá ser su reparación. De esta forma, la batería podrá utilizarse de nuevo en el vehículo.

Las baterías que vuelven a MAN después de su uso en el vehículo se analizan a fondo. En caso de que los paquetes de baterías ya no puedan utilizarse como baterías de tracción, tal y como se las denomina, se destinarán a un uso posterior. Hoy en día existen tres opciones: un segundo uso en el vehículo una vez efectuada la reparación de fábrica

(2nd Use); una segunda vida útil de la batería (2nd Life), por ejemplo, como acumulador intermedio en instalaciones de energía solar o eólica; y, por último, la recuperación de las materias primas de la batería para su reciclaje.

En estos momentos MAN está colaborando con diferentes socios y la Universidad de Kassel a fin de evaluar en proyectos reales si las baterías de camiones usadas son adecuadas para acumuladores estacionarios. Con este propósito, se están entregando a un fabricante de acumuladores alrededor de 120 paquetes de baterías para camiones con una capacidad de 18,6 kWh por paquete. Estos paquetes de baterías proceden de camiones de reparto eléctricos de MAN que se utilizaron en el primer ensayo práctico llevado a cabo en Austria durante tres años a partir de 2018. El socio del proyecto fue entonces el Consejo de Logística Sostenible (CNL).

El proyecto actual se centra en los sistemas de almacenamiento de energía para empresas industriales (por ejemplo, el «peak shaving», es decir, el equilibrio de los picos de carga). Aquí se deben evaluar los requisitos técnicos y económicos para los sistemas de almacenamiento 2nd Life. En concreto, el objetivo es obtener conocimientos sobre la seguridad, el rendimiento y los ciclos de carga

restantes de las baterías. Además, está previsto que se defina un posible proyecto piloto para un sistema de almacenamiento de 2nd Life a partir de las baterías MAN del primer autobús urbano de serie totalmente eléctrico Lion's City E.

El reciclaje entra en juego cuando finaliza el uso 2nd Life de las baterías o en aquellos casos en los que las baterías ya no son adecuadas para aplicaciones de almacenamiento después de que se han usado en el vehículo o tras un accidente. El objetivo declarado de MAN es conseguir un circuito cerrado de las materias primas de las baterías a lo

largo de todo su ciclo de vida. Las materias primas recuperadas por los socios de reciclaje, como el níquel, el manganeso, el cobalto o el litio, se destinan a la nueva producción de baterías. En la actualidad, la cuota de reciclaje es superior al 70% en relación con el peso de la batería.

Para el reciclaje, MAN prefiere un proceso mecánico seguido de un tratamiento hidrometalúrgico. Mediante los procesos mecánicos e hidrometalúrgicos se recuperan las valiosas materias primas de la batería. MAN forma parte de la red de reciclaje del Grupo Volkswagen con socios de reciclaje en toda Europa. ■

Autocares Meriño estrena una Sprinter automática, modelo PANELVAN



[Gbister](#), distribuidor oficial de la marca Tekaydinar, tanto en España como en Portugal, ha hecho entrega a la empresa orensana Autocares Meriño, cuya trayectoria profesional abarca más de 50 años dedicados al transporte seguro de viajeros por carretera, una Sprinter automática, modelo PANELVAN 519 CDI de 7,8 metros y con PMR.

En cuanto a sus características técnicas, el vehículo cuenta con cinturones de seguridad de dos puntos, doble homologación de 19 y 22 plazas y pintada y rotulada a petición del cliente.

Además, este modelo de piso plano incorpora:

puerta delantera eléctrica, lunas laterales panorámicas exterior, cámara de marcha atrás, portaequipajes interiores de aluminio, aire acondicionado WEBASTO, ABS+ESP, USB, faros led, control de crucero, radio doble din, puerta maletero doble original con cristales, trampilla en techo, mampara de separación tras conductor, asidero en la entrada, tapizado suelo en imitación a madera,

Igualmente, está preparada para transportar hasta 4 sillas de ruedas, cuenta con elevador para minusválidos en parte trasera, volante de cuero, control de velocidad adaptativo con el vehículo anterior e incluye mantenimiento de vehículo en el carril. ■

AZIMUT

Azimut Electronics ofrece un amplio portafolio de soluciones orientadas a la seguridad activa en la conducción, sistemas de entretenimiento embarcado para autocares, conectividad WI-FI y soluciones de energía.



Irizar es un grupo empresarial con presencia internacional, que concentra su actividad en los sectores de transporte de pasajeros, electromovilidad, electrónica, motores y generadores eléctricos, conectividad y energía.

Otokar SOMAUTO

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.



Letreros electrónicos de LED, de sistemas de información al pasajero, de próxima parada por audio y video y pantallas de información a bordo.



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.



Continental Automotive Spain ofrece soluciones y servicios para integrar nuevas tecnologías. Como fabricante del tacógrafo digital inteligente de VDO tienen como objeto ayudar a la transformación digital de las empresas de viajeros, ayudándolas a que sacar el mayor partido a los datos digitales que ya deben archivar por ley.

webfleet

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



VDL Bus & Coach España, oferente líder en Europa en el desarrollo y transición a soluciones de transporte inteligentes y sostenibles. Diseña, fabrica, comercializa y realiza servicio de postventa de una amplia gama de autobuses y autocares así como microbuses y midibuses.



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



Compañía suministradora de electricidad de ámbito nacional, que ofrece posibilidad de contratar el suministro eléctrico con certificación 100% renovable.



Sociedad de garantía recíproca. Mejores plazos y condiciones en el acceso al crédito.



Garric Industrial Solutions, empresa especializada en la distribución mayorista de productos para la automoción y para la industria, es uno de los principales fabricantes a nivel mundial de sistemas para la recarga de vehículos eléctricos.



te acercamos a
LO QUE TE IMPORTA

www.confibus.org

ÚLTIMAS NOTICIAS

ÚLTIMAS NOTICIAS



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

Con la subvención del:



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



**Piensa en ti.
Cuenta con nosotros.**

www.adams.es 902 333 543 Síguenos en