

CONFEBUS

Nº 8



| Autobús y Digitalización

Presentamos el

NUEVO VOLVO 9700



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

El nuevo

VOLVO 9700

Para todos sus viajes

Volvo Buses. Driving quality of life



Director

Rafael Barbadillo

Subdirectora

Victoria de Mora-Figueroa

Redacción y colaboradores

Laura Arizpe

Sergio Bencomo

Juan Cardona

Natalia Esteban

Joaquín Juan-Dalac

José Manuel García

Jorge López

Luis Miguel Martínez

Óscar Martínez

Borja Moreno

José Javier Muruzábal

Antonio Pomares

Jaime Rodríguez

Carlos Ruiz

Secretaría

M^a José Alamego

Publicidad

Departamento propio

Tel.: 91 4319864 - comunicacion@confibus.org

Edita

CONFEBUS, Confederación Española de Transporte en Autobús

Méndez Álvaro 83. Oficina 14. 28045 Madrid

Tel.:91 431 98 64

ACUTRAVI (Cuenca)

ADIVA (Valencia)

ANECETA (Estac. Autobuses)

AETIVA (Zaragoza)

AETURA (Alicante)

ALERBUS (León)

ANET (Navarra)

APETAM (Málaga)

ARTEX (Extremadura)

ASEMTRAEX (Extremadura)

ASETRA (Segovia)

ASOVAL (Alicante)

ASVIBUR (Burgos)

BUSINTRA (Nac. Urbanos)

CAR (Asturias)

CONFEBUS-MADRID

ESTABUS (Estac. Autobuses)

FANDABUS (Andalucía)

FECAV (Cataluña)

FEBT (Baleares)

FEDA (Albacete)

FEDINTRA (Andalucía)

FET HUESCA

FPTI (Alicante)

FROET (Murcia)

TTRANSACAR (Galicia)

UPAVISAN (Santander)

SUMARIO



Editorial

Prioridades para el nuevo Gobierno 04

Confibus

El autobús y la digitalización, a debate en el 4º Curso de Verano de CONFEBUS 06

Prioridades de CONFEBUS ante el nuevo Gobierno 15

Reunión de la Junta Directiva en las instalaciones de IVECO en Madrid 17

CONFEBUS pide que no se penalice al autobús con un incremento del precio del gasóleo 20

El uso del autobús evita la emisión de casi siete millones de toneladas de CO₂ 23

Entorno nacional

José Luis Ábalos al frente de Fomento 28

Pere Navarro, de nuevo al frente de la DGT 30

Ábalos defenderá los intereses de los transportistas españoles en Europa 31

La Comisión prepara una propuesta compatible con el sistema español de autobús 37

Unión Europea

Europa en movimiento: la CE completa su programa de movilidad segura, limpia y conectada 39

A debate el Paquete de Movilidad I 42

Autonomías

Foro de expertos

El futuro del transporte público autónomo también se desarrolla en España 66

El vehículo autónomo y la movilidad del futuro 70

Central de reservas única, ¿imperiosa necesidad o realidad a mejorar? 72

¿Cómo pagar menos en los seguros de tu flota de vehículos? 74

La batalla por la confianza de los consumidores 76

Empresa

Nombramientos y reconocimientos 91

Ferías y Congresos 93

Industria 113

Socios Colaboradores 128

CONFEBUS

Copyright

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



Prioridades para el nuevo Gobierno

Es necesario dar un nuevo impulso a las políticas que potencien un sector estratégico para la sociedad, la economía y la vertebración territorial, porque es el único modo que garantiza la movilidad en todo el territorio nacional, llega a todos los rincones. Hablamos del autobús en todas las modalidades de prestación del servicio, ya sean urbanos, regulares o discrecionales.

Con la llegada del nuevo Gobierno de España, las principales demandas del Sector para aumentar su competitividad y mejorar la movilidad sostenible, se resumen en:

1. Una política integral de transporte que contemple a todos los modos de manera conjunta y equilibrada, que potencie el transporte en autobús dentro de un plan contra la despoblación y el vaciamiento rural.
2. Apoyar la competitividad del sector a través de una adecuada modernización de la gestión de servicios para acomodar mejor las necesidades de la ciudadanía en el próximo Reglamento de Ordenación del Transporte Terrestre e incrementar la seguridad vial en los aspectos relativos al autobús en la futura Ley de Tráfico y Seguridad Vial.
3. Regulación de la mal llamada economía colaborativa en el transporte, aplicando el principio de mismas reglas para mismos servicios y mayor control normativo.
4. Firme apuesta por la mejor calidad-precio en todos los procesos de licitación de las Administraciones Públicas con exclusión de las ofertas anormalmente bajas. E impulsar nuevas fórmulas de contratación para servicios regulares de uso especial, escolares y trabajadores, que primen la calidad y la seguridad sobre el precio.
5. Derogación de la Ley de la Desindexación de la Economía Española, que no favorece la actividad empresarial en contratos de concesión de servicios públicos y dificulta el proceso de negociación colectiva.
6. Medidas específicas para la consistencia económica, rendimiento empresarial y estabilidad de la actividad discrecional y turística, fomentando un diálogo con las autoridades competentes para establecer, entre otras medidas, paradas estratégicas y zonas de estacionamiento en las ciudades.
7. Construcción y habilitación de infraestructuras específicas para el autobús, como los carriles BUS VAO y plataformas reservadas para reducir las externalidades de la carretera y mejorar la calidad del servicio público, así como desarrollar un Plan de modernización y rediseño de las estaciones de autobuses.
8. Impulso de una movilidad sostenible sin incrementar la presión fiscal y adopción de medidas que resuelvan con efecto retroactivo los problemas del IVA en las subvenciones al transporte público.
9. Creación de un marco normativo de financiación del transporte público que asegure un servicio clave de interés general.
10. Desarrollo e implantación de medidas para facilitar la incorporación de jóvenes y otros trabajadores a la profesión del conductor.
11. Fomento de flotas sostenibles, promoviendo las tecnologías limpias que mejor permitan garantizar los servicios y en plazos apropiados.
12. Defensa de los intereses del sector en la tramitación y aprobación de normativa comunitaria, con especial hincapié en el impacto de la modificación del Reglamento 1073/2009 en el sistema de transporte público español.



RESCUE SYSTEM

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



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



LA SEGURIDAD SALVA VIDAS Y PUNTEA EN LAS LICITACIONES: INFORMADO MINISTERIO DE FOMENTO Y COMUNIDADES AUTÓNOMAS. SOLO VENTA DIRECTA PARA AUTOCARES YA MATRICULADOS.



ESTUDIADO Y AVALADO POR



NORMALIZADO POR AENOR



UNE 26107



POWERED BY:

**INNOVATION
& SAFETY**

WWW.E-RESCUE.COM

T: (+34) 91 854 85 27

C/ Camino de Pradovera NAVE 1
28440 Guadarrama Madrid - Spain

info@e-rescue.com

El autobús y la digitalización, a debate en el 4º Curso de Verano de CONFEBUS

La transformación digital ayuda a mejorar la experiencia de los viajeros



Foto Esteban Cobo. UIMP

Bajo el título “Autobús y Digitalización”, la Confederación Española de Transporte en Autobús, CONFEBUS, en colaboración con la Universidad Internacional Menéndez Pelayo, han celebrado su cuarto Curso de Verano en el Palacio de la Magdalena de Santander.

El Curso fue inaugurado por la alcaldesa de Santander, Gema Igual, y el consejero de Innovación, Industria, Turismo y Comercio del Gobierno de Cantabria, Francisco Martín, que estuvieron acompañados por

Agustín Gómez, secretario general de ASCABUS, el presidente de CONFEBUS, Rafael Barbadillo, y el vicerrector de Internacionalización y del Campus de las Llamas, Eduardo Vázquez. La clausura corrió a cargo del director de Transportes de la Consejería de Innovación, Industria, Turismo y Comercio del Gobierno de Cantabria, Felipe Piña.

Durante su intervención, la alcaldesa de Santander, **Gema Igual**, destacó la importancia de que el transporte urbano transmita fiabilidad y credibilidad “para

que el usuario pueda confiar en llegar al lugar que quiere a la hora a la que desea”, y defendió las modificaciones realizadas por el Ayuntamiento en el Metro TUS, que aún se está desarrollando y ajustando a las necesidades de los viajeros. También quiso referirse al objetivo claro del Ayuntamiento de conseguir una ciudad sostenible, fomentando del nuevo sistema de transporte urbano, los traslados a pie o el desarrollo de los carriles bici, en detrimento del uso del vehículo particular.

Por su parte, **Francisco Martín** aseguró que atravesamos un momento esencial de la modernización del transporte por carretera, destacando su rápida evolución: “hoy en día las flotas están controladas, se saben dónde están, se gestionan de forma automática y digital y las tecnologías mejoran la movilidad apostando por el transporte eléctrico y a la demanda”. Asimismo, el consejero de Transportes cántabro añadió que “estamos atravesamos un momento histórico y esencial, en el que se aportan servicios a los usuarios de los autobuses que eran casi insospechados hace algunos años, como disponer de wifi, reservas por internet o conocer la localización de los vehículos y los horarios de llegada”.



La seguridad del pasajero, en el punto de mira

Durante el curso, se abordó también la aportación clave que el autobús hace a la seguridad vial. Entre otros elementos destacados se subrayó que el autobús es el medio de transporte por carretera más seguro, gracias a la alta profesionalidad y responsabilidad de la gran mayoría de los conductores, así como a la mejora de los vehículos y de las infraestructuras.

Así, en la mesa redonda *Seguridad y autobús. Nueva Ley de Seguridad Vial* participaron tres miembros de la Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados, la diputada de Ciudadanos, Irene Rivera, el diputado del Partido Popular, Óscar Gamazo, y el diputado del PSOE, Pablo Bellido, junto el diputado de Podemos en el Parlamento de Cantabria, José Ramón Blanco. La mesa estuvo moderada por **Ana Montenegro**, periodista de El Mundo y Expansión especializada en transporte.

Irene Rivera subrayó que “la seguridad vial tiene que apoyarse en legislación, pero también en tecnología”. Por este motivo, compartió con los asistentes, por la importancia que puede tener para su sector, la herramienta de la Dirección General de Tráfico (DGT) conocida como ‘Invive©’, una patente española que analiza los puntos de concentración de accidentes y sus causas con el objetivo de reducirlos. Desde 2015, “los lugares en los que se ha aplicado ‘Invive©’ han reducido la siniestralidad en un 6,6%”, ha destacado.

Por su parte, Óscar Gamazo reclamó una ley de Seguridad Vial “preventiva y ambiciosa”, que tenga “el máximo consenso social posible para que sea duradera”. Según el diputado del Grupo Popular, el objetivo es tener “la mejor ley para reducir la siniestralidad y evitar así el drama humano, económico y social que se produce en nuestras carreteras”.

Posteriormente, **Pablo Bellido** también destacó que la aprobación de la nueva Ley de Seguridad Vial es “una oportunidad para tener un pacto integral”, que incluya a los partidos políticos, a las administraciones, al sector público y al sector privado. Además, el diputado del Grupo Socialista señaló que “la sociedad y los avances

tecnológicos son probablemente paradigmas de la globalización”. Para Bellido, “si somos capaces de aprovechar las nuevas tecnologías y organizar la movilidad, probablemente seamos un país de referencia a nivel mundial”.

En último lugar, **José Ramón Blanco** enfatizó que la nueva ley tiene que pivotar sobre dos ejes fundamentales, “la educación vial y la movilidad sostenible”.

Asimismo, remarcó la importancia de apostar por una “visión cero” respecto a los accidentes de tráfico, es decir, “minimizar lo máximo posible sus consecuencias”. Como el resto de los ponentes, Blanco valoró, respecto a la nueva ley, la importancia de alcanzar un “consenso” que “perdure en el tiempo sin que se vea afectado por continuas modificaciones”.



Foto Esteban Cobo. UIMP

En este sentido, CONFEBUS ha propuesto a la Dirección General de Tráfico una serie de medidas a incluir en la nueva Ley de Seguridad Vial, como la tolerancia cero de alcohol y drogas a los conductores profesionales; la instalación de alcolocks obligatorios en los vehículos matriculados a partir de una determinada fecha; que las empresas de transporte sean conocedoras del saldo de puntos de sus conductores, a través de notificaciones automáticas; y que los conductores se sometan a reconocimientos médicos periódicos como se hace en otros modos de transporte.

Viajeros cada vez más digitales

A continuación, **Borja Rodríguez** de Reinizia-T, presentó el informe del Observatorio Nacional de Turismo Emisor, ObservaTUR, sobre los hábitos y comportamientos del turista nacional, que señala que internet ha sido el medio más empleado para formalizar las reservas de vacaciones hasta el momento.

Así, el conocimiento del cliente es cada vez más determinante a la hora de diseñar y adecuar las

propuestas vacacionales. Aspectos como la edad, el género o el grupo poblacional tienen una gran influencia para comprar las vacaciones en función del tipo de viaje, la antelación o el medio de transporte. Y aquí la tecnología y la digitalización ocupan un papel fundamental a la hora de segmentar por tipos de clientes.

De hecho, como revela este informe, un amplio porcentaje de viajeros acude a las agencias tras consultar la información alojada en distintos sitios en internet, incluidas agencias online. Por eso, se sugiere que los canales presenciales refuercen sus contenidos en la red para informar de las novedades, para tratar de fidelizar a los clientes y para canalizar ese interés hacia los puntos de venta físicos.

Además, canales alternativos como WhatsApp, adquieren cada vez más importancia en la relación con el cliente. En este sentido, el Observatorio Nacional de Turismo Emisor recomienda con urgencia planificar las estrategias de acercamiento a los viajeros teniendo en cuenta este



canal dentro del repertorio de herramientas de atención y promoción de las agencias.

El transporte colectivo, de todos y para todos

Por otra parte, todos los participantes coincidieron en que el sector debe continuar avanzando hacia el futuro con solidez, pero también con flexibilidad para

adaptarse a los nuevos retos. En este sentido se habló del papel que deben tener las Administraciones Públicas en este proceso, mostrando su compromiso con el modelo español de autobús, que garantiza el acceso universal al transporte, haciendo que no haya prácticamente ningún núcleo de población con más de 50 habitantes que no sea atendido por, al menos, una línea interurbana de autobuses, sin apenas coste para las arcas públicas y a unos precios asequibles para toda la ciudadanía e inferiores a los de la mayoría de los países de la Unión Europea.



satisfacción del servicio que se presta a los usuarios, al reducir los tiempos de viaje e incrementar la competitividad y sostenibilidad del autobús.

La tecnología, una nueva ventana de oportunidades

La revolución que están viviendo actualmente los medios de transporte colectivos hacen que el sector este comprometido e incorpore los últimos avances tecnológicos, poniéndolos así a la cabeza de la innovación. La transformación tecnológica y digital ofrece un valor añadido para toda la cadena de valor: la optimización de procesos, la innovación en los modelos de negocio actuales, la mejora de la experiencia de los pasajeros y la contribución a la eficiencia energética. El sector del autobús no es ajeno a estos cambios y está realizando importantes esfuerzos en materia de digitalización, incorporando a los vehículos nuevas tecnologías y sistemas de entretenimiento a bordo. Además, también se están desarrollando aplicaciones informáticas que facilitan el acceso a la información de los usuarios del transporte como pueden ser el proceso de compra de billetes, consulta de horarios, tiempos de salida y llegada o ubicación del vehículo.

Entre las peticiones a la Administración se hizo hincapié en la necesidad de mejorar de las infraestructuras específicas para el autobús, cuyos nuevos sistemas de gestión, con el apoyo de las TIC, suponen una solución óptima para la movilidad de las personas. De este modo, sistemas como los BRT, los Bus-VAO o los carriles dinámicos repercuten en la calidad del servicio prestado y redundan en el fomento del transporte público como medio eficaz de reducción de las emisiones y preservación del entorno medioambiental.

También durante el Curso, **Ricard Riol**, presidente de Promoción del Transporte Público (PTP), presentó el informe “Velocidad comercial del transporte en autobús”, en el que se puso en evidencia como un incremento del índice máximo de velocidad de 100 a 110 kilómetros por hora no comprometería la seguridad del autobús, que ya es el más seguro de la carretera y cuenta con unos sistemas de seguridad embarcados que superan a la mayoría de los equipamientos de seguridad para turismos, y sí supondría lograr una mayor



En relación con esta transformación tecnológica el sector seguirá dando pasos hacia delante, aprovechando todas las posibilidades que ofrecen las

tecnologías de la información y comunicación para potenciar el uso del autobús, y continuará trabajando en la formación de los profesionales que integran el sector para ayudarles a adaptarse a los cambios que implican las nuevas tecnologías.

Asimismo, se puso sobre la mesa la necesidad de unir al sector en una sola central de reservas, una herramienta clave para potenciar el autobús, ya que esta plataforma permitiría un fácil acceso a los servicios de transporte, contribuiría a impulsar la intermodalidad, políticas de fidelización e incrementaría la satisfacción y la conexión con los usuarios a la vez que serviría como una potente herramienta para dar visibilidad y poner en valor el autobús.



Sobre la *Innovación y transformación digital en el transporte*, también habló **Francisco González**, director general de Combibería, quien abordó diversos temas sobre cómo la innovación afecta a la dirección de los negocios, tratando los diferentes tipos de innovación que se pueden implantar, así como sus efectos en la transformación digital de las organizaciones. Además, expuso los posibles efectos de la transformación digital en el sector de transporte de viajeros. Para González, algunas de esas innovaciones pasarían por el uso del Big data, la Smart Mobility, la integración y el open data, los métodos de pago digital y la sostenibilidad en el sector. Asimismo, no hay duda de que los beneficios de transformación digital son muy numerosos y evidentes en la optimización de procesos, en la innovación de los modelos de negocio actuales y en la experiencia del cliente, algo sobre lo que trabajan actualmente todas las empresas. En concreto, sobre el sector del transporte, destacó cómo los clientes ya esperan la digitalización total de los procesos, la conexión permanente con la

compañía, antes, durante y después del viaje, lo que supone una interrupción en la relación con los mismos.

Moderada por **Gonzalo Solana**, director Cátedra Nebrija-Santander en Internacionalización de Empresas, la mesa sobre *El futuro de la movilidad inteligente* contó con la participación de Rikard Karlsson, responsable del Departamento de Servicios y Conectividad de Volvo Bus Corporation, Felipe González, senior Advisor de Amadeus, Heike de la Horra, director comercial de TomTom Telematics de Iberia, Eduardo González, director gerente de Continental Automotive España, y José Ignacio Quirós, concejal de Medio Ambiente, Movilidad Sostenible y Servicios Técnicos del Ayuntamiento de Santander.

Rikard Karlsson dedicó su intervención a desglosar algunas de las soluciones inteligentes de movilidad con las que cuenta actualmente el transporte. Se refirió a ITxPT (Information Technology for Public Transport), una asociación abierta a las partes interesadas en el Transporte Público que tiene como objetivo cooperar en la implementación de estándares aplicados para sistemas de IT “a bordo” y “back-office” interoperables para el transporte público. Además explicó cómo la arquitectura abierta y las interfaces estandarizadas permiten la interoperabilidad y la disponibilidad de datos. Gracias a las nuevas soluciones inteligentes, por ejemplo, se puede controlar un vehículo en modo predefinido cuando se encuentre dentro de una determinada área geográfica, el control del vehículo se hará gracias a la información proporcionada por “la nube”. Asimismo, la conectividad de los vehículos, junto con los datos de libre acceso, nos ayudan a convertir espacios para servicios innovadores y la combinación de datos de transporte con datos de fuentes externas, como las condiciones de la carretera, el clima, los semáforos u otros vehículos, nos ayudarán a una conducción más segura, productiva y eficiente. “Ayer la conectividad consistía en extraer datos del vehículo y presentar informes, hoy el vehículo conectado es parte de un IoT basado en la nube, donde se controla el comportamiento del vehículo y con el que conseguiremos la base para un transporte público eficiente y seguro”, concluyó.

Por su parte, **Felipe González** se refirió a la importancia de la multimodalidad como una solución simple y requerida por viajeros y explicó las posibilidades que ofrece la tecnología Amadeus, que ayuda a estar conectado con el ecosistema global de los viajes, gestionar operaciones y ofrecer mejor servicio a los viajeros, así como los acuerdos alcanzados con algunas compañías de autobuses. Así, explicó cómo la Multimodalidad: es requerida por viajeros que precisan alcanzar, con las mismas garantías comerciales, destinos no siempre conectados por Transporte

Aéreo; permite que los transportistas de servicios de superficie puedan disponer a “coste cero” de la red de Agencias de Viaje que en la actualidad distribuye la oferta de las Compañías Aéreas; permite que las Compañías Aéreas puedan ofrecer una red ampliada de destinos a “coste operativo cero”; permite que Amadeus pueda ofrecer a las Agencias de Viaje, en ASP, una mayor gama de servicios y facilidad de “mayores ingresos” con los mismos procedimientos y garantías comerciales que el Transporte Aéreo; y ya está disponible en Amadeus para que las Agencias de Viaje puedan vender en ASP nuevos destinos en España, Francia y Alemania.

explicó como TomTom Telematics puede ayudar a las empresas a conseguir esa transformación digital que calificó como “necesaria y obligatoria”, gracias a herramientas como la aplicación de gestión de flotas online WEBFLEET, con la que se logra un seguimiento de la operativa en tiempo real; el dispositivo de seguimiento de vehículos TomTom LINK o la gama de navegadores profesionales TomTom PRO.

La intervención de **Eduardo González** puso el foco en las actuales tendencias de automoción, movilidad segura, sostenible y global, junto con la conducción inteligente. A continuación enumeró los requisitos para lograr el objetivo de una movilidad sostenible, como son cumplir la regulación sobre emisiones; reducir el consumo de combustible e incrementar la eficiencia del sistema; extender el ciclo de vida de los productos y materiales usados; así como el uso de materiales sostenibles. Como desafíos de esta nueva movilidad, se refirió a la conducción autónoma, a los sistemas de transporte inteligente, a la conectividad, a la gestión de flotas y al nuevo tacógrafo inteligente, que actuará como fuente de información, a la movilidad eléctrica y a la seguridad, destacando como el objetivo de Continental es conseguir cero accidentes: “Vision Zero”. Finalmente



Heike de la Horra habló sobre como la transformación digital consta de tres pasos: digitación, conversión de información analógica en digital; digitalización, un proceso de cambio tecnológico inducido por la digitación que ha habilitado conceptos y tecnologías como el IoT, M2M, Industria 4.0, Big Data, cloud, movilidad...; y la transformación Digital, que es el efecto social y global de la digitalización. Así, la transformación digital no consiste en automatizar procesos y tareas existentes, sino que: requiere de innovación y creatividad; de optimizar la gestión, producción, distribución, comercialización, relación con clientes y empleados/proveedores; transformar y cambiar los modelos de trabajo y negocio, estructuras socio-económicas, barreras culturales...; requiere de una estrategia Corporativa con enfoque transversal que implica a todos los departamentos de la empresa; se apoya en tecnología como la herramienta, suponiendo un cambio cultural y social; reinventa el uso de la información y los datos ayudando a incrementar la competitividad, innovación, liderazgo, crecimiento, empleo... En este sentido,

explicó como la demanda está evolucionando y los viajeros reclaman nuevos servicios y formas de movilidad, siendo el smartphone un elemento clave en esta evolución.

Por último, **José Ignacio Quirós** se refirió al proyecto Metro TUS que está desarrollando la ciudad de Santander, un sistema de autobús de alto nivel de servicio que se va a implantar en la ciudad de Santander. Este proyecto contempla habilitar un carril exclusivo en aquellas zonas en las que sea posible, la ampliación del área de las paradas en ese eje central, la implantación de un sistema de priorización semafórica y la construcción de los intercambiadores en los extremos. Asimismo, reveló que cuando el sistema esté completamente instalado, los vehículos que realicen el transporte por el corredor central serán vehículos de alta capacidad, es decir, articulados con capacidad para 120 viajeros y piso bajo, que facilitará las entradas y salidas de los autobuses. De esta manera, por el corredor central pasarán autobuses cada 5 minutos y cada 15 minutos lo hará uno de los articulados. Según explicó también, la implantación de este

sistema llevará aparejada la modificación de algunas líneas actuales, disminuyendo su longitud de manera que aumente la regularidad, así como con la instalación de nuevas líneas periféricas.

Tecnología puesta al servicio del medio ambiente

En el trascurso de la jornada, además, se habló de movilidad sostenible. Como parte de su compromiso con la sociedad, el sector también está realizando un importante esfuerzo por implementar medidas que contribuyan a crear un entorno mejor desde el punto de vista medioambiental. De esta manera, el sector trabaja firmemente en el ahorro energético, la limitación de las emisiones contaminantes o de efecto invernadero o el uso de fuentes de energías limpias, como el gas y las renovables, tanto en las flotas como en las instalaciones. De hecho, las compañías cada vez cuentan con más vehículos propulsados por energías alternativas como los híbridos, de gas natural o eléctricos.

la Generalitat de Cataluña. El debate, *Contratación electrónica y nuevas tecnologías en licitaciones*, fue moderado por **Guillermo Ginés**, periodista del ABC especializado en economía.

Guillermo Ginés adelantó el eje central de la mesa redonda, Ley de Contratos del Sector Público, que ha puesto de manifiesto la apuesta por la contratación electrónica y su establecimiento obligatorio para anticiparse a los plazos previstos a nivel comunitario. Una medida que además de obligar a los licitadores de servicios públicos a estar inscritos en un registro oficial para optar a la concesión de los contratos, obliga a que todo el proceso se tramite de manera digital.

Asimismo, la nueva Ley servirá para simplificar todo el procedimiento de licitación de servicios de transporte, hacerlo más eficaz y transparente y mejorar el acceso de las empresas a oportunidades del mercado tanto dentro como fuera de España. La contratación electrónica es ya una realidad operativa que acelera los procesos y alivia el gasto de fondos públicos. Su completa implementación tiene que facilitar la participación en concursos y que las empresas puedan presentarse a licitaciones gracias a la automatización y centralización del flujo de información sobre oportunidades, búsquedas más rápidas y a menor coste. Esta herramienta reducirá los costes administrativos y agilizará los procedimientos de contratación.

La contratación electrónica es ya una realidad operativa que acelera los procesos y alivia el gasto de fondos públicos. Su completa implementación tiene que facilitar la participación en concursos y que las empresas puedan presentarse a licitaciones gracias a la automatización y centralización del flujo de información sobre oportunidades, búsquedas más rápidas y a menor coste. Esta herramienta reducirá los costes administrativos y agilizará los procedimientos de contratación.

Joaquín del Moral comenzó su turno exponiendo las mejoras que trae consigo esta innovadora medida: “Seguridad jurídica y transparencia, tanto para los licitadores como para la administración; sostenibilidad y eficiencia económica; imposición de planes en pro del medioambiente y de la sociedad, tales como planes de igualdad y conciliación familiar”, resumió. El director del área de transporte del Ministerio de Fomento también mencionó que, a pesar de las soluciones que este novedoso sistema de contratación trae consigo, el Ministerio tendrá que solventar las deficiencias que vayan surgiendo en el futuro.

Por su parte, **Pablo Rodríguez**, quien expuso la situación en que se encuentra la Comunidad de Madrid en relación a la ley, complementó las mejoras nombradas por Del Moral. Además, hizo referencia a la necesidad de los medios informáticos y telemáticos en la contratación, a pesar de “la tortuosa

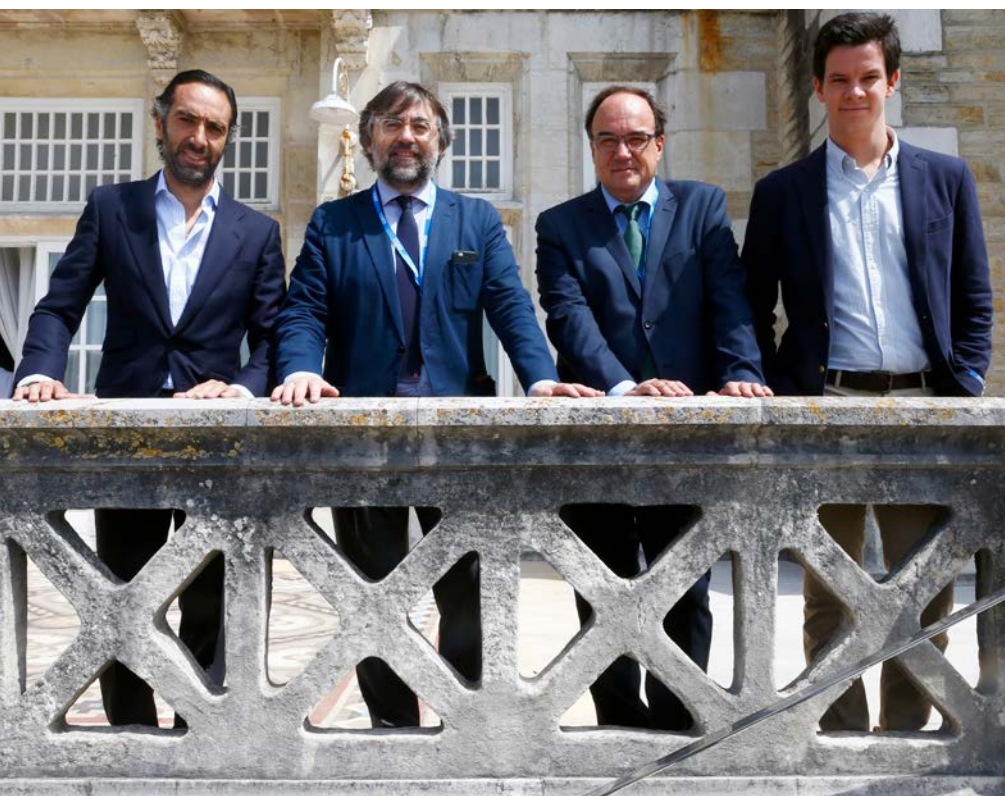


Foto Esteban Cobo. UIMP

Contratación pública electrónica: más ágil, transparente y eficaz

El Curso finalizó con la mesa redonda en la que participaron el director general de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento, Joaquín del Moral, el director general de Transportes de la Comunidad de Madrid, Pablo Rodríguez, y José M^a Fortuny, subdirector de Ordenación de Transportes y Desarrollo Sectorial de



ContiPressureCheck™

Sistema para la monitorización de la presión de neumáticos

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

- › **Economía:** Menor consumo de combustible, incremento del kilometraje y protección de la carcasa del neumático.
- › **Fiabilidad y seguridad:** Prevención de averías que supondrían un coste mayor al no detectarse a tiempo y, sobre todo, posibles accidentes.
- › **Sostenible:** Reducción las emisiones de CO2 y por tanto protección del medio ambiente.
- › **Sencillo:** Fácil de instalar, compatible con sistemas telemáticos y se puede montar en cualquier marca de neumáticos.



gestión inicial, cuya meta será simplificar la relación entre licitadores y contratistas para abaratar costes, promover la transparencia en el sector público y agilizar los trámites”, señaló.

Para concluir, **José M^a Fortuny** comentó el panorama catalán con respecto al modelo de contratación electrónica, sobre el que destacó cómo fomenta el sistema de participación pública: “Este sistema de contratación es el adecuado en las redes de transporte regional y local”, destacó. Fortuny cerró su

intervención haciendo hincapié en la irrupción de los modelos económicos de plataforma digitales, poniendo a debate sobre la mesa la “guerra entre los taxis y las actividades irregularizadas”.

Documentos relacionados:

- [CONCLUSIONES 4º CURSO DE VERANO DE CONFEBUS](#)
- [ÁLBUM FOTOS 4º CURSO DE VERANO CONFEBUS](#) ■



Prioridades de CONFEBUS ante el nuevo Gobierno

13 puntos para hacer del transporte colectivo de viajeros por carretera un medio más competitivo y eficiente

CONFEBUS ha hecho públicas las prioridades del transporte colectivo de viajeros por carretera, con el fin de dar el impulso definitivo a un sector estratégico para la economía y la sociedad, que garantiza la movilidad de las personas en todo el territorio nacional.

Entre las principales demandas al nuevo Gobierno, **CONFEBUS solicita una política integral de transporte que contemple a todos los modos de manera conjunta y equilibrada, creando una Secretaría de Estado de Movilidad** con competencias en tráfico y que potencie el transporte en autobús dentro de un plan contra la despoblación. En este sentido, la Confederación destaca el carácter del sector como elemento vertebrador y de cohesión social del Estado. El autobús llega a 8.000 poblaciones del país, y no existe población en España con menos de 50 habitantes que no esté atendida.

Asimismo, pide apoyar la competitividad del sector a través de la modernización de la gestión de servicios para acomodar mejor las necesidades de la ciudadanía en el próximo Reglamento de Ordenación del Transporte Terrestre (ROTT) e incrementar la seguridad vial en la futura Ley de Tráfico en los aspectos relativos al autobús.

Mejorar los sistemas de licitación

CONFEBUS considera imprescindible la apuesta por la mejor calidad-precio en todos los procesos de licitación y la exclusión automática de las ofertas anormalmente bajas. También pide el impulso de nuevas fórmulas de contratación para servicios regulares de uso especial, escolares y trabajadores, que primen la calidad y la seguridad sobre el precio.

En esta materia, urge, además, la derogación de la Ley de la Desindexación de la Economía Española, que no favorece la actividad empresarial en contratos de concesión de servicios públicos y dificulta las subidas salariales.

Asimismo, la Confederación apuesta por la creación de un marco normativo de financiación del transporte público que asegure un servicio clave de interés general.

Aumentar la competitividad

En materia de competitividad, desde CONFEBUS se aboga por medidas específicas para la lograr la consistencia económica, rendimiento empresarial y estabilidad de la actividad discrecional y turística, fomentando el diálogo con las autoridades competentes para establecer paradas estratégicas y zonas de aparcamiento.

También ve necesario, desarrollar medidas que consoliden la concentración empresarial en un entorno intermodal y competitivo, así como la creación de carriles bus y plataformas reservadas para mejorar la calidad del servicio público, junto con el desarrollo de un Plan de modernización y rediseño de las estaciones de autobuses.

Igualmente, considera imprescindible la regulación de la mal llamada economía colaborativa en el transporte, aplicando las mismas reglas del juego a los mismos servicios y un mayor control normativo.

Apuesta por la movilidad sostenible

La Confederación recuerda la importante aportación que hace el autobús a la movilidad sostenible al reducir el uso del vehículo privado. Por



ello, requiere al Ejecutivo no aumentar la presión fiscal en materia de hidrocarburos y fomentar el impulso de flotas sostenibles, promoviendo las tecnologías limpias que mejor permitan garantizar los servicios y en plazos apropiados.

Defensa del modelo español de autobús

Por último, CONFEBUS pide al nuevo Gobierno que persista en la defensa de los intereses del sector ante la tramitación y aprobación de

normativa comunitaria, en especial en relación con la modificación del Reglamento 1073/2009, en este momento en fase de tramitación en la Comisión Europea. Un cambio que supondría un grave trastorno para una considerable parte de la población española que se vería aislada y obligaría a las Administraciones públicas a intervenir con subvenciones para compensar las obligaciones de servicio público.

Nota: En el siguiente enlace se puede descargar el [Documento con las 13 prioridades](#). ■

Reunión de la Junta Directiva en las instalaciones de IVECO en Madrid



Por invitación de IVECO, la Junta Directiva de CONFEBUS se reunió en sus instalaciones de Madrid, para tratar los principales asuntos de actualidad referidos al transporte de viajeros por carretera.

De este modo, se informó sobre la siguiente edición del Curso de Verano de CONFEBUS, que bajo el título “Autobús y digitalización”, se celebraría el 25 y 26 de junio en Santander, organizado un año más en colaboración con la Universidad Internacional Menéndez Pelayo. En esta 4ª edición, lugar de encuentro para la puesta al día de las principales tendencias y novedades del transporte de viajeros por carretera, se abordarían específicamente los cambios que la tecnología está introduciendo tanto en los vehículos como en la gestión del transporte y de la información. Para analizar todas estas cuestiones el Curso contaría con personas de relevancia en cada uno de los campos a tratar: Ministerio de Fomento, Comunidades Autónomas, diputados del Congreso, periodistas y expertos

de empresas como Amadeus, Volvo Bus, TomTom Telematics, Continental Automotive o Comiberia. De igual manera, se presentará el nuevo Observatorio Nacional del Turismo Emisor (ObservaTUR), puesto en marcha el pasado mes de abril, junto con un estudio sobre la “Velocidad comercial del transporte en autobús”.

A nivel nacional, se hizo referencia al proyecto de orden de modificación del Reglamento General de Vehículos, que plantea la creación o modificación de algunas señales y otros elementos que se utilizan en los vehículos, destacando la inclusión de un nuevo distintivo específico para los vehículos de uso compartido.

Se examinó la propuesta de modificación del Impuesto Especial de Hidrocarburos, recogida en el proyecto de Ley de los Presupuestos Generales del Estado para 2018. El cambio consiste en la modificación de los tipos de gravamen que conforman la estructura del IEH, eliminado el tipo estatal y el autonómico y creando el tipo general y el tipo espacial, de forma que al eliminar el tipo autonómico se dejará sin libertad a que cada comunidad pueda gravar con hasta 4,8 céntimos el litro de carburante, como es el caso de Cantabria, Castilla y León, País Vasco, Navarra y La Rioja, que no lo estaban aplicando. Repostar en estas comunidades es más barato

y de esta forma se unifica en todo el territorio español la fiscalidad de combustible.

Además, se dio cuenta de las reuniones mantenidas con los diputados miembros de la Comisión de Seguridad Vial del Congreso (PP, PSOE, Cs y Podemos), para hacerles llegar los planteamientos de la Confederación en materia de seguridad vial y trasladarles la importancia de que la modificación de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial sea aprovechada para introducir estas propuestas que el sector viene solicitando desde hace tiempo con el fin de mejorar, más aún si cabe, la seguridad de este modo, como son: realizar controles aleatorios de alcoholemia y drogas a los conductores por parte las empresas; reducir a cero la tasa de alcoholemia para los conductores profesionales; reconocimiento médicos obligatorios para los conductores; que las empresas de transporte puedan conocer al saldo de puntos de los conductores, así como el incremento de la velocidad para los autobuses en 10 km/h (de 100 a 110 km/h) en autovías y autopistas. En este sentido, se avanzó que los cuatro diputados confirmaron su participación en una de las mesas del 4º Curso de Verano de CONFEBUS, que estaría dedicada a la nueva Ley de Seguridad Vial y sus implicaciones para el transporte de viajeros por carretera.

A continuación, se anunció la convocatoria de las dos primeras comisiones de trabajo internas que está organizando la Confederación, una dedicada a los asuntos laborales, en la que se analizarán los distintos convenios colectivos existentes en el sector y la evolución de la negociación colectiva en las diferentes Comunidades Autónomas, así como la comisión dedicada a los modelos de licitaciones y contrataciones de cualquier tipo (regular de uso general, regular de uso especial, urbano...).

Por otro lado, se examinaron las principales novedades a nivel autonómico, como el inicio de la tramitación del Plan de Transporte Público de Galicia; la aprobación del proyecto de las nuevas concesiones del transporte por carretera de Mallorca; la intención de Asturias de incrementar el uso de los autobuses; la probación por parte del gobierno de Castilla-La Mancha de la gestión para 4 zonales de transporte; la publicación de los 18 primeros proyectos del nuevo mapa concesional de Valencia; la propuesta de

creación de seis áreas de movilidad en el nuevo mapa regional de Murcia; o la participación de Andalucía en un proyecto europeo sobre movilidad para fomentar el transporte a demanda en zonas rurales y su intención de obligar a toda la flota de autobuses a ser accesible.

En el capítulo de asuntos europeos, se explicó las modificaciones que se han producido en la Directiva (UE) de formación de conductores profesionales de transporte de mercancías y viajeros por carretera, cualificación inicial y formación continua, y en Directiva sobre el permiso de conducción. Al respecto, se reveló que se han modificado las edades mínimas para iniciar la profesión, pasando de los 24 a 21 años, una edad que incluso se puede bajar a los 20 años si se cuenta con el CAP inicial. Asimismo, se actualizan y amplían los contenidos de la formación de los conductores en cuanto a normativa y tecnología actuales y, para asegurar el reconocimiento mutuo de la formación realizada en un Estado miembro diferente del de residencia, se establece un sistema electrónico de intercambio de cualificaciones de conductores, para realizar el reconocimiento autonómico de formación realizada en otro Estado miembro, que podrá ser utilizado por las autoridades de control.

Además, se analizaron otras cuestiones de interés para el sector como el alarmante incremento del precio del petróleo o la obligatoriedad de instalar los nuevos tacógrafos inteligentes en los vehículos matriculados a partir del 15 de junio de 2019.

Para terminar, se recordó la reciente incorporación de CONFEBUS al Observatorio Nacional del Turismo Emisor, ObservaTUR, el primer instrumento de seguimiento y monitorización especializado en turismo emisor, al que también están adheridas algunas de las principales empresas del sector turístico nacional, entre ellas, Amadeus, Beroni, Carrefour Viajes, Iberia, Movelia, ReiniziaT, Renfe SNCF y la Asociación Nacional de Agencias de Viaje (UNAV). El proyecto cuenta con la colaboración de Valnest Luxury Hotels & Resort. Los datos de la primer encuesta, que estarán disponibles a finales de este mes de mayo se presentarán durante la celebración del Curso de Verano de la Confederación, el próximo mes de junio en Santander.

Una vez finalizada la reunión, de la mano de **Juan Miguel Vázquez, director de Ventas de IVECO Bus España**, los miembros de la Junta Directiva pudieron conocer más de cerca IVECO y su actividad comercial en materia de transporte de viajeros. IVECO Bus cuenta con una completa gama de vehículos para satisfacer todas las necesidades de las empresas, que cuenta además con una amplia oferta de propulsiones: diesel Euro VI, GNC, híbridos y eléctricos.



En cuanto a los urbanos, con la gama Urbanway IVECO ofrece longitudes, motores (CNG, diesel y híbrido) y estructuras que permiten satisfacer todas las exigencias de empresas y clientes de transporte público, en términos de accesibilidad, costes de explotación y respeto por el medio ambiente para una movilidad siempre más sostenible.

Concebida para el transporte interurbano de medio y largo recorrido, la gama Crossway destaca por su polivalencia, fiabilidad y bajos consumos. Un vehículo ideado para ofrecer un enfoque racional de la calidad, las necesidades del cliente y una reducida frecuencia de intervenciones de mantenimiento. En su versión Low Entry, el vehículo resulta idóneo tanto para el transporte urbano como para el interurbano. Además, la marca ha lanzado recientemente dos nuevas versiones para su modelo Low Entry: una con propulsión GNC y otra con 3 ejes.

En cuanto a los autocares, el Magelys y el nuevo Evadys cuentan con todas las características distintivas de los vehículos de IVECO Bus: máxima atención a la comodidad y la seguridad de

los pasajeros; operaciones habituales de conducción simplificadas al máximo y costes muy optimizados para los operadores de transporte. Además ambos vehículos destacan por sus avanzadas tecnologías. En esta gama también se incluye el modelo Crossway Pro, destinado a líneas regulares, empresas y escolares, así como a servicios discrecionales.

Por último, IVECO cuenta con la Daily Minibús, una gama completa en términos de tamaño, capacidad del motor y personalización. Diseñada para responder a las necesidades de cada cliente, la gama Minibús Daily, también disponible en versión GNC, ofrece una amplia selección de accesorios y equipamiento. Es fácil de personalizar y cuenta con una extensa gama de opciones y configuraciones, según se destinen al transporte urbano, interurbano o turístico. A su vez, la gama Euromidi, aún más completa en versión corta y larga, destaca por su versatilidad de carrozados y configuraciones, su suspensión neumática integral y su amplia gama de soluciones y capacidades.

Para finalizar, los asistentes tuvieron la oportunidad de visitar las instalaciones de la Planta de IVECO en Madrid, nivel Oro en el sistema World Class Manufacturing, celebrándose un almuerzo al término de la vista. ■

CONFEBUS pide que no se penalice al autobús con un incremento del precio del gasóleo

Un sector que ya aporta de media, 1.000 M€ anuales a las arcas públicas

CONFEBUS, ha pedido que no se aumente el impuesto sobre el gasóleo para el transporte profesional y, en especial, para el transporte público de pasajeros por carretera, un incremento que de llevarse a cabo debería ser neutral para este sector vía gasóleo profesional. Esta petición responde a la medida que el Gobierno está estudiando para equiparar la fiscalidad del gasóleo con el de la gasolina.

Como explica el presidente de CONFEBUS, Rafael Barbadillo, “esta recomendación pretende impulsar una movilidad más sostenible y eficiente, pero lo que haría es penalizar a un medio de transporte, el autobús, que, precisamente, ya hace una importante aportación al desarrollo de una movilidad sostenible y una sustancial contribución a las arcas públicas, que se eleva a 1.000 millones de euros anuales de media”.

Descongestión del tráfico y reducción de emisiones

En este sentido, desde CONFEBUS recuerdan que el autobús, al ser un transporte colectivo, contribuye a la disminución de la congestión y la contaminación causada por el tráfico en las ciudades y carreteras. Cada autobús puede sustituir entre 14-30 vehículos. Por lo que se refiere a la reducción de emisiones, las emisiones de CO₂ por Viaje-Km, del autobús son seis veces menores que las del automóvil. El autobús evita la emisión de 6,7 millones de toneladas de CO₂ que se hubieran emitido si los usuarios del autobús, lo hubieran hecho en coche. En este sentido, si la promoción del autobús logrará una captación del 20% de los usuarios del vehículo

privado, las emisiones de CO₂ se reducirían en 917.000 Tm.

Asimismo, el uso del autobús es tres veces más eficiente que el automóvil en términos de viaje-km. El uso del autobús supone un ahorro de 1.287 millones de litros de combustible.

CONFEBUS destaca también que el sector está realizando un importante esfuerzo en los últimos años trabajando por el ahorro energético, la limitación de las emisiones de CO₂ o el uso de fuentes de energías limpias, tanto en las flotas como en las instalaciones. De hecho, las flotas cuentan ya con vehículos sostenibles como los híbridos, los impulsados por gas natural o eléctricos.

Cada autobús puede sustituir entre 14-30 vehículos, contribuyendo a la descongestión del tráfico

Un sector estratégico que garantiza la movilidad nacional

“El sector del transporte de viajeros por carretera es estratégico para la economía y la sociedad, resalta Barbadillo. Sólo en los últimos 5 años, ha aportado a las arcas públicas más de 5.000 millones de euros. Ha transportado a 8.750 millones de viajeros. Ha invertido en mejorar su flota 2.500 M€. Sus servicios alcanzan 8.000 poblaciones en España. Emplea a más de 80.000

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

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





personas de forma directa, siendo uno de los servicios básicos para las personas. Por tanto, una medida como la que propone el Comité de Expertos solo conseguiría penalizar al sector, y, por ende, a los miles de usuarios diarios del mismo que podrían ver incrementado el precio del servicio”.

“La Administración sabe que cuenta con nuestro total apoyo para impulsar entre todos una movilidad sostenible, pero abogamos por otro tipo de medidas que no incrementen la presión

fiscal sobre el sector sino que fomenten su desarrollo. El incremento de recaudación que supondría este incremento debería destinarse a medidas tales como, por ejemplo, avanzar hacia una gestión de las infraestructuras de transporte que primen la facilidad de acceso del transporte de viajeros por carretera a las entradas de las principales ciudades españolas mediante carriles dedicados o gestión inteligente de la infraestructura o a la renovación de las estaciones de autobuses”, concluye el presidente de CONFEBUS. ■

El autobús contribuye al desarrollo de una movilidad sostenible

El uso del autobús evita la emisión de casi siete millones de toneladas de CO₂

Equivalente a lo que se genera para producir 31.000 kg de patatas o 8.000 kg de pan

El autobús, al ser un transporte colectivo, contribuye a la disminución del CO₂ que se emite. Así, la utilización de este medio de transporte evita la emisión de 6,7 millones de CO₂ que se hubieran emitido si los usuarios del autobús se hubieran transportado en coche, tal y como destacó la CONFEBUS con motivo de la celebración del Día Mundial del Medio Ambiente, que tuvo lugar a principios de junio.

Por poner estos datos en contexto, 6,7 millones de toneladas de CO₂ sería lo que necesitan casi siete europeos de media para calentarse, alimentarse y desplazarse en más de un mes y lo que se genera para producir 31.490 kilos de patatas o 8.000 kilos de pan.

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

Pero, además, el autobús contribuye a la disminución de la congestión y de la contaminación que provoca el tráfico en las ciudades y carreteras, ya



que cada autobús puede sustituir entre 14-30 vehículos.

Hacia otro modelo de transporte

El sector está realizando un importante esfuerzo en los últimos años trabajando por el ahorro energético, la limitación de las emisiones de CO₂ o el uso de fuentes de energías limpias, como el gas y las renovables, tanto en las flotas como en las instalaciones. De hecho, las flotas cuentan ya con vehículos sostenibles como los híbridos, los propulsados por gas natural o los eléctricos. "Desde CONFEBUS estamos comprometidos

con el medio ambiente y queremos ser líderes en el sector en materia medioambiental, impulsando un transporte cada vez más respetuoso con el entorno en el que vivimos”, resalta Rafael Barbadillo, presidente de CONFEBUS.

El sector del transporte de viajeros por carretera es estratégico para la economía y a la sociedad

española. Sólo en los últimos 5 años, ha aportado a las arcas públicas más de 5.000 millones de euros. Ha transportado a 8.750 millones de viajeros y ha invertido en mejorar su flota 2.500 M€. Sus servicios alcanzan 8.000 poblaciones en España y emplea a más de 80.000 personas de forma directa, siendo uno de los servicios básicos para las personas. ■

Las emisiones de CO2 por viaj-km del autobús, que puede sustituir entre 14 y 30 vehículos, son 6 veces menores que las del automóvil

La Confederación se integra en el Observatorio Nacional del Turismo Emisor (ObservaTUR)

Objetivo: conocer los hábitos de consumo, los comportamientos de compra y las necesidades presentes y futuras de los turistas

CONFEBUS se ha incorporado al Observatorio Nacional del Turismo Emisor, ObservaTUR, el primer instrumento de seguimiento y monitorización especializado en turismo emisor. Su ingreso se produjo sólo unos días después de anunciarse la creación de ObservaTUR, al que se han adherido ya algunas de las principales empresas del sector turístico nacional, entre ellas, Amadeus, Beroni, Carrefour Viajes, Iberia, Movelia, ReiniziaT, Renfe SNCF y la Asociación Nacional de Agencias de Viaje (UNAV). El proyecto cuenta con la colaboración de Valnest Luxury Hotels & Resort.

“Sumarse a estas empresas e instituciones líderes en un estudio pionero es una gran noticia para nuestro sector, el transporte de viajeros por carretera”, asegura Rafael Barbadillo, presidente de CONFEBUS. “Porque estamos convencidos

de que esta nueva herramienta puede proporcionar información muy valiosa para mejorar la prestación de los servicios a los usuarios de nuestro medio de transporte que, no hay que olvidar, utilizan cada año 1.750 millones de viajeros. Nos podrá permitir, además, personalizar en mayor medida las propuestas, rutas e itinerarios”. En este sentido, Barbadillo recordó que 2 de cada 3 viajes que se hacen en transporte público se realizan en autobús.

Según se anunció en la presentación de ObservaTUR, esta herramienta nace con el objetivo de profundizar en el conocimiento del turismo español y de las agencias de viajes, a fin de comprender mejor cuáles son los hábitos de consumo, los comportamientos de compra y las necesidades presentes y futuras en este apartado concreto de la industria. ObservaTUR

indagará asimismo acerca de las tendencias que pueden afectar a la venta y distribución de productos y servicios turísticos.

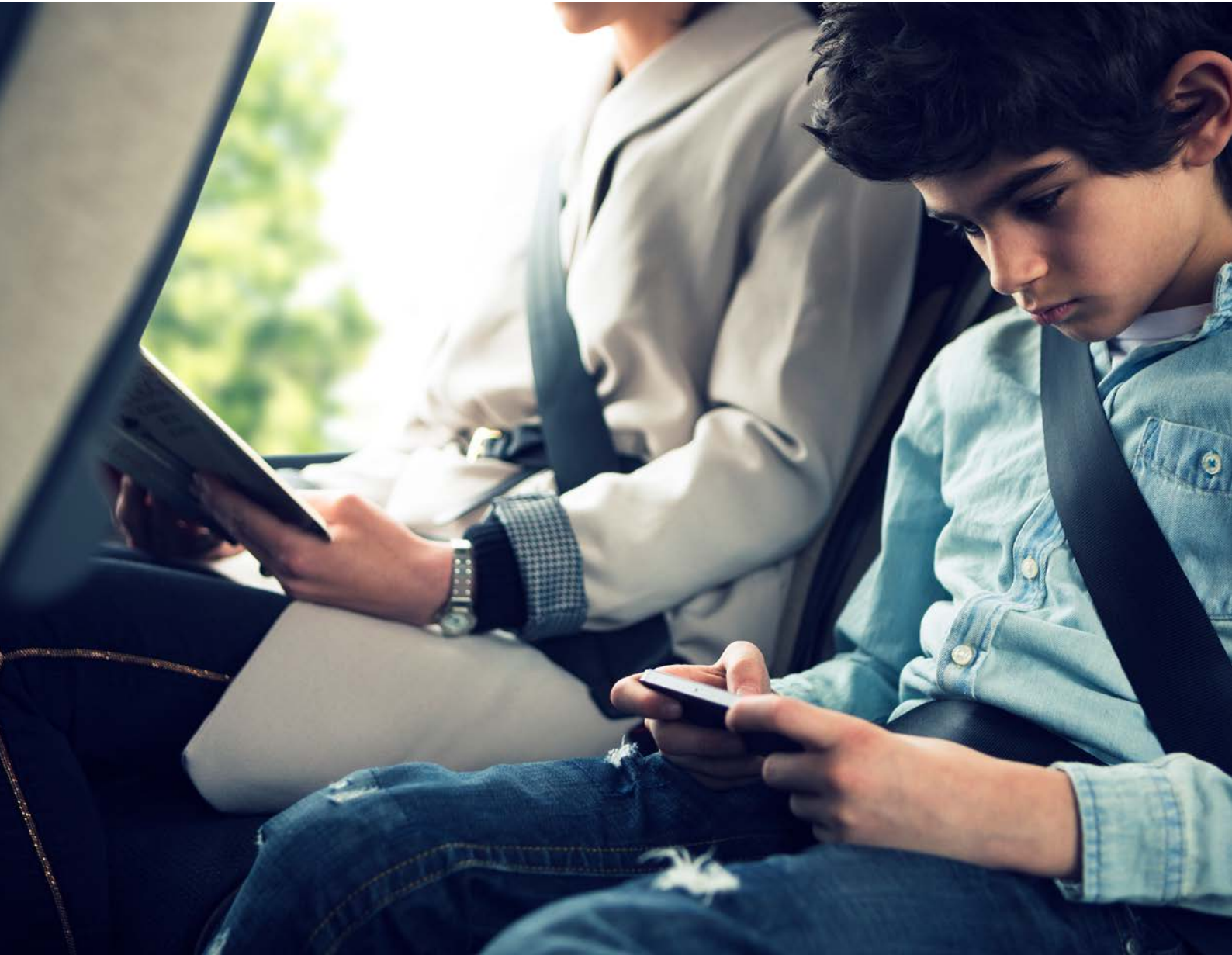
Este observatorio, pionero en nuestro país, pretende ser también una herramienta de referencia para la industria, en tanto que este conocimiento puede favorecer en mayor medida la competitividad del sector y la prestación de los servicios a sus profesionales.

ObervaTUR realizará dos estudios de mercado al año, coincidiendo con la temporada de verano y la de invierno, fechas que tradicionalmente tiene mayor volumen de movimiento turístico, en donde se recogerá la opinión de más de 1.000

agentes de viaje de toda España, que se completará con el testimonio de más de un millar de viajeros nacionales mayores de 18 años.

Más información en www.observatur.es ■

El observatorio proporcionará información valiosa para mejorar los servicios a los usuarios y personalizar las propuestas, rutas e itinerarios



In Memoriam: Salvador Nabás Orenga



Hace ya unas semanas recibimos la triste noticia de la repentina muerte de nuestro amigo, empresario y anterior presidente de ADIVA, Salvador Nabás Orenga.

De espíritu trabajador e inquieto, compaginó su dedicación profesional al mundo del transporte de viajeros en las empresas AVSA y Edetania Bus, con la labor de consejero en otras empresas ajenas al sector del transporte.

Institucionalmente, fue presidente de ADIVA (Asociación Empresarial de Transporte de Viajeros de Valencia) y vicepresidente de ASINTRA, desarrollando una infatigable y constante labor y poniendo siempre el mayor interés en todo lo que al panorama asociativo afecta. En 2013 fue reconocido con el Premio ASINTRA, que recibió de manos de la entonces ministra de Fomento, Ana Pastor, en reconocimiento a su excelente trayectoria empresarial y a su contribución al sector, trabajando siempre en pro del transporte

y haciendo de él una actividad de futuro, en continua innovación y expansión.

Convencido de la posibilidad real de un cambio en los sistemas de movilidad diarios, realizaba todos sus desplazamientos dentro de su población en su inseparable bici eléctrica. Además, ayudó dentro de la empresa Movus a la creación de un sistema de alquiler de coches eléctricos, finalmente, implementado en el año 2010 en la ciudad de Sagunto.

Sin embargo, para él su más importante logro fue haber formado una familia de cuatro hijos y varios nietos junto a su mujer, la farmacéutica Magencia Beltrán.

Desde CONFEBUS lamentamos profundamente la pérdida de esta gran persona, amigo y empresario, y trasladamos nuestro más sentido pésame y todo nuestro cariño a sus familiares, amigos y compañeros de trabajo. ■

Iberaval y CONFEBUS refuerzan su colaboración

Con el objetivo de facilitar financiación en mejores condiciones al sector del transporte

Iberaval y CONFEBUS han sellado un acuerdo de colaboración que persigue reforzar la atención a las necesidades de financiación del sector del transporte colectivo de viajeros por carretera. Así lo han acordado el director general

La sociedad de garantía (SGR) presta a pymes y autónomos el respaldo necesario ante la administración o ante las entidades financieras, para obtener una financiación adecuada en tipos de interés y plazos de devolución.



Las condiciones ventajosas de la SGR se dirigen a importes de hasta 750.000 euros (salvo operaciones especiales), a las que aporta plazos de amortización de hasta 12 años para peticiones de circulante y de hasta 15, en proyectos de inversión.

Por ello, Iberaval es la sociedad de referencia para el sector transportista, pero además es la segunda SGR en volumen de actividad de toda España y la que mayor número de socios acumula en este momento, más de 26.600.

de la sociedad de garantía, Pedro Pisonero, y el presidente de CONFEBUS, Rafael Barbadiello, quienes han detallado que el acuerdo incide en la necesidad existente por parte de muchas compañías del transporte de obtener un asesoramiento adecuado para lograr financiación, y en la importancia de disponer de mejores tipos y mayores plazos para obtenerla.

Iberaval es una entidad financiera con participación público-privada, que, tras la absorción de Transaval en 2015, cuenta con un área de negocio especializada en el ámbito del Transporte. A partir de la misma dispone de líneas específicas para ese sector, en particular sus avales técnicos.

El acuerdo firmado también comprende la difusión de la acción y productos financieros de Iberaval entre los integrantes de CONFEBUS, con el fin de abordar las ventajas competitivas que acerca la sociedad de garantía a los empresarios que necesitan disponer de un aval para agilizar sus proyectos. ■

La sociedad de garantía ofrece más plazo y mejores precios para los avales técnicos de los transportistas

José Luis Ábalos al frente de Fomento

Pedro Saura secretario de Estado Transporte y María José Rallo secretaria general de Transportes



El pasado 7 de junio, tras jurar su cargo ante su Majestad el Rey en el Palacio de La Zarzuela, el nuevo ministro de Fomento, José Luis Ábalos, tomó posesión de su cargo en la sede del Ministerio de Fomento, celebrándose también el acto formal de traspaso de cartera del Departamento, por parte de su antecesor en el cargo, Iñigo de la Serna.

Nacido en Torrent (Valencia) en 1959, José Luis Ábalos Meco es licenciado en Magisterio y consultor de Cooperación Internacional.

En cuanto a su experiencia profesional, ha sido jefe de Gabinete del Delegado del Gobierno de la Comunidad Valenciana (1983-1987); jefe de Gabinete del Conseller de Trabajo de la Generalitat Valenciana (1988-1991); responsable del Programa de Cooperación Internacional de la Generalitat Valenciana (1989-1992); asesor del Ayuntamiento de Valencia (1992-1999); concejal del Ayuntamiento de Valencia (1999-2009); diputado Provincial (2003-2007); diputado de las

Cortes Generales de las IX, X, XI y XII legislaturas (desde 2009 hasta la actualidad); y es secretario de Organización del PSOE desde 2017.

Pedro Saura nombrado secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda

Pedro Saura García nacido en Torre Pacheco (Murcia) en 1962, es Licenciado en CC Económicas por la Universidad de Valencia, premio extraordinario de grado de licenciatura y doctor en Economía por la Universidad de Murcia. Es Profesor Titular de Fundamentos del Análisis Económico en la Universidad de Murcia. Ha impartido clases de Introducción a la Economía, Microeconomía intermedia y superior y Economía del Sector Público.

Ha sido portavoz de Economía, Hacienda y Presupuestos, en distintas legislaturas en el Congreso de los diputados y también en la Asamblea Regional de Murcia.

Ha desempeñado los puestos de Director General de Economía y Planificación y Secretario Sectorial de Economía y Hacienda en la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia. Ha dirigido la empresa pública SEPES perteneciente al Ministerio de Fomento.

María José Rallo del Olmo nombrada secretaria general de Transportes

María José Rallo del Olmo, nacida en 1971 en Castellón, es Ingeniera de Caminos, Canales y Puertos por la Universidad Politécnica de Madrid y Licenciada en Economía por la UNED. Además, tiene un Máster en Análisis y Gestión de Políticas Públicas por la Universidad Carlos III y ha cursado el Programa de Liderazgo para la Gestión Pública del IESE.

Pertenece al Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos del Estado desde 1998, habiendo desempeñado toda su carrera

profesional desde esa fecha en el Ministerio de Fomento. Durante estos años ha ocupado, entre otros, los puestos de Jefa del Gabinete Técnico de la Secretaria General de Transporte, Subdirectora General de Estudios y Proyectos de la Dirección General de Carreteras y Vocal Asesora del Gabinete del Secretario de Estado de Infraestructuras y Planificación.

Desde **CONFEBUS** trasladamos nuestra más sincera enhorabuena y nuestros mejores deseos de éxito al nuevo equipo de Fomento, al que además queremos manifestar nuestra absoluta disponibilidad de colaboración para afrontar, conjuntamente, los importantes retos a los que se enfrente el sector del transporte colectivo de viajeros por carretera, confiando en seguir con la línea de colaboración y diálogo mantenidos siempre con el Ministerio de Fomento, para hacer del autobús, el medio de transporte moderno, eficiente, sostenible y rentable que los viajeros españoles del siglo XXI demandan y merecen. ■

Gestión eficiente para tu flota.



www.fleet.vdo.es

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

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



Pere Navarro, de nuevo al frente de la DGT



A propuesta del ministro del Interior, Fernando Grande-Marlaska, y tras la aprobación del Consejo de Ministros, Pere Navarro Olivella estará de nuevo al frente de la Dirección General de Tráfico.

Nacido en Barcelona en 1952. Ingeniero industrial por la Universidad Politécnica de Barcelona. Posteriormente realizó un Máster en Administración de Empresas en la Escuela de Administración de Empresas de Barcelona. En 1977 ingresó como funcionario en el Cuerpo Superior de Inspectores de Trabajo y de Seguridad Social.

Posteriormente, fue delegado de la Consejería de Trabajo de la Generalitat de Cataluña en la provincia de Girona, jefe del gabinete del Gobernador Civil de Barcelona, gobernador civil de Girona y jefe de equipo de la Inspección de Trabajo en la Ciudad Condal. Entre 1999 y 2004, Navarro trabajó en el Ayuntamiento de Barcelona como director de Transportes y Circulación y Comisionado de Movilidad. En 2004 es nombrado director general de Tráfico, puesto que ejerce durante ocho años hasta 2012. Entre 2012 y 2016 ejerció como consejero de Empleo y Seguridad Social en la Embajada de España en Marruecos. ■

Ábalos defenderá los intereses de los transportistas españoles en Europa

A nivel nacional los retos serán: la digitalización y la administración electrónica

El ministro de Fomento, José Luis Ábalos ha anunciado en el Senado su intención de reunirse con el Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC) para “conocer de primera mano sus inquietudes y su posición” en relación con el **Paquete de Movilidad de la Unión Europea**. El ministro se comprometió a trabajar intensamente para defender los intereses de los transportistas españoles y recalcó también que su intención es escuchar al sector “para no suplantar y recoger la sensibilidad y los intereses que nos toca defender como Gobierno de España, que es preservar también nuestro modelo de competencia y de excelencia en el sector, y creo que tenemos que hacerlo conjuntamente”.

También habló de los retos del transporte por carretera a nivel nacional y que resumió en dos: digitalización y administración electrónica.

Por ello, se refirió a la reforma del **Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres**, actualmente en tramitación tras una serie de

cambios que han ido retrasando la aprobación definitiva de este proyecto.

Así, señaló que resulta necesario modificar el texto que se sometió a información pública para incluir la eliminación del requisito mínimo de flota en el acceso al mercado, aunque afirmó que “en el Ministerio de Fomento pretendemos seguir manteniendo el objetivo de fomentar un sector fuerte y competitivo, preparado para competir en el ámbito internacional”. Para ello, insistió en que es necesario buscar “las medidas que garanticen que los profesionales y empresarios que accedan a la profesión cuenten con los requisitos necesarios para contribuir a este fin”.

Finalmente, anunció que se va a reforzar el Plan de Inspección del Transporte por Carretera para luchar contra el incumplimiento de la normativa social y prometió coordinación con el Ministerio de Hacienda para detectar a las empresas que actúen irregularmente. ■



Se publica el primer estudio del Observatorio Nacional del Turismo Emisor

Desvelando los hábitos de conducta de los españoles de cara a este verano



Coincidiendo con el inicio del verano, se ha presentado el [primer estudio del Observatorio Nacional del Turismo Emisor \(ObservaTUR\)](#), que desvela los principales hábitos de conducta de los españoles de cara a las próximas vacaciones estivales.

Según este informe, en el que han participado 1.011 viajeros nacionales, el 94% de los españoles ya tiene tomada una decisión acerca de

sus vacaciones de verano. Así, más de la mitad de ellos sabe ya el destino y el alojamiento que contratará; seis de cada diez, además, tienen decidido el transporte y la duración de sus estancias. Sólo uno de cada diez desconoce con quién irá.

En la inmensa mayoría de los casos, el destino es considerado bastante o muy importante para cumplir las expectativas del viaje. Seis de

cada diez viajeros esperan que sus vacaciones de verano sean muy similares a la mayoría de los veraneos. A la hora de seleccionar destino, sólo un 20% emprenderá su viaje “soñado” previamente.

Entre los que aún no tienen el destino cerrado, y están barajando diversas opciones, un 56% se está planteando un destino internacional, representando un 21% los que dudan en exclusiva entre diferentes destinos de este tipo.

Los españoles gastarán estas vacaciones 719 euros por persona en promedio. El 10 por ciento destinarán más de 3.000 euros por persona. Cerca de la mitad de los españoles ha presupuestado un máximo de 1.000 euros.

Los aspectos del viaje que preocupan en mayor medida a los españoles son el alojamiento, la comida y el traslado al destino (todos ellos con una media superior a los cinco puntos en una escala de 0 a 10).

Sobre las reservas: el 23% cree que contratará un paquete

Tan sólo una cuarta parte de los españoles que tienen previsto viajar el próximo verano han realizado ya alguna reserva. Un 20 por ciento de aquellos que no han realizado todavía sus reservas prevén visitar una agencia de viajes.

Entre los que aún no han realizado ninguna reserva, el 23% cree que contratará un paquete; hasta ahora, los paquetes han sido reservados en mayor medida por los mayores de 55 años. Si estas previsiones se cumplieran, finalmente un 12% de los viajeros contrataría un paquete para el verano de 2018. Sólo en el caso de los paquetes, la visita a las agencias supera al resto de los medios de contratación.

Entre los que aún no han comenzado a reservar, el 43% creen que, como mínimo, es probable que reserve alguna actividad antes del viaje. A pesar de que se planteen la contratación a través de Internet, al 61% le gustaría que las agencias de viajes ofrecieran estos servicios.

Internet ha sido el medio más empleado para formalizar las reservas hasta ahora.

Retrato del turista nacional: el 64% ha elegido un destino nacional

Entre los que han decidido el destino, el 64% han elegido un destino nacional, el 29% uno internacional y un 7% combina para sus vacaciones de verano los dos tipos de destinos.

Para este mismo segmento, los viajes “de playa” son los más frecuentes y ocupan un protagonismo destacado en todas las edades. El segundo lugar lo ocuparían los viajes culturales (21%) y el tercero, los viajes “de relax” (18%).

Las parejas sin hijos representan el grupo más numeroso (48%), seguido de los grupos familiares —padres/madres con hijos (29%)—. El 22% declara viajar con amigos.

El 87% de los viajeros españoles saben también ya el mes en el que viajarán. En su mayoría, un 40%, lo harán en agosto. En segundo lugar, se sitúa julio (23%) y el tercero, septiembre (15%). El 85% de los viajeros disfrutarán de más de ocho días de vacaciones, aunque sólo el 19% de ellos tendrá más de 15 días. La mitad de la población disfrutará entre una semana y 12 días.

Algo más de la mitad de los viajeros que han decidido ya el medio de transporte que utilizarán en las vacaciones de verano opta por el coche particular. El segundo lugar lo ocupa el avión (34%). El hotel sigue siendo mayoritariamente el alojamiento preferido por los españoles para sus vacaciones estivales.

El presupuesto que destinarán es el capítulo que presenta todavía más incógnitas, pues sólo cuatro de cada 10 lo conoce ya. Sólo uno de cada 10 consultados mantiene dudas acerca de con quién compartirá sus vacaciones.

Un 33% ha contratado un seguro de cancelación. Entre los que aún no han comenzado la contratación, se obtiene una respuesta parecida, si bien en este caso son aún más numerosos

los que creen que no contratarán ninguno de los seguros.

La visión de las agencias: previsiones de crecimiento, tanto en destinos nacionales como internacionales

Según las agencias, ya se han realizado, de media, el 31% de las reservas para el próximo verano. Una situación similar a la del año pasado, según la opinión mayoritaria. Crecerán los viajes de entre tres y siete noches y las reservas de paquetes y de actividades en destino.

Este verano aumentarán las demandas de destinos más atractivos, diferentes y de un mejor alojamiento. En la mitad de las agencias, de hecho, perciben ya este tipo de solicitudes.

También hay expectativas de crecimiento de las demandas de mayor diversidad en las opciones para el pago. Las expectativas sobre las demandas de asesoramiento para el próximo verano son positivas: todas aumentarán.

Hay previsiones de crecimiento, tanto en los destinos nacionales, como en los internacionales, aunque el optimismo es mucho mayor en cuanto al crecimiento de los internacionales.

Los destinos nacionales de playa, en todo caso, son los que más crecerán el próximo verano, según las agencias de viaje. Andalucía, en la península, y Canarias, en las islas, son los dos principales motores del crecimiento que se espera en los destinos nacionales de playa.

Todos los destinos internacionales crecerán, excepto los viajes de aventura y los parques temáticos, que se mantendrán estables. En los destinos internacionales con mejores expectativas, los motores son el Mediterráneo, en los cruceros; Asia, en larga distancia y las ciudades italianas y francesas en las capitales europeas.

También la demanda de seguros crecerá, sobre todo la del seguro de cancelación.

Las agencias utilizan, de media, 2,3 canales de comercialización diferentes. La venta física

continúa siendo la más extendida, aunque entre las agencias de mayor tamaño la venta por mail y la telefónica superan a la física. Para su relación con los clientes, las agencias utilizan 3,3 medios diferentes en promedio. El trato personal, el teléfono y el mail son las tres más habituales.

Siete de cada diez opinan que los clientes necesitan asesoramiento en la compra, aunque suelen acudir con ofertas de otros proveedores encontradas mayoritariamente en Internet.

Metodología: han participado más de 1.000 viajeros y 300 agencias de viajes

En el primer informe del Observatorio Nacional del Turismo Emisor, llevado a cabo en todo el territorio nacional, han participado un total de 1.011 viajeros mayores de 18 años y cerca de 300 agencias de viajes.

Tanto las entrevistas a los viajeros como a las agencias se celebraron vía online a través de un cuestionario estructurado, mediante invitación personalizada a las agencias (independientes y en red) y a través de un panel en el caso de los viajeros.

La fecha de recogida de la información de ambos muestreos se efectuó entre el 19 de abril y el 25 de mayo y en ambos casos ofrecen un margen de confianza del 95,5, con un error muestral de $\pm 3,14$ en el caso del apartado de viajeros y de $\pm 6,01$ para las agencias.

Qué es ObservaTUR

El Observatorio Nacional del Turismo Emisor, ObservaTUR, es el primer instrumento de seguimiento y monitorización especializado en turismo emisor. Esta nueva herramienta de análisis y estudio indaga en cómo se comporta el turista español en sus vacaciones dentro y fuera de nuestras fronteras, cómo se inspira, cómo reserva, qué destinos y servicios demanda en mayor medida y cuáles son sus hábitos y preferencias de compra.

El Observatorio Nacional del Turismo Emisor es una iniciativa promovida por Amadeus España,

VERANO 2018

Hábitos y comportamientos del viajero español



observaTUR

Metodología: ficha técnica

- Población mayor 18 años
- Entrevistas online
- Distribución proporcional
- Error muestral: ±3,14

AON, Beroni, Carrefour Viajes, **CONFEBUS**, Iberia, Movelia, ReiniziaT, Renfe-SNCF en Cooperación y la Asociación Nacional de Agencias de Viaje (UNAV).

También participan como empresas colaboradoras la compañía de gestión hotelera Valnest

Luxury Hotels & Resort, la Asociación Española de Profesionales del Turismo (AEPT) y la Universidad Autónoma de Madrid, a través del Grupo de Investigación en Estudios Urbanos y Turismo (UrbyTur).

Se puede descargar el Informe completo [AQUÍ](#). ■

Se modifica el Impuesto Especial de Hidrocarburos

Estos cambios no afectan a la figura del gasóleo profesional que se mantiene

Hace unos días se publicó en el BOE la [Ley 6/2018 de Presupuestos Generales del Estado para 2018](#), por la que se modifica la composición del Impuesto Especial de Hidrocarburos con efectos 1 de enero de 2019.

Concretamente, se procede a integrar el tipo impositivo autonómico del Impuesto sobre Hidrocarburos en el tipo estatal especial, quedando los tipos impositivos de Gasóleos para uso general en 307 euros por 1.000 litros de tipo general y 72 euros por 1.000 litros de tipo especial, siendo la totalidad del impuesto de 379 euros por mil litros en todo el territorio español.

Como consecuencia de esta modificación de la composición del impuesto se verán afectadas las siguientes CC.AA., País Vasco, Cantabria, Castilla-León, La Rioja y Navarra, donde aumentará el precio en 4,8 céntimos por litro. En Madrid el precio se incrementará 3,1 céntimos por litro, en Aragón 2,4 céntimos por litro, en Extremadura 1 céntimo por litro y en Asturias el alza será menor, de 0,8 céntimos por litro. En resumen:

- El impuesto autonómico desaparecería.
- El impuesto especial estatal pasaría de 2,4 a 7,2 céntimos por litro.

- En Andalucía, Castilla-La Mancha, Cataluña, Comunidad Valenciana, Galicia, Baleares y Murcia no habría subida.
- Los cántabros, castellanoleoneses, riojanos, navarros y vascos pagarían 4,8 céntimos más por litro.
- Los madrileños verían incrementar el precio en 3,1 céntimos por litro.
- En Aragón el precio aumentaría 2,4 céntimos por litro.
- En Extremadura se pagaría 1 céntimo más por litro, mientras que en Asturias el incremento sería de 0,8 céntimos/litro.
- Se mantiene la figura del gasóleo profesional. ■

CC.AA.	IMPUESTO SOBRE HIDROCARBUROS A PARTIR DE 2019		Variación
	Impuesto estatal	Impuesto actual	
Andalucía	7,2 cents/litro	7,2 cents/litro	Igual
Aragón	7,2 cents/litro	4,8 cents/litro	+2,4 cents/litro
Asturias	7,2 cents/litro	6,4 cents/litro	+0,8 cents/litro
Cantabria	7,2 cents/litro	2,4 cents/litro	+4,8 cents/litro
Castilla-La Mancha	7,2 cents/litro	7,2 cents/litro	Igual
Castilla y León	7,2 cents/litro	2,4 cents/litro	+4,8 cents/litro
Cataluña	7,2 cents/litro	7,2 cents/litro	Igual
Comunidad Valenciana	7,2 cents/litro	7,2 cents/litro	Igual
Extremadura	7,2 cents/litro	6,2 cents/litro	+1 cents/litro
Galicia	7,2 cents/litro	7,2 cents/litro	Igual
Islas Baleares	7,2 cents/litro	7,2 cents/litro	Igual
La Rioja	7,2 cents/litro	2,4 cents/litro	+4,8 cents/litro
Madrid	7,2 cents/litro	4,1 cents/litro	+3,1 cents/litro
Navarra	7,2 cents/litro	2,4 cents/litro	+4,8 cents/litro
Región de Murcia	7,2 cents/litro	7,2 cents/litro	Igual
País Vasco	7,2 cents/litro	2,4 cents/litro	+4,8 cents/litro

La Comisión prepara una propuesta que pueda ser compatible con el sistema español

José Luis Ábalos y Violeta Bulc abordan el Paquete de Movilidad

El ministro de Fomento, José Luis Ábalos, se ha reunido hace unos días con la Comisaria Europea de Transporte, Violeta Bulc, para tratar, entre otros temas, el Paquete de Movilidad de la Comisión Europea.

En este sentido, el ministro ha mostrado a la Comisaria “la voluntad del Gobierno español de alcanzar un acuerdo global en el Paquete de

Movilidad, para lo cual, todos deberíamos hacer un esfuerzo”, expresó.

El responsable del Departamento ha afirmado la participación de nuestro país en el plan de acción de la Alianza por la Carretera de enero de 2017, especialmente en lo que se refiere a la protección social de los trabajadores y a la lucha contra el fraude. “Todos los ciudadanos europeos deben tener los mismos derechos y la misma protección social”, indicó.



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

EFICIENCIA Y FIABILIDAD POR ENCIMA DE TODO. **ASÍ DE SENCILLO**

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





Ábalos ha confirmado a Bulc la necesidad de un marco normativo que homogeneice la aplicación de las normas relativas a la Directiva de trabajadores desplazados en los distintos países en el transporte internacional y de cabotaje, flexibilice el descanso semanal, para favorecer la vuelta a casa, y no establezca normas de cabotaje más restrictivas que las que existen actualmente, ya que ello implicaría que nuestras empresas pierdan competitividad.

El ministro ha anunciado que se reunirá con los representantes del sector del transporte, tanto de las grandes empresas como con los representantes de los pequeños transportistas, “para escuchar sus preocupaciones y así iremos forjando las prioridades para España en los aspectos sociales del paquete de movilidad”.

Ábalos ha situado, como una de las principales prioridades del Ministerio el impulso, con la ayuda de la Comisión Europea, de todas aquellas medidas que profundicen en la seguridad en los transportes. En concreto, el ministro incidió en la necesidad de trabajar conjuntamente en el ámbito de la seguridad ferroviaria.

Por otra parte, respecto a la revisión del Reglamento de Autobuses, adoptado por la Comisión en noviembre de 2017, Bulc ha informado al ministro de Fomento que los servicios de la Comisión han preparado una propuesta que puede ser compatible con el sistema español y que el ministro se ha comprometido a estudiar. Ambos han valorado positivamente el diálogo constante con los servicios del Ministerio para estudiar las posibilidades de encajar el modelo español. ■

Europa en movimiento: la CE completa su programa de movilidad segura, limpia y conectada

En marcha la 3ª y última fase de sus acciones para modernizar el sistema europeo de transportes

En su [discurso sobre el estado de la Unión de septiembre de 2017](#), el presidente **Junker** estableció el objetivo para la UE y sus industrias de convertirse en un líder mundial en el ámbito de la innovación, la digitalización y la descarbonización. Sobre la base de las anteriores ediciones de «Europa en movimiento» de [mayo](#) y [noviembre de 2017](#), la Comisión Juncker propone ahora una serie de medidas correspondientes

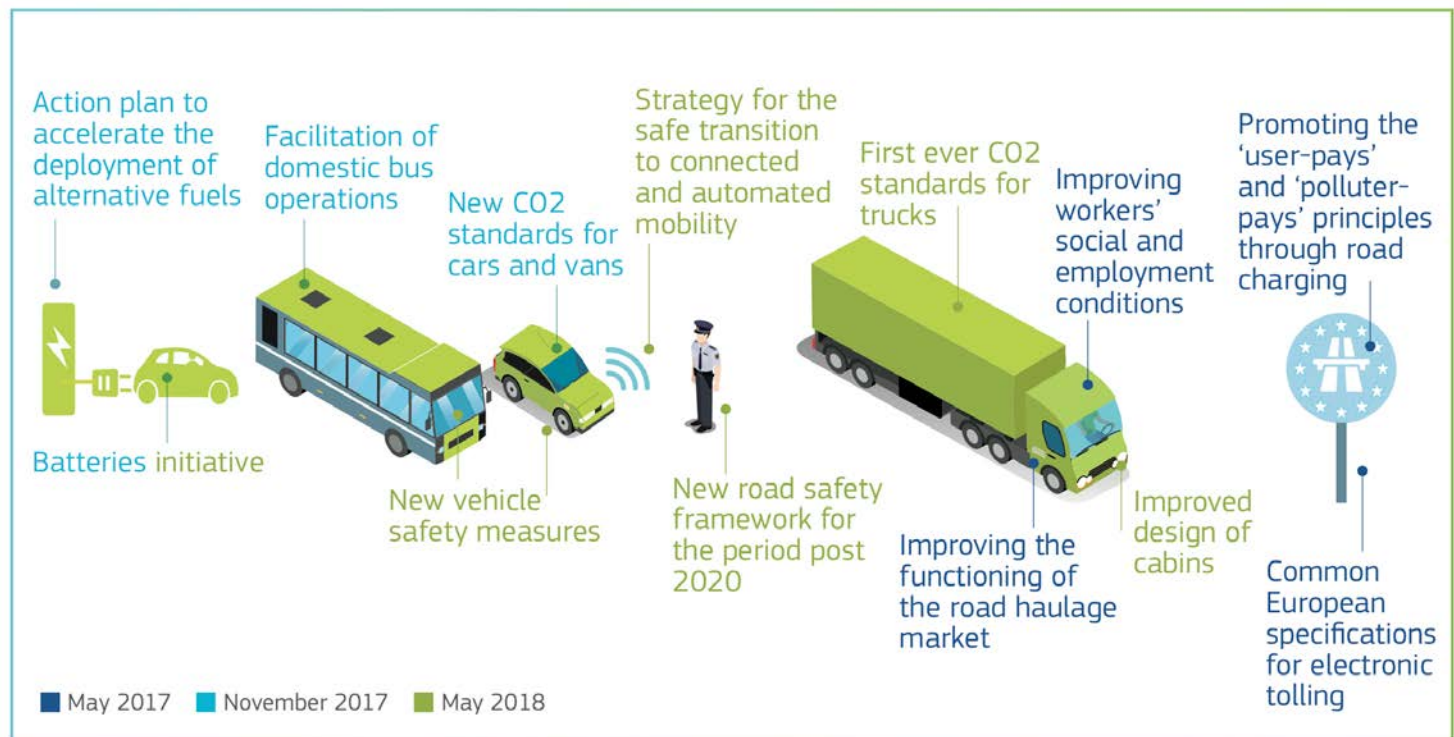
a la tercera y última fase a fin de que esto se convierta en una realidad en el ámbito de la movilidad. El objetivo es permitir que todos los europeos se beneficien de un tráfico más seguro, de vehículos menos contaminantes y de soluciones tecnológicas más avanzadas, al tiempo que se respalda la competitividad de la industria de la UE. A estos efectos, las iniciativas presentadas el pasado mayo incluyen una política integrada para el futuro de la seguridad vial, con medidas de seguridad para los vehículos y las



infraestructuras; las primeras normas de emisiones de CO₂ aplicables a los vehículos pesados; un plan estratégico de acción para el desarrollo y la fabricación de baterías en Europa y una estrategia prospectiva sobre la movilidad conectada y automatizada. Con esta tercera edición de «Europa en movimiento», la Comisión está a punto de ultimar su ambicioso programa de modernización de la movilidad.

Maroš **Šefčovič**, vicepresidente y responsable de la Unión de la Energía, ha señalado: “La

SOME OF THE KEY ACTIONS PROPOSED BY THE COMMISSION SINCE MAY 2017



movilidad está cruzando una nueva frontera tecnológica. Mediante este conjunto definitivo de propuestas en el marco de la Unión de la Energía, ayudaremos a nuestra industria a mantenerse en la cresta de la ola. Mediante la producción a escala de soluciones técnicas, incluidas las baterías sostenibles, y desarrollando las infraestructuras clave, nos aproximaremos también a la consecución del triple cero: emisiones, congestión y accidentes”.

Miguel **Arias Cañete**, comisario responsable de Acción por el Clima y Energía, ha añadido: “Todos los sectores deben contribuir a la consecución de nuestros compromisos climáticos asumidos en el marco del Acuerdo de París. Por eso, por primera vez en la historia, proponemos normas de la UE para incrementar la eficiencia del consumo de combustible y reducir las emisiones de los vehículos pesados nuevos. Estas normas representan una oportunidad para que la industria europea consolide su actual liderazgo en tecnologías innovadoras”.

Violeta **Bulc**, comisaria responsable de Transportes, ha dicho: “El año pasado, la Comisión introdujo iniciativas para abordar los retos del

presente y allanar el camino para la movilidad del futuro. Las medidas que se presentan constituyen un definitivo e importante impulso para que los europeos puedan beneficiarse de un transporte seguro, limpio e inteligente. Invito a los Estados miembros y al Parlamento a que estén a la altura de estas ambiciones”.

Elżbieta **Bieñkowska**, comisaria responsable de Mercado Interior, Industria, Emprendimiento y Pymes, ha afirmado: “El 90% de los accidentes de carretera se deben a un error humano. Las nuevas medidas de seguridad obligatorias que proponemos reducirán el número de accidentes y allanarán el camino hacia un futuro sin conductores, con una conducción conectada y automatizada”.

Con estas nuevas iniciativas, la Comisión pretende garantizar una transición fluida a un sistema de movilidad **seguro, limpio, conectado y automatizado**. Con estas medidas, la Comisión está configurando asimismo un entorno en el que las empresas de la UE puedan fabricar los productos mejores, más limpios y más competitivos.

Movilidad segura

Aunque la mortalidad en carretera ha descendido en más de la mitad desde 2001, [en 2017](#) todavía **25.300 personas perdieron la vida en las carreteras de la UE y otras 135.000 resultaron gravemente heridas**. Por ello, **la Comisión está** tomando medidas con un fuerte valor añadido para contribuir a la seguridad de las carreteras y a una Europa que protege a sus ciudadanos. La Comisión propone que los nuevos modelos de vehículos estén equipados con **funciones de seguridad avanzadas**, como unos sistemas avanzados de frenado de emergencia y asistencia al mantenimiento en el carril para los coches o detección de peatones y ciclistas para los camiones (véase [aquí](#) la lista completa). Además, la Comisión está ayudando a los Estados miembros a identificar sistemáticamente los tramos de carretera peligrosos y a orientar mejor las inversiones. Estas dos medidas podrían salvar hasta 10 500 vidas y evitar cerca de 60.000 heridos graves entre 2020 y 2030, contribuyendo así al objetivo a largo plazo de la UE de acercarse a cero víctimas mortales y heridos graves de aquí al 2050 («visión cero»).

Movilidad limpia

La Comisión, mediante la introducción de **las primeras normas de la historia sobre emisiones de CO₂ aplicables a los vehículos pesados**, completa su programa en pos de un sistema de movilidad con bajas emisiones. En 2025, las emisiones medias de CO₂ de los camiones nuevos tendrán que ser un 15 % más bajas que en 2019. Para 2030, se propone un objetivo de reducción indicativo de, como mínimo, un 30% con respecto a 2019. Estos objetivos son coherentes con los compromisos contraídos por la UE en el marco del Acuerdo de París y permitirán a los transportistas (en su mayoría pymes) obtener un ahorro significativo gracias a la reducción en el consumo de combustible (25.000 € en cinco años). A fin de permitir nuevas reducciones de las emisiones de CO₂, la Comisión está facilitando un **diseño más aerodinámico de los camiones** y mejorando el **etiquetado de los neumáticos**. Además, la Comisión presenta un **plan de acción integral para las baterías** que contribuirá a crear en Europa un «ecosistema» de baterías competitivo y sostenible.

Movilidad conectada y automatizada

Los automóviles y otros vehículos están equipados con un número creciente de sistemas de asistencia a la conducción, y los vehículos totalmente autónomos están justo a la vuelta de la esquina. Ahora, la Comisión propone una estrategia cuyo objetivo es convertir a Europa en el **líder mundial de los sistemas de movilidad conectada y automatizada**. La estrategia contempla un nuevo nivel de cooperación entre los usuarios de la carretera, que podría aportar enormes beneficios para el sistema de movilidad en su conjunto. El transporte será más seguro, más limpio, más asequible y más accesible para las personas de edad avanzada y las personas con movilidad reducida. Además, la Comisión propone crear un entorno plenamente digital para el intercambio de información en el sector del transporte de mercancías. Esto reducirá la carga administrativa y facilitará los flujos de información digital para operaciones logísticas.

Contexto

El tercer paquete de movilidad responde a la nueva [estrategia de política industrial](#) de septiembre de 2017 y completa el proceso iniciado con la [Estrategia europea a favor de la movilidad de bajas emisiones de 2016](#) y los anteriores paquetes de Europa en movimiento de [mayo](#) y [noviembre de 2017](#). Todas estas iniciativas forman un solo conjunto coherente de políticas que abordan las múltiples e interrelacionadas facetas de nuestro sistema de movilidad. El nuevo paquete incluye:

- Una Comunicación en la que se esboza un **nuevo marco para la política de seguridad vial** en el período 2020-2030. Está acompañada de dos iniciativas legislativas sobre **seguridad de los peatones y los vehículos** y sobre **gestión de la seguridad de las infraestructuras**.
- Una Comunicación específica sobre **Movilidad conectada y automatizada** para hacer de Europa un líder mundial de los sistemas de movilidad autónomos y seguros.
- Iniciativas legislativas sobre **normas en materia de CO₂ para los camiones**, sobre su aerodinámica, sobre el etiquetado

de los neumáticos y sobre una metodología común para la comparación del precio del combustible. Estas iniciativas están acompañadas de un **Plan de Acción para las baterías**. Estas medidas reafirman el objetivo de la UE de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte y se ajustan a los compromisos adquiridos en el marco del Acuerdo de París.

- Dos iniciativas legislativas que crean un **entorno digital para el intercambio de información en el sector del transporte**.
- Una iniciativa legislativa que **racionaliza los procedimientos para adoptar proyectos clave de la red transeuropea de transporte (RTE-T)**.

La lista completa de estas iniciativas se encuentra [aquí](#). Recibirán ayuda a través de una [convocatoria de propuestas en el marco del Mecanismo «Conectar Europa» por un importe de 450 M€](#) para financiar proyectos en los Estados miembros que contribuyan a la seguridad vial, la digitalización y la intermodalidad. La

convocatoria permanecerá abierta hasta el 24 de octubre de 2018.

Más información:

- [Europa en movimiento: preguntas y respuestas sobre las iniciativas de la Comisión](#)
- [Ficha informativa: Configurar el futuro de la movilidad](#)
- [Ficha informativa: Movilidad segura – una Europa que protege](#)
- [Ficha informativa: Movilidad limpia – aplicación del Acuerdo de París](#)
- [Ficha informativa: Movilidad conectada y automatizada – por una Europa competitiva](#)
- [Lista de propuestas](#)
- [Europa en movimiento I y II](#)
- [Alianza de las Baterías de la UE](#)
- [Centro Común de investigación: asistencia científica a las medidas de la tercera fase de «Europa en movimiento»](#)
- [Recursos audiovisuales: Nuevas imágenes de archivo «Movilidad 2018»](#) ■

A debate el Paquete de Movilidad I

CONFEBUS a favor del traslado del descanso semanal al 12º día para los servicios discrecionales nacionales

El pasado junio se celebró en Luxemburgo el **Consejo de Transportes** de la Unión Europea, cuyas conclusiones pueden leerse en el siguiente [enlace](#). Entre otros asuntos, los ministros responsables de la cartera de transportes en los 28 Estados miembros tomaron nota del progreso que los grupos de trabajo del Consejo han realizado durante este trimestre de 2018 en tres propuestas del **Paquete de Movilidad I** que la Comisión Europea presentó a finales de mayo de 2017: la modificación de los Reglamentos 1071/2009 sobre acceso a la profesión del transportistas y 1072/2009 sobre acceso al

mercado internacional de transporte de mercancías por carretera, la modificación del Reglamento 561/2006 sobre tiempos de conducción y períodos de descanso y de la propuesta para modificar la normativa de trabajadores desplazados y desarrollar una ley especial aplicable al desplazamiento de los trabajadores del transporte por carretera.

Los ministros se pusieron también de acuerdo en el enfoque general que debe tener la posición del Consejo en la propuesta de Directiva sobre un **sistema de telepeaje electrónico**. También



se les informó de los trabajos que internamente el Consejo está llevando a cabo en la tramitación de la Directiva de promoción de vehículos limpios. Por su parte, el gobierno de Austria presentó las prioridades de su presidencia europea para el segundo semestre de este año.

También tuvieron lugar dos reuniones de la **Comisión de Transportes y Turismo** del Parlamento Europeo. Los eurodiputados adoptaron tres proyectos de informe del **Paquete de Movilidad I** (acceso a la profesión, trabajadores desplazados en el sector transporte por carretera y tiempos de conducción), que aún deberán aprobarse posteriormente por el Pleno del

Parlamento y ser acordados con el Consejo de la UE.

Sobre las normas específicas para el desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera, los eurodiputados aprobaron que solo se apliquen las normas de “mismo salario por igual trabajo” a las operaciones de cabotaje y a los servicios internacionales que recojan o dejen viajeros en otros Estados miembros.

En cuanto a la propuesta de modificación normativa sobre requisitos mínimos de tiempos de conducción y períodos de descanso, los

eurodiputados adoptaron un texto que posibilita aplicar la regla europea de los 12 días para servicios discrecionales internacionales también a los nacionales e introduciría más flexibilidad para tomar el descanso semanal, siempre que se compense con un tiempo de descanso equivalente más adelante. Así, los conductores también podrían exceder el tiempo de conducción diaria en dos horas para regresar al centro de operaciones, siempre que esto se compense con el mismo tiempo de descanso más tarde.

Días después, el **pleno del Parlamento Europeo** decidió que debatiría y votaría en julio sobre las propuestas del **Paquete Movilidad I** referidas al acceso a la profesión de transportista, el desplazamiento de trabajadores móviles del transporte internacional por carretera y los tiempos de conducción y descanso. Los eurodiputados rechazaron conceder un mandato para negociar con el Consejo de la UE las posiciones adoptadas anteriormente por la Comisión de Transportes y Turismo del Parlamento Europeo para esas tres propuestas. Igualmente, rechazaron las tres propuestas y tendrán que volver a tramitarse en la Comisión de Transportes y Turismo del Parlamento Europeo.

Por otro lado, el pleno del Parlamento refrendó el acuerdo con el Consejo de la UE para aprobar la propuesta de Reglamento sobre la **monitorización y la notificación de las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible de los vehículos pesados nuevos** (camiones y autobuses). Bajo las nuevas reglas, los fabricantes tendrán que reportar cada año los datos sobre las emisiones de dióxido de carbono y el consumo de combustible de los vehículos pesados recién matriculados. El texto fue refrendado posteriormente por el Consejo de Medio Ambiente de la UE y entrará en vigor pasados 20 días desde su publicación en el DOUE, dándole a la Comisión Europea poderes para multar a los fabricantes por no informar o falsificar datos.

Los legisladores de la UE (Consejo y Parlamento Europeo) también se pusieron de acuerdo en consensuar un texto final para la propuesta de **Directiva de promoción de energías renovables** que establecería una cuota vinculante del 32% de energías renovables en el mix energético de los países para 2030.

Para el transporte se establecería una cuota de al menos el 14% de carburantes procedentes de energías renovables para 2030 y se limitarían los biocombustibles de primera generación, basados en cultivos alimentarios, a los niveles de 2020 (con un 1% extra) pero sin superar en ningún caso el 7% del consumo final del transporte por carretera y ferrocarril. Además, se establecería que la proporción de biocombustibles avanzados y biogás para el transporte debe ser de al menos el 1% en 2025 y de al menos el 3,5% en 2030. Esta propuesta aún debe refrendarse por las dos instituciones por separado antes de aprobarse definitivamente.

CONFEBUS a favor del traslado del descanso semanal al 12º día para los servicios discrecionales nacionales

Respecto al primer voto del paquete Movilidad I en la Comisión de Transportes y Turismo del Parlamento Europeo, CONFEBUS valoraba positivamente la ampliación a los servicios discrecionales nacionales de las condiciones flexibles de tiempos de conducción y descanso (regla de los 12 días), a la que puede acogerse el conductor de un servicio discrecional internacional cuando se desplaza a otro país de la UE.

Igualmente, la Confederación estaba satisfecha con el resultado de las votaciones que consideraban que los conductores de autocares no eran trabajadores desplazados salvo en operaciones de cabotaje o cuando se recojan o dejen viajeros en otros países durante servicios internacionales, clarificándose así la exclusión del mero tránsito por otros países y de aquellos viajes donde los grupos de viajeros salen y vuelven al mismo país.

También consideraba positivo que el transporte en autobús pueda aumentar dos veces por semana en una hora el tiempo máximo de conducción, siempre que no se comprometa la seguridad vial, y agradece que los eurodiputados que hayan apostado por flexibilizar los tiempos de conducción y períodos de descanso en el sector del transporte en autobús. CONFEBUS espera que los nuevos trabajos en la Comisión de Transportes y Turismo del Parlamento Europeo puedan seguir teniendo en cuenta las características propias del transporte en autobús dentro del Paquete Movilidad I. ■

Medidas para mejorar la calidad del aire en las ciudades

El autobús juega un papel fundamental en la mejora de la calidad del aire: un pilar fundamental del transporte público y la movilidad

La Comisión Europea ha adoptado la comunicación [«Una Europa que protege: Aire limpio para todos»](#), donde esboza las medidas disponibles para ayudar a los Estados miembros a luchar contra la contaminación atmosférica. En ella, la Comisión hace hincapié también en la necesidad de intensificar la cooperación con los Estados miembros entablando con las autoridades competentes nuevos diálogos sobre el aire puro, y recurriendo a los fondos de la UE para apoyar medidas destinadas a mejorar la calidad del aire. Para ello, la Comisión Europea se compromete a intensificar su trabajo con los Estados miembros para ayudarlos a hacer un uso óptimo de los fondos restantes disponibles.

En la comunicación, también se anuncia que la Comisión Europea está preparando una guía no vinculante con recomendaciones y mejores prácticas que pueden ayudar a las autoridades locales a abordar aspectos relacionados con las restricciones de acceso urbano a vehículos. La Comisión Europea se compromete a fomentar la coherencia y la información sobre las regulaciones de acceso a ciudades y recuerda que es importante que los planes de restricciones de acceso no se diseñen de forma aislada sino que formen parte de un Plan de movilidad urbana

sostenible integral y estén debidamente integrados en los planes locales de calidad del aire establecidos en la Directiva 2008/50/UE.

Además, la Comisión ha decidido llevar a Alemania, Francia, Hungría, Italia, el Reino Unido y Rumanía ante el Tribunal de Justicia de la UE por no haber respetado los valores límite de calidad del aire acordados y por no haber tomado las medidas apropiadas para hacer lo más breves posible los periodos de superación del límite. Además, también le ha pedido explicaciones a Alemania, Italia, Luxemburgo y el Reino Unido por haber ignorado las normas de homologación de tipo de vehículos de la UE.

En el caso de otros países cuya presunta vulneración de la normativa sobre calidad del aire también estaba siendo investigada como son la República Checa, Eslovaquia y España, la Comisión ha estimado que las medidas que están adoptando o que están previstas parecen ser las adecuadas para hacer frente a las carencias detectadas, siempre y cuando se ejecuten correctamente. Por ello, la Comisión continuará supervisando de cerca la ejecución de dichas medidas, así como su eficacia para mejorar la situación lo antes posible.



Hidral  **Gobel**
www.hidralgobel.com
 Productos para la **Accesibilidad**





CONFEBUS valora positivamente la estrategia de la Comisión Europea por abordar los problemas derivados de la contaminación del aire, que es una causa de enfermedades crónicas y graves, como el asma, los problemas cardiovasculares y el cáncer de pulmón. Según los últimos datos de la Organización Mundial de la Salud, los niveles de contaminación del aire siguen siendo peligrosamente altos en muchas partes del mundo, con 9 de cada 10 personas respirando aire que contiene altos niveles de contaminantes. La contaminación atmosférica sigue siendo la principal causa ambiental de muerte prematura en la UE, con estimaciones de más de 400.000 muertes prematuras por año.

CONFEBUS considera que la consecución de los objetivos de lucha contra la contaminación

atmosférica pasa inevitablemente por **potenciar un transporte público atractivo y que satisfaga las necesidades de los ciudadanos y administraciones públicas**. El transporte en autobús juega un papel fundamental en la mejora de la calidad del aire, por ser pilar fundamental del transporte público y de la movilidad. Se trata de un modo de transporte de probado valor medioambiental, en términos de eficiencia y sostenibilidad, con menores emisiones de gases de efecto invernadero, menores niveles de ruido, más seguridad y mayor contribución a reducir la congestión en las áreas urbanas que otros. Además, es el modo más eficiente en términos de costes operativos y necesidades de infraestructura. ■

Desafíos para la igualdad de género y el sector del transporte

El sector de la movilidad proporciona trabajo a más de 11 millones de personas en la UE

El Comité Consultivo del Espacio Económico Europeo (EEE CC) llamó recientemente la atención sobre las brechas de género en el mercado laboral y los desafíos que enfrenta el sector del transporte en el EEE. Así, los miembros del Comité Económico y Social Europeo (CESE) y los interlocutores sociales de Islandia, Liechtenstein y Noruega aprobaron dos informes y resoluciones en la 26ª reunión del Comité, que tuvo lugar en Reykjavik (Islandia).

La igualdad de género contribuye al crecimiento económico

El informe y la resolución sobre “Equilibrio trabajo-vida” destacaron la importancia de un mercado de trabajo que funcione correctamente en el EEE como parte del cual hombres y mujeres reciban el mismo trato y se beneficien de las mismas oportunidades. Las ponentes - Kinga Joó, miembro del CESE y miembro del Comité Consultivo de la AELC, Kathrine Fauske - subrayaron que la igualdad de género era un factor importante del crecimiento económico y que las políticas sanas de conciliación no deberían verse en términos de coste para la sociedad, sino como forma de inversión social.

En la UE, la tasa de empleo de las mujeres es 11,6 puntos porcentuales inferior a la de los hombres, y las mujeres, en promedio, ganan menos que los hombres, a pesar de que en la UE una mayor proporción de mujeres completa la educación superior que los hombres. Los ponentes observaron que aún era necesario seguir avanzando para cerrar las brechas de género en

las áreas de empleo, ingresos, protección social y pensiones.

La resolución también destacó la importancia de condiciones de trabajo flexibles para permitir a los trabajadores con responsabilidades humanitarias equilibrar sus compromisos familiares con el empleo a tiempo completo. Por ejemplo, el impacto negativo de la paternidad en el empleo es mayor para las mujeres, y la diferencia entre las tasas de empleo para mujeres y hombres aumenta de acuerdo con la cantidad de hijos que tienen las mujeres.

El transporte sostenible debería promover condiciones laborales justas

El informe y la resolución sobre «Un sector del transporte por carretera socialmente equitativo en el EEE con normas comunes efectivamente aplicadas» enfatizaron el hecho de que el sector del transporte, que está experimentando un período de cambios importantes, enfrenta desafíos relacionados con el medioambiente, con desarrollos en tecnologías digitales y a la transformación del mercado de trabajo.

Los ponentes - Judy McKnight del CESE y el miembro del Comité Consultivo de la AELC Björg Ásta Þórðardóttir- expresaron su preocupación por la fragmentación del mercado interior del transporte, las medidas nacionales descoordinadas y las pesadas cargas administrativas para los operadores. La resolución hizo hincapié en la necesidad de mantener un mercado interno que funcione bien y un sector de transporte limpio

y sostenible que genere negocios crecientes y competitivos y al mismo tiempo promueva condiciones de trabajo adecuadas en el EEE.

Los ponentes acogieron con satisfacción el reconocimiento de que el objetivo general de reforzar la dimensión social de Europa, en consonancia con el pilar europeo de los derechos sociales,

también debe aplicarse al sector del transporte por carretera. El sector de la movilidad es una fuente importante de empleo, que proporciona trabajo a más de 11 millones de personas en la UE. El sector del transporte por carretera representa casi la mitad de la actividad total del transporte de mercancías, y se estima que, de 2010 a 2050, el transporte de mercancías crecerá un 60%. ■



FECAV y el Servei Català de Trànsit promueven la seguridad en el autobús

Con la campaña de concienciación vial:
“Pasajeros seguros, en el autocar también”

El Servei Català de Trànsit (SCT) en colaboración con la Federació Empresarial Catalana de Autotransportes de Viajeros (FECAV) ha iniciado una nueva campaña de concienciación vial, **“Pasajeros seguros, en el autocar también”**, para reforzar la seguridad en los desplazamientos en vehículos de transportes de viajeros. Esta iniciativa se ha concretado en un **material audiovisual** que se visionará al inicio de los trayectos de los vehículos de las empresas asociadas a FECAV y que incide en consejos dirigidos específicamente a los usuarios de este tipo de transporte. El SCT tiene previsto extender esta campaña para llegar a todos los operadores de transporte de viajeros.

En la presentación de la campaña, la **directora del SCT, Eugenia Doménech**, recordó las trece víctimas mortales y las personas heridas en el accidente de Freginals y ha puesto de relieve que este siniestro marcó un antes y un después en la seguridad vial en Catalunya. En este sentido destacó la implicación de la administración y de las empresas del sector para mejorar la seguridad de los pasajeros de este tipo de vehículo y ha apelado también a la responsabilidad de los usuarios. “En parte la seguridad depende de los pasajeros y por ello esta campaña va dirigida a ellos”, concluyó Doménech, que remarcó que “la seguridad vial es cosa de todos para alcanzar el objetivo de la Visión Cero” e insistió en la importancia que en todos los vehículos y para cualquier trayecto se lleve siempre el cinturón de seguridad abrochado, destacando que “la utilización del cinturón de seguridad está más asumida en los turismos y aún está pendiente en los autocares y hay que generalizarlo”.

El **presidente de FECAV, José María Chavarria**, resaltó que “el autobús es el medio de transporte por carretera más seguro, con niveles similares a los del avión o el ferrocarril” y explicó que desde FECAV se invierte en la más alta seguridad de los vehículos y se apuesta por la formación continuada de los conductores, lo que les permite afrontar situaciones de riesgo con la máxima profesionalidad. Chavarria también dejó patente que “compartimos con el Servei Català de Trànsit y la Direcció General de Transports i Mobilitat el objetivo de 0 víctimas en carretera y trabajamos conjuntamente para conseguirlo”.

En el acto también intervino el **director general de Transports i Mobilitat de la Generalitat, Pere Padrosa**, que también incidió en la responsabilidad y obligación del propio usuario y ha insistido en que “tenemos que tomar aquellas medidas de autoprotección que deberíamos tener asumidas”.

Consejos para los pasajeros

En el **autocar**, a pesar de ser el **medio de transporte por carretera más seguro**, es necesario que los **viajeros** respeten unas **medidas de seguridad y de autoprotección básicas** que son recogidas en el nuevo material de concienciación vial:

- Durante todos los trayectos **es fundamental abrocharse el cinturón de seguridad** siempre que el vehículo lo tenga (obligatorio para todos los autocares matriculados a partir de octubre de 2007). El cinturón es primordial para la seguridad de los pasajeros ya que no utilizarlo multiplica por 25 el riesgo de sufrir



De izq. a dcha., Eugenia Doménech, directora del Servei Català de Trànsit, José María Chavarría, presidente de FECAV, y Pere Padrosa, director de la Direcció General de Transports i Mobilitat / Foto: FECAV

lesiones graves o mortales en caso de vuelco o giro brusco. Hay que tener en cuenta, además, que no llevar el cinturón bien abrochado, los viajeros se exponen a una sanción de 200 euros.

- El equipaje pesado debe situarse en el maletero del vehículo. En el interior sólo se llevará lo que sea imprescindible y **colocar el equipaje de mano en las bandejas superiores**, siempre teniendo en cuenta que no sobresalga ni que pueda caer.
- Ir correctamente sentado y **evitar estar de pie** una vez el vehículo haya arrancado, así como procurar no levantarse hasta que el autocar no esté completamente parado.
- También hay que recordar que los viajeros **no deben distraer** al conductor dado que debe estar concentrado en la conducción. Si hay que hacerle algún comentario, hay que esperar a que el vehículo esté parado.

Con esta nueva acción de concienciación vial, el Servei Català de Trànsit quiere insistir en las

medidas de seguridad de los autocares. El SCT, como consecuencia del accidente de Freginals en marzo de 2016 puso en marcha una campaña para recordar a toda la ciudadanía la necesidad de abrocharse el cinturón de seguridad en todos los vehículos, también en los autocares. En esta acción divulgativa audiovisual, “**En el autocar también**”, donde los niños actúan como prescriptores, se destacan las medidas de seguridad reglamentarias para la protección de los menores cuando viajan en vehículos de transporte escolar. ■

El nuevo vídeo divulgativo se difundirá en las pantallas de los vehículos de la red de transporte de viajeros de la FECAV

FANDABUS presenta consideraciones a la nueva regulación sobre las hojas de quejas y reclamaciones

Un instrumento fundamental e imprescindible de protección de los derechos de los usuarios

La Junta de Andalucía está preparando un proyecto de Decreto por el que se regulan las hojas de quejas y reclamaciones de las personas consumidoras y usuarias de Andalucía y las actuaciones administrativas relacionadas con ellas, que sustituirá al ya inadecuado Decreto 72/2008, de 4 de marzo, por el que se regula esta materia. Así, después de diez años, ya tocaba actualizar este asunto de tanta importancia para los usuarios y para los operadores.

FANDABUS ha presentado unas consideraciones al citado borrador, destacando como punto de partida, que las hojas de quejas y reclamaciones son un instrumento fundamental e imprescindible de protección de los derechos, y por el que las personas consumidoras y usuarias en Andalucía pueden manifestar la disconformidad con algún producto o servicio. A su vez desde un punto de vista empresarial, deben servir para chequear y evaluar los niveles de calidad y servicio en el desarrollo de su actividad.

Así, la Federación andaluza hace hincapié en que los servicios de transporte en autobús tienen una característica muy específica: se presta mediante elementos móviles como son los autobuses. Tener que disponer en el autobús de hojas de quejas y reclamaciones, tener que rellenarlas por el conductor, tener que parar la prestación del servicio, y otras muchas consideraciones más, hace del todo inaplicable esta condición.

Todos los operadores tienen instalaciones fijas administrativas, o bien tienen taquillas en las estaciones de autobuses. Son en esos lugares donde deben estar y garantizarse a los usuarios y consumidores su uso. En cualquier caso, se informará en los mismos autobuses de estos lugares, así como la posibilidad y condiciones del envío telemático.

En cuanto al transporte urbano, dadas las especiales características que presenta la realización de dichos servicios en el tráfico de la ciudad, se propone que: en el caso de servicios de transporte público urbano, a fin preservar la seguridad del tráfico y atendiendo al especial deber de atención de los conductores de dicho servicio, tanto a los usuarios como al tráfico vial, la Empresa prestadora de estos servicios de transporte podrá articular un cauce para la entrega y cumplimentación de las hojas de reclamación por otro empleado de la misma, garantizando en todo caso la agilidad y gratuidad para el reclamante.

En resumen, se tratan de consideraciones que atienden a la calidad, a la seguridad y a la eficacia de la prestación no sólo de estos servicios de transporte, sino del mismo ejercicio de los derechos de los usuarios y consumidores. ■

FEDINTRA reúne a su Asamblea en Málaga

Solicitan un mayor control de bajas temerarias, una modificación del sistema tarifario de los contratos y primar la calidad y seguridad en el escolar



La Federación Independiente de Transportistas de Andalucía (FEDINTRA), ha celebrado una nueva asamblea de su Junta Directiva, esta vez en Málaga, donde se ha acordado el inicio de una serie de movilizaciones y se trabaja en un

calendario de actuación, si no se recibe respuesta por parte de la Junta de Andalucía.

Tras diversos encuentros con la Consejería de Fomento y con la Agencia Andaluza de Educación, en las que se ha solicitado de forma

reiterada que se plantee un serio control de bajas temerarias, una modificación del sistema tarifario de los contratos, así como primar la calidad y la seguridad en el transporte escolar frente a criterios económicos, y no recibir respuesta, desde FEDINTRA, se plantean iniciar una serie de movilizaciones para reivindicar estas “cuestiones que para las empresas andaluzas del transporte consideramos básicas y necesarias para el buen funcionamiento y la seguridad de los viajeros en Andalucía”.

Entre las principales reivindicaciones la Federación Andaluza considera imprescindibles:

- Defender el empleo estable y de calidad en Andalucía, para ello se exige establecer un coste mínimo de servicio una jornada mínima del 50% por trabajador afecto al servicio.
- Base mínima de costes reales de cada ruta o lote de transporte adjudicado, y que se descarten las empresas que se presenten por debajo de este precio.
- Facilitar el acceso de las Pymes a los distintos concursos públicos de líneas regulares que puedan empezar a salir en los próximos años.
- Conseguir que el precio no sea la variable decisiva a tener en cuenta en los concursos (no sea mera subasta).
- Cooperar en conseguir un servicio transporte de mayor calidad y respetuoso con el medio ambiente. En resumidas cuentas un servicio más sostenible y eficiente.
- Simplificar en lo posible la carga legislativa que sufre el transporte de viajeros.
- Considera necesario apoyar a las empresas andaluzas y un mayor control del cumplimiento laboral y fiscal de las empresas adjudicatarias de las rutas escolares
- Y presencia de la Federación en las distintas comisiones consultivas que se pudiesen formar en Andalucía, dando voz a las pymes andaluzas.

Desde FEDINTRA se han mantenido varias reuniones con todos los representantes de la Junta de Andalucía, y “en principio hemos recibido buenas palabras y buenas intenciones, pero a día de hoy, no hay nada sobre la mesa, y no hemos recibido ninguna documentación que implique el

desarrollo de los puntos que le hemos solicitado, por lo que se ha planteado iniciar acciones si no se recibe una respuesta satisfactoria por parte de la Administración” asegura el presidente de FEDINTRA, Antonio Vázquez.

“Exigimos una base mínima de costes reales de cada ruta o lote de transporte adjudicado, ya que si esto no se cumple, no se puede garantizar la eficaz prestación del servicio por su envilecimiento económico y consideramos que sobre todo deben primar los parámetros de calidad y seguridad”, señala Antonio Vázquez.

Además en este sentido, el sector reclama un elemento limitador de las bajas temerarias y desproporcionadas, “ya que lo único que fomentan es perjudicar a los trabajadores, y a la calidad del servicio”. “No es posible ofrecer algunos precios, sin que el contrato del conductor se establezca fuera de los convenios”, asegura el presidente de FEDINTRA.

UNIDAD DE COSTES

Esta Federación pretende que se establezca una unidad de costes, que debería fijarse en torno a una unidad mínima de tiempo por ruta, respecto a los costes que no son directamente variables y que se modulan por kilómetro recorrido. Con especial incidencia en el coste laboral, donde debería cifrarse una jornada mínima del 50% por trabajador afecto al servicio, en aras de la calidad del empleo, la mejora social, la seguridad y la formación del trabajador.

Por otro lado, sería muy conveniente para la seguridad jurídica la existencia de un expediente único de contratación para toda la Comunidad Autónoma y en el caso de no ser posible, por las diferentes peculiaridades en cada provincia, que sí existiese una coordinación real y efectiva en la adjudicación en la contratación en los diferentes expedientes provinciales.

Para finalizar, desde FEDINTRA aseguran que continuarán trabajando en su papel de nuevo interlocutor ante las Administraciones y la sociedad en general, en todas las líneas de trabajo que se han abierto para una evolución correcta del sector del Transporte, la Movilidad y el Turismo en la Comunidad Andaluza. ■

FROET amplía su certificado ISO 9001 al Centro de Conductores y a sus gasolineras

Y en su apuesta por la formación, adquiere un Simulador de Conducción ENTAC

La Federación Regional de Organizaciones Empresariales de Transporte de Murcia (FROET) ha ampliado su certificado ISO 9001 al Centro de Conductores, así como a sus gasolineras Froet-Gas, la gestión del parking y el alquiler de oficinas, en una decidida apuesta por garantizar la calidad de sus servicios ante los clientes.

La patronal murciana del transporte fue pionera en certificar la calidad de sus servicios, ya que

en el año 2001 logró la norma ISO para la federación, siendo la primera de España dentro del sector en obtenerlo, y una de las pocas organizaciones empresariales del país con este sello.

Ahora, y aprovechando que la certificación ISO ha de renovarse anualmente, FROET ha querido dar un paso más extendiendo también este marchamo de calidad a todos los servicios que



presta, tanto a sus asociados como a los que ofrece al público en general.

En definitiva, se trata de una apuesta por la excelencia empresarial, a través de un exigente procedimiento en el que todos los servicios sometidos a certificación deben ajustarse a unos estrictos estándares de Calidad pensado por y para el cliente, enfocado directamente en lograr su satisfacción, tanto en lo que respecta a atención como a producto ofertado.

En este punto, cabe destacar que las estaciones de servicio de FROET, al contar con el certificado ISO 9001, se distinguen por tener sometido a un proceso de Calidad tanto el producto que se suministra, como todos los servicios de pago, venta y atención que se prestan a todos los clientes.

En cuanto a la Escuela de Conductores, ubicada en la Ciudad del Transporte de Molina de Segura, cuenta con un total de 16.000 m² entre oficinas, aulas, taller, aparcamiento y pista de prácticas donde se imparten cursos para la obtención de los permisos profesionales para conducir vehículos pesados, autobuses y camiones, así como la formación CAP obligatoria para conductores profesionales de camión y autobús.

- Cuenta con tres aulas de 45 m².
- Dispone de un aula taller de 151 m².
- Una de ellas, de informática, totalmente equipada, así como sala de recreo y descanso para los alumnos.
- Una sala para la planificación y coordinación de actividades, así como de estancias para uso administrativo y docente.
- Dispone de la pista de prácticas más grande de toda España, con más de 3200 m².

Respecto a vehículos y maquinaria, el Centro de Conductores dispone de un camión rígido, uno articulado con semirremolque, un autobús, una carretilla elevadora y una transpaleta eléctrica y otra manual.

Simulador de conducción

Además, Froet ha realizado una importante apuesta por la formación con la adquisición del Simulador de Conducción ENTAC de última

generación, que será presentado en público en próximas fechas.

Este simulador de altas prestaciones, que situará a Murcia como primera comunidad con su propia herramienta formativa de estas características, es capaz de reproducir la conducción de camiones, autobuses, vehículos 4x4, y hasta vehículos de uso militar, imitando todo tipo de situaciones meteorológicas adversas e, incluso, el manejo bajo los efectos del alcohol o las drogas.

Las estaciones de servicio de Froet ponen a la venta la Señal de Prevención de Atropellos

Además, las dos estaciones de servicio Froet-Gas, ubicadas en el Centro Integrado del Transporte de Murcia y en el Centro de Transportes de Molina de Segura, han puesto a la venta la Señal de Prevención de Atropellos, un dispositivo de advertencia y prevención que se coloca antes de abrir la puerta, cuando el conductor se ve obligado a bajar de un vehículo en caso de avería.

Para ello, puede colgarse en el borde del cristal de la ventanilla del conductor. De esta forma, el resto de conductores quedan advertidos de que el conductor del vehículo detenido pretende salir, además de balizar la distancia de seguridad necesaria para poder adelantar con garantías. El conductor es consciente del estado de la carretera antes de descender, ya que debe mirar hacia atrás para colocar el dispositivo.

La señal viene a cubrir el vacío que hay en la actualidad a la hora de bajar del vehículo para señalar una avería, ya que en la actualidad el momento de abrir la puerta y bajar a la calzada para colocar el triángulo reglamentario es el más peligroso y en el que se producen la mayoría de los atropellos.

La Federación Regional de Organizaciones Empresariales de Transporte de la Región de Murcia sigue así la recomendación de uso este dispositivo, realizada por la DGT, poniéndolo a la venta en sus estaciones de servicio y en su tienda Online de www.froet.es, dentro de las acciones por el fomento de la seguridad vial emprendidas por FROET. ■

Acuerdo entre APETAM y la firma COVEI

Mayores garantías para el mantenimiento de la flota de autobuses de la provincia de Málaga

La Asociación Provincial de Empresarios del Transporte de Málaga (APETAM) ha alcanzado un acuerdo de colaboración con la firma COVEI para un mantenimiento más eficaz de la flota de autobuses de la provincia de Málaga asociados de esta entidad.

Para mejorar las dotaciones de seguridad y puesta a punto de los vehículos, para que la circulación sea lo más óptima y con el menor riesgo posible, **los expertos de COVEI asesorarán a los empresarios del sector, a través de APETAM**, sobre los cambios más convenientes en piezas claves para el funcionamiento de los vehículos; con ventajas en los precios de las mismas y en las tarifas de mano de obra.

Teniendo en cuenta que los profesionales del transporte de pasajeros por carretera prestan una especial atención al mantenimiento y a la seguridad de sus vehículos, contar con el asesoramiento de esta firma, **respaldada por IVECO**, refuerza aún más esta apuesta por la seguridad.

COVEI es un centro especializado en la reparación de autobuses, contando con formación actualizada y continua del personal, por el que IVECO les acredita como centro especializado en este tipo de vehículos. También están

certificados por **'Stoneridge'** para la revisión y cambio de **tacógrafos**, así como el precintado de **cajas de cambio**; elementos clave para la seguridad y el buen funcionamiento del autobús.

Además, este acuerdo servirá para que las garantías de reparación se realicen además con el **mínimo tiempo de paralización** para que sigan realizando los servicios de movilidad lo antes posible.



“APETAM siempre ha apostado por dar a sus asociados un servicio y un respaldo para que las labores de transporte escolar, discrecional o regular se realicen en las mayores garantías, cumpliendo con las máximas exigencias y ofreciendo a las empresas los acuerdos más ventajosos”, comenta Juan Sierra, presidente de APETAM.

Con este acuerdo COVEI pone a disposición de los asociados de APETAM un servicio postventa acorde con las necesidades de los transportistas del sector, reduciendo los tiempos de espera de las reparaciones y en su caso del recambio necesario para realizar estas a precio muy competitivo, ya que cuenta con el apoyo directo de IVECO para poder ofrecer a nuestros asociados los mejores precios en recambio original.

El servicio postventa de COVEI está certificado por las normas de calidad existentes actualmente, y cuenta con personal seleccionado y formado por IVECO para dar el mejor servicio y en el

menor tiempo posible, dando respuesta de esta manera a las necesidades de los transportistas del sector ya que todos somos conscientes de lo que supone la paralización del vehículo. Para ello, se alía con firmas como COVEI e IVECO para facilitar esta labor a los profesionales.

Teniendo en cuenta que los profesionales del transporte de pasajeros por carretera prestan una especial atención al mantenimiento y a la seguridad de sus vehículos, contar con el asesoramiento de esta firma refuerza aún más esta apuesta por la seguridad. ■

Aprobado el Proyecto de Ley de Transporte Público de Viajeros por Carretera de Castilla y León

Reconociendo por primera vez al autobús como un servicio esencial y universal

El Consejo de Gobierno ha aprobado el Proyecto de Ley de Transporte Público de Viajeros por Carretera de Castilla y León, cuyo objeto fundamental es establecer un marco jurídico estable acorde a la normativa estatal y europea, pero adaptado a las singularidades de Castilla y León. El texto reconoce el carácter universal y de servicio público esencial instrumental del transporte público de viajeros por carretera para el acceso, en condiciones de igualdad, a los servicios públicos básicos. La nueva norma da cabida a un transporte eficiente, sostenible, seguro, moderno y de calidad en Castilla y León, que conecte lo rural y lo urbano y coloca al ciudadano en el primer plano reconociendo un catálogo de derechos de las persona usuarias que la Administración debe tutelar.

La nueva Ley de Transporte Público de Viajeros por Carretera, que deberá ser aprobada por las Cortes de Castilla y León, quiere dar respuesta a la realidad de esta Comunidad, que cuenta con más de 6.000 núcleos de población, y actualmente más de 150 operadores y 300 títulos concesionales de transporte.

Esta nueva Ley de transporte está diseñada para una Comunidad eminentemente rural, por ello **se da rango normativo al transporte rural**, como reconocimiento a una de las singularidades fundamentales de la movilidad de nuestro territorio, donde, además lo rural y lo urbano se complementan, y en el que es preciso dar respuesta en términos de movilidad tanto al 80% de población que vive en el 12% de nuestros municipios, como dotar de transporte público a

ese 88% de municipios donde viven el 20% de los habitantes de nuestra Comunidad.

Estas peculiaridades socio-territoriales exigen soluciones diferenciadas respecto de otras zonas del territorio nacional, de ahí que su característica principal sea el **reconocimiento por primera vez del transporte público de viajeros por carretera como un servicio esencial y universal**, entendiendo su trascendencia instrumental para acceder en condiciones de igualdad al resto de servicios básicos.

La futura ley garantiza la accesibilidad universal del transporte público en todo el territorio de la Comunidad Autónoma en donde haya un asentamiento fijo de población, convirtiendo la movilidad en un instrumento decisivo en la lucha contra la despoblación. Para ello, **declara el transporte público regular de viajeros por carretera de uso general interurbano y urbano como servicio público de titularidad de la Administración** y, consecuentemente, responsabiliza a la Administración de la adecuada sostenibilidad económico-financiera del sistema que se nutrirá de los ingresos tarifarios, la explotación de otros recursos adicionales y de las aportaciones públicas necesarias en el caso de que el servicio fuera deficitario.

En este contexto, la ley **pone al ciudadano en primer plano** al regular, por primera vez, un catálogo de derechos de las personas usuarias y tiene en consideración la visibilización de las personas de movilidad reducida para la adecuada integración de su movilidad en los servicios de transporte público y en las infraestructuras complementarias al transporte.

La nueva normativa garantiza un transporte público de calidad, moderno, seguro y eficiente, incorpora las nuevas tecnologías al servicio del usuario y contribuye a la lucha contra el cambio climático, obligando a una 'movilidad

sostenible', reconocida ésta expresamente como uno de los principios básicos que deben regir su aplicación.

Otro contenido singular del proyecto de ley aprobado en Consejo de Gobierno es el **reconocimiento legislativo del 'transporte a la demanda'**, un referente en España en cuanto a la aplicación de medidas de transporte por carretera en ámbitos territoriales de difícil cobertura, que ha significado un hito en esta Comunidad Autónoma por su alto nivel de desarrollo técnico.

Respecto a los sistemas de gestión, la ley destaca la prestación conjunta de los servicios regulares de uso general y uso especial como herramienta adicional de optimización de los recursos destinados al transporte público, así como el reconocimiento expreso de la posibilidad de subcontratación en una comunidad autónoma como la nuestra, con un territorio tan extenso que hace que en ocasiones sea imprescindible acudir a esa figura.

Destaca el régimen jurídico de los 'servicios integrados zonales' que si bien están previstos en la legislación estatal sectorial, se convierten, en el caso de Castilla y León, en la fórmula preferente de prestación de los servicios de transporte interurbano, ya que es la que mejor se acomoda a las necesidades de movilidad en la Comunidad Autónoma dado el afán de dotar de la máxima cobertura en el territorio, especialmente en el ámbito rural.

En el ámbito del transporte urbano no se introducen cambios significativos, aunque la nueva ley **integra la regulación que establece la Ley de Transporte Urbano y Metropolitano de Castilla y León** del año 2002. Así se establece que los ayuntamientos pueden otorgar autorizaciones habilitantes para realizar transporte discrecional de viajeros en autobús, licencias para

el transporte urbano en taxi y posibles autorizaciones de servicios de transporte turístico.

La nueva norma da soporte legal a órganos preexistentes de interés sectorial, como son el Consejo de Transportes de Castilla y León y las Juntas Arbitrales del Transporte.

Sobre planificación y coordinación entre administraciones, la Ley de Transporte Público de Viajeros por Carretera de Castilla y León prevé la coordinación entre planeamiento urbanístico, ordenación del territorio y planificación del transporte, con la regulación de instrumentos como el '**Mapa de Ordenación de Transportes**', los consorcios de transporte y la creación de entidades locales asociativas que puedan

actuar como autoridad de transporte, los planes de movilidad sostenible de carácter urbano y metropolitano y la coordinación de paradas, entre otros.

Por último, esta ley **otorga protagonismo a las estaciones de transporte de viajeros por carretera**, con el objetivo de que Castilla y León cuente con infraestructuras modernas y adecuadas, destinadas al servicio público general, que respondan a criterios de modernización, máximo confort y seguridad. Para ello, se determinan unos requisitos homogéneos para todas pero adaptados al volumen de expediciones de transporte anuales. ■



Cantabria destina más de 1,5 M€ a diversas líneas de transporte de viajeros por carretera



El Gobierno de Cantabria va a destinar 1.573.718 € a ayudas a empresas de transporte de viajeros por carretera para el mantenimiento de líneas que se consideran de obligación de servicio público en distintas zonas rurales, así como para financiar servicios nocturnos e interurbanos.

Se trata de ayudas a diferentes empresas para el mantenimiento y explotación de rutas consideradas como obligación de servicio público:

La Lomba-Reinosa-Las Rozas (6.206 € para Autocares Donato); Vega de Pas-San Pedro del Romeral-Torrelavega (29.455 € para NR Ruiz); Reinosa-Polientes de Ebro; Reinosa-Cabañas de Virtus; Requejo-Suano; Polientes-Villaescusa (49.223 € para Mavi Muñoz); Villasuso de Cieza-Torrelavega (2.185 € para Autocares Juan Ruiz); para Austin Isis palomera Saja-Cabezón de la Sal; Fuente Dé-Santo Toribio de Liébana; Unquera-Valdeprado; Trasmiera (123.984 €

para Autobuses Palomera); San Roque de Riomiera-Santander; Soba- Santander; Santander - Polaciones; Luena - Santander; Valle del Nansa; Selaya - Cayón - Villaescusa - Villacarriedo; Soba - Laredo - Voto; pedanías en Solares; Guriezo - Liendo - Hospital de Laredo; Santoña - Hospital de Laredo; Mataporquera - Reinosa; Valle de Iguña, y Castro - Guriezo (1.037.661 € para Transportes Terrestres Cántabros).

Además, se ha aprobado una inversión de 325.000 € en ayudas para servicios nocturnos y servicios interurbanos de carácter metropolitano de transporte de viajeros por carretera.

Así, se conceden tres ayudas a distintas empresas para el mantenimiento de líneas como Los Corrales de Buelna - Torrelavega (11.201 € para Juan Ruiz); Suances - Torrelavega (5.228 € para Autobuses Casanova), y las líneas nocturnas de Santander - Astillero; Santander - Liencres; Isla - Noja - Santoña - Laredo, y Torrelavega - Santander y el servicio metropolitano Santander-Torrelavega (308.570 € para Transportes Terrestres Cántabros).

Así lo dio a conocer el pasado jueves la vicepresidenta regional y consejera de Universidades e Investigación, Medio Ambiente y Política Social, Eva Díaz Tezanos, quien también anunció que la autorización para la celebración del contrato

para la instalación y reposición de señalización vertical, barrera de seguridad, barandillas y balizamiento en diversas carreteras de la red de viales de la Comunidad Autónoma. La inversión asciende a 2.4800.044 € y se divide en cuatro lotes que corresponden a las distintas zonas de la región (centro, oriental, occidental y sur) con una base de licitación de unos 500.000 € cada una de ellas.

Y destinará más de 9 M€ al servicio de acompañantes de transporte escolar en los dos próximos cursos

Por otro lado, el Gobierno cántabro destinará también más de 9 M€ al servicio de acompañantes de transporte escolar durante los dos próximos cursos, 2018-2019 y 2019-2020.

El Ejecutivo ha autorizado el inicio de los trámites para contratar este servicio, además de aprobar el decreto que regula el Consejo Cántabro de Cultura, un organismo que inicia su andadura con el objetivo de promover la participación de la ciudadanía en las políticas culturales.

Así lo anunció la vicepresidenta regional y consejera de Universidades e Investigación, Medio Ambiente y Política Social, Eva Díaz Tezanos. ■

El Govern licita por 479 M€ el servicio de autobuses interurbanos de Mallorca por 10 años

Tres lotes: zona norte, la zona de Llevant-Migjorn y la zona de Ponent

El conseller de Territori, Energia i Mobilitat del Govern de les Illes Balears, Marc Pons ha presentado los pliegos de licitación de las nuevas concesiones de transporte por carretera en Mallorca. Los pliegos serán publicados en los próximos días en el Diario Oficial de la Unión Europea

(DOUE), iniciando y así el periodo para que las empresas interesadas en operar el servicio puedan presentar sus ofertas. Los contratos de concesión de servicio público tendrán una duración de 10 años, ampliables otros 5, y el presupuesto máximo para todo el periodo

será de **479.237.657,70 €** (IVA incluido). Habrá tres lotes distintos a los que podrán concurrir las empresas: uno para la zona norte, otro para la zona de Llevant-Migjorn y un tercero para la zona de Ponent.

Pons ha destacado que el objetivo principal del Govern, a la hora de definir las condiciones de este servicio, “es un salto importantísimo respecto del actual modelo, poniendo al servicio de los ciudadanos un servicio adecuado a las necesidades reales actuales y futuras, más sostenible y que permita hacer del transporte colectivo por carretera una alternativa eficaz al transporte privado. Más frecuencias, un servicio más equitativo (que cubra todos los municipios), nuevas conexiones y rutas y autobuses más nuevos y menos contaminantes son algunas de las características del nuevo modelo”.

En este sentido, y con el fin de potenciar que la nueva flota esté integrada por vehículos menos contaminantes, el consejero explicó que se ha firmado un convenio con Redexis Gas, para hacer viable la utilización de autobuses de gas natural como principales vehículos de las nuevas flotas, potenciando también los autobuses eléctricos. “El objetivo es que con las nuevas concesiones, a partir de 2019 podamos jubilar los vehículos diésel y, en una iniciativa pionera, disponer de una flota a gas natural y eléctrica”, afirmó Pons.

En función de este acuerdo, el Gobierno facilitará a las concesionarias del servicio cuatro emplazamientos para las cocheras y que están ubicados en Palma (estación intermodal), Inca (estación de buses), Felanitx (polígono) y Artà, al tiempo que apunta posibles emplazamientos de los otros puntos de suministros de gas natural. Redexis Gas se compromete a llevar el suministro hasta cada uno de estos puntos y procederá, en el caso en que la empresa adjudicataria se haya comprometido a impulsar los vehículos con GNC, a hacer posible las conexiones necesarias que permitirán la disponibilidad del combustible a diferentes puntos de suministro posibles ubicados en Palma.

Garantías para los trabajadores y cláusulas sociales

Una de las obligaciones que tendrán las concesionarias será la subrogación del personal de

las actuales empresas. Otras cláusulas sociales son, por ejemplo, la obligación de cumplir con la legislación vigente del momento en materia laboral, de seguridad social, de seguridad e higiene, de prevenciones de riesgos laborales, de igualdad de género, de inserción sociolaboral de las personas con discapacidad y de cualquier otro que sea de aplicación en el ámbito de las relaciones laborales entre una empresa y sus trabajadores. Además, también se exige establecer medidas que garanticen la igualdad en el acceso al trabajo, a la retribución, promoción, formación y permanencia, así como la prevención del acoso sexual en el trabajo y a establecer medidas que favorezcan la conciliación con la vida familiar.

El concesionario también deberá cumplir, bajo su responsabilidad, las disposiciones vigentes en materia de fiscalidad y protección del medio ambiente. También están obligados a obtener, durante el primer año de servicio, los certificados correspondientes de calidad de servicio en temas de transporte público de pasajeros, seguridad vial y en gestión ambiental.

Criterios de mejora prioritarios

La propuesta económica tendrá 51 puntos. Y la Propuesta técnica: 49 puntos. En la valoración técnica se consideran, entre otras, las siguientes mejoras: mejorar los requerimientos técnicos mínimos solicitados sobre los vehículos relacionados con la seguridad, confort, durabilidad y capacidad; introducir **más vehículos de gas natural y eléctrico**, como alternativa al diésel; ampliar la flota mínima de nueva adquisición requerida. Recordamos que ya se prevé un 67% de buses nuevos.

Mayor fiscalización

El nuevo modelo de gestión facilitará una mayor fiscalización del servicio mediante penalizaciones por el incumplimiento del mismo que quedan recogidos en los pliegos del concurso. Por ejemplo, puede haber penalizaciones si no se alcanza el umbral de pasajeros previstos para cada lote y bonificaciones si se supera.

Este nuevo modelo de concesiones supone un cambio radical respecto de las concesiones actuales y gira hacia un aspecto que es



fundamental: es la administración la que ha definido el modelo y todo el detalle del servicio, las condiciones y es también quien puede imponer cambios en función de las necesidades que surjan. El Gobierno apuesta por mejorar el servicio de transporte público por carretera de manera importante, y lo hará con un modelo que prioriza el interés general.

La licitación de los nuevos servicios se hace en el marco del Plan Insular de Servicios de Transporte Regular de Viajeros por Carretera (PISTRVC), que tiene por objeto la planificación y la ordenación del transporte público en autobús de Mallorca. Las concesiones actuales venen el 31 de diciembre de 2018, y este hecho ofrece la oportunidad de incrementar el servicio y mejorar la calidad de la oferta.

Ejes principales del nuevo modelo de transporte regular por carretera de Mallorca

Cambio en la gestión: El nuevo modelo permitirá al CTM (que es la Administración contratante) diseñe directamente la oferta de servicio, velando siempre por el interés público. Esto asegura una configuración de toda la red con los mismos criterios para el conjunto del territorio y dar respuesta a las nuevas necesidades de movilidad de la isla.

Mejora de la oferta

Más servicio: un 51% más de kilómetros recorridos y 53% más de frecuencias:

- Se pasa de 10,9 millones a 16,5 millones de kilómetros anuales recorridos, que

representa un incremento del 51% respecto a la situación actual.

- Se pasa de 360 mil a 550 mil frecuencias anuales, que representa un incremento del 53% respecto a la situación actual.
- Con las alegaciones, determinados servicios nuevos, rutas a demanda.

Más amplitud horaria y horarios estables. Habrá los mismos horarios todo el año (suplementados en verano) y horarios ampliados para atender las necesidades de los trabajadores.

Itinerarios más directos para ganar competitividad respecto al vehículo privado, lo que se traduce en ahorro de tiempo. Se pueden ganar entre 10 y 25 minutos según el caso.

Mejora de las conexiones: Garantía de transbordos con la creación de intercambiadores (“hubs”). Los principales intercambiadores estarán en Palma, Inca, Manacor y Campos. Nuevas conexiones: 3 ejemplos:

- Nueva conexión de Sa Pobla y Muro con las zonas turísticas de la Bahía de Alcúdia (Platja d’Alcúdia, Platja de Muro y Can Picafort) con un bus cada hora de mediana, de abril a octubre. Pensada para residentes que trabajan o veranean en la zona turística.
- Nueva conexión entre Manacor, Felanitx y Campos, que ahora no existía y tenía muy poca oferta. Habrá una conexión con cadencia horaria.
- Se crea una conexión directa entre las zonas turísticas de Santa Ponça hacia la Serra de Tramuntana (Estellencs, Banyalbufar, Esporles i Valldemossa).

Se garantiza la capacidad suficiente de buses. Se generaliza el uso de vehículos de mayor capacidad (15m y 18m) en las líneas de más demanda. A día de hoy, la mayor parte de la flota es de 12-13m.

Renovación de la flota. Se incorporan 145 autobuses nuevos sobre un total de 218, lo que representa un total de 218, un 68% de buses nuevos: la edad media baja de 13,3 a 3,5 años.

Incorporación de buses menos contaminantes:

- Se incorporan, como a mínimo, 17 buses con propulsión eléctrica. En la actualidad no hay ninguno.
- Se facilitará el acceso al Gas Natural Comprimido para que los licitantes puedan ofrecer vehículos con esta tecnología, menos contaminante que los Diesel y económicamente ventajosa a partir de un número mínimo de vehículos. Con este objetivo se ha firmado con Redexis (empresa con autorización administrativa para la distribución de GNC en Mallorca).

Mejora de la accesibilidad:

- La incorporación de una parte importante de la flota de piso bajo (buses urbanos o Low Entry) facilitará el acceso a personas con movilidad reducida. De hecho, el 65% de la flota tendrá acceso de piso bajo.
- El refuerzo de la señalización interior, tanto visual (pantallas) como sonora (megafonía), permitirá a las personas con discapacidad visual o auditiva, saber cuál es la próxima parada, así como recibir otras informaciones relevantes del servicio.

Nuevo sistema tarifario. Se establece un nuevo sistema tarifario articulado con una tarjeta monedero que va reduciendo el precio de cada salto a medida que se van sumando. De esta manera quien más viaja en un mes, menos paga.

Es un sistema en el que no adquiere saltos predeterminados, sino que únicamente irá descontando la distancia recorrida, con una doble validación en la entrada y en la salida del autobús. ■



Galicia avanza la licitación de la estación intermodal de Pontevedra

La estación de autobuses y la de ferrocarril se unirán en un complejo intermodal

La conselleira de Infraestructuras y Vivienda, Ethel Vázquez, ha avanzado que la Xunta licitará a finales de verano las obras del conjunto de la intermodal de Pontevedra con el objetivo de iniciar los trabajos a comienzos de 2019. La conselleira, junto con el delegado territorial de la Xunta en Pontevedra, José Manuel Cores Tourís, y el alcalde de Pontevedra, Miguel Anxo Fernández Lores, presentaron el diseño de la estación intermodal.

Vázquez Mourelle indicó que se trata de un conjunto de actuaciones coordinadas y complementarias que permitirán, en definitiva, la humanización del espacio para conseguir un conjunto intermodal pensado para las personas. Preciso que este objetivo requerirá de una inversión de 5,2 M€, que se eleva hasta los casi 5,5 M€ al tener en cuenta las asistencias técnicas necesarias, de los que más de 4 millones serán aportados por la Xunta y aproximadamente 1 M€ por el Ayuntamiento.

La conselleira explicó que hace falta firmar un nuevo convenio que concrete los parámetros de desarrollo de todos los trabajos y que ratifique los compromisos ya asumidos por la Xunta y el Ayuntamiento. En este sentido, le trasladó al regidor un borrador de convenio para que, al tiempo que se avanza en el diseño y se ultiman los proyectos, se adelante la tramitación administrativa.

La titular de Infraestructuras destacó que el objetivo del diseño es convertir dos estaciones muy próximas, la de autobuses y la de ferrocarril, en un complejo intermodal que, al tiempo que facilita los desplazamientos también humaniza el contorno urbano de las terminales y hace ciudad.

Indicó que el trabajo de los últimos meses posibilita contar con un diseño completo de todo el complejo intermodal: la terminal de autobuses renovada y modernizada, el vínculo peatonal entre las dos estaciones a través de un itinerario cubierto y la adecuación de todo su contorno, una actuación posible gracias al nuevo acceso directo con la calle Josefina Arruti.

En lo que se refiere a la **remodelación de la estación de autobuses**, se llevará a cabo tanto desde el punto de vista funcional como estético, convirtiendo el actual edificio en una instalación más accesible, más eficiente energéticamente, y más acogedora.

En el campo de la intermodalidad, se conseguirá una conexión más sencilla y segura para los peones entre las dos estaciones, un itinerario peatonal cubierto que se complementará con una reordenación urbana de toda la frente de la estación que mejorará la seguridad viaria y permitirá recuperar un espacio público para los ciudadanos.

La conselleira concretó que esto será posible gracias a la eliminación de los actuales accesos de autobuses construyendo un nuevo desde la calle Josefina Arruti, donde se instalarán semáforos regulados a demanda y carriles de espera. Y finalmente, recordó que hace falta preparar la ciudad para los siguientes retos que tiene el transporte público. ■



El futuro del transporte público autónomo también se desarrolla en España

Por Borja Moreno Moreno

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

En la actualidad, **cerca del 90% de los accidentes en la carretera tienen su origen en un error humano**. Y, aunque la siniestralidad del bus sea muy inferior a la del automóvil según datos de la Dirección General de Tráfico (2 fallecidos en 2015 y 21 en 2016 en autobús, frente a 693 fallecidos en 2015 y 754 en 2016 por accidentes en turismos), es probable que la introducción del vehículo autónomo, acompañada de mejoras en las infraestructuras, consiga una reducción de la siniestralidad, además de una reducción en las emisiones de CO₂ debido al perfeccionamiento del modo de conducción (frenadas, aceleraciones y mantenimiento de la velocidad).

Existen numerosas marcas que han lanzado al mercado modelos de vehículos con funciones de conducción autónoma. De hecho, esta autonomía no solo ha llegado al automóvil, también ha llegado a su hermano mayor, el Bus.

Un claro ejemplo de vehículo autónomo son los minibuses de la empresa Navya. Estos se lanzaron como un experimento de un año de duración en septiembre de 2016 en el nuevo barrio de Confluences de Lyon (380.000 vecinos). Es la primera vez que circulaban por la vía pública con pasajeros a bordo, aunque se tratase de una

zona peatonal de oficinas separadas del centro de la ciudad y del núcleo urbano.

Este proyecto consistió en dos mini-autobuses de casi cinco metros de largo por dos de ancho, uno naranja y otro blanco, sin conductor, con capacidad para 15 personas, eléctricos recargables, con una autonomía de entre seis y ocho horas.

En su interior, ni volante ni asiento de conductor: tan solo una cabina con unas butacas para tres personas a un lado, otras tres al otro lado, unos asientos reclinables a un costado y al otro las puertas. Recorren una distancia de 1,35 kilómetros, con tres paradas, haciendo de enlace entre el centro comercial, donde llega la red de transporte público de la ciudad, y la zona más remota de oficinas modernas, entre las que se encuentra la nueva sede de la televisión Euro-news, circulando a unos 20 kilómetros por hora (con capacidad de alcanzar los 45 kilómetros por hora).



Fuente: <http://navya.tech/autonom/shuttle/>



te acercamos a
LO QUE TE IMPORTA

www.confibus.org

ÚLTIMAS NOTICIAS



CONFEBUS
**LA RED SOCIAL
DEL TRANSPORTE**





Desde el lanzamiento en Lyon, la empresa ha exportado sus vehículos a las calles de Doha (Qatar) y de Perth (Australia), además de Sion (Suiza), entre otras ciudades. También está presente en instalaciones privadas, como la central nuclear EDF de Civeaux, en Francia, el aeropuerto de Christchurch, en Nueva Zelanda, o el campus de la Universidad de Michigan, en Estados Unidos. En total, existen 30 vehículos Navya Arma en todo el mundo, y la empresa acaba de festejar haber transportado a más de 100.000 pasajeros.

No son pocas las compañías que están invirtiendo en este modelo de movilidad. Otro ejemplo es Mercedes-Benz. La compañía alemana cuenta con el Future Bus, un autobús urbano que funciona con el sistema CityPilot. Esta tecnología, basada en la conducción autónoma de los camiones con el sistema Highway Pilot, combina una serie de radares y cámaras que lo hacen capaz de detenerse ante obstáculos (especialmente peatones en la carretera), adaptarse al tráfico urbano, pasar por túneles y reconocer los semáforos y comunicarse con ellos vía wifi (una de las funciones de esta comunicación es dar prioridad al recorrido del autobús por lo que podría tener en su trayecto todos los semáforos en verde).

Fuente: <https://www.mercedes-benz.es/>

Este vehículo se estrenó en Ámsterdam con una ruta de 20 kilómetros: desde el aeropuerto de Schiphol hasta la ciudad de Haarlem. El autobús primero analizó el recorrido, y analizó si el estado de la vía era apto para poner el modo autónomo. La comprobación fue efectiva, así que se pudo activar la tecnología CityPilot, desarrollada por Daimler, a través de un botón accionado por el conductor. A lo largo del recorrido, en el que había dibujado un carril que seguía el vehículo, el conductor no tuvo que accionar el acelerador ni el freno; tan solo tuvo que intervenir para girar el volante cuando había tráfico. Tampoco tuvo que accionar las puertas para que accediesen los pasajeros. No obstante, el conductor siempre tenía que estar atento para tomar los mandos del vehículo por si ocurría alguna situación de emergencia.

Hay que tener en cuenta que **este sistema de transporte autónomo podrá mejorar notablemente el nivel de seguridad**, aliviando la carga del conductor y operar con alta eficiencia.

Pero estas pruebas no se están realizando solo en el extranjero. En España también se llevan a

cabo proyectos de este tipo, como el que está llevándose a cabo en Talavera de la Reina.

Allí, Telefónica se ha aliado con Ericsson para proveer el terminal 5G, EasyMile, que aporta el microbús autónomo, y CarMedia Solutions, que es el encargado de dotar de contenidos multimedia y servicios digitales a los usuarios del autotobús.

Esta nueva red móvil de quinta generación permite no sólo mucha más velocidad, sino, sobre todo, la baja latencia imprescindible para desarrollar, por ejemplo, la conducción autónoma.

Un vehículo de este tipo, como el microbús EZ10, cuenta con numerosos sensores para explorar lo que sucede alrededor, y la inteligencia necesaria para tomar decisiones. Monta una cámara en la parte superior y ocho sensores ópticos a su alrededor, dos en la parte frontal, otros dos en la trasera y otros dos en cada lateral; es capaz de detectar obstáculos en la calzada y frenar a tiempo.

Además, en el mes de septiembre llegará a Cataluña otra experiencia de transporte público con vehículos autónomos con una prueba piloto que se realizará en ocho municipios catalanes de tamaño pequeño y mediano. En concreto, entre el 3 de septiembre y el 28 de octubre las ciudades seleccionadas por la Asociación de Municipios por la Movilidad y el Transporte (AMTU) acogerán durante una semana un autobús autónomo, a modo de “roadshow”, en que el vehículo circulará “de forma experimental”.

Esta iniciativa tiene dos objetivos principales. En primer lugar, que la ciudadanía en general “pueda ver cómo funciona un vehículo de estas características y cómo interactúa con la ciudad”. En segundo lugar, el proyecto también se dirige a los Ayuntamientos para que “puedan ver cómo se comporta el vehículo y qué cambios deberán adoptar las ciudades para adaptarse a su funcionamiento”, ya que la introducción del vehículo autónomo llevará aparejados varios cambios relacionados con las posibles adaptaciones de las vías y la legislación correspondiente.



Fuente: <https://www.telefonica.com>

Si no hay que conducir, el tiempo a bordo se puede dedicar a otras actividades. Telefónica lo llama quinta pantalla. El microbús está dotado de un monitor de gran tamaño en el que se puede disfrutar de diversas opciones, desde contenido en streaming hasta información sobre los lugares por los que se está circulando.

Una vez vistos estos vehículos, sus niveles de autonomía, y sus potenciales mejoras para la seguridad vial, me pregunto: ¿Hasta dónde seremos capaces de automatizar la movilidad? ¿y cuándo conseguiremos esta utopía del pasado? No debemos olvidar nunca que **toda mejora en el transporte debe ir enfocada a luchar contra los factores que atentan contra su eficiencia y su seguridad.** ■

El vehículo autónomo y la movilidad del futuro

Por José Manuel Vassallo

Catedrático de Economía del Transporte. Universidad Politécnica de Madrid (Think Tank Movilidad)

Hasta hace poco los vehículos sin conductor habían estado presentes sólo en el ámbito de la ciencia ficción. En los últimos años, desde que Google lanzara un prototipo de vehículo autónomo, lo que parecía algo difícilmente imaginable se ha convertido en realidad. Los vehículos auto-conducidos se caracterizan por su capacidad para desplazarse de manera independiente debido a que disponen de un conjunto de herramientas que les permite percibir el entorno que les rodea y tomar decisiones en consecuencia. Diferentes trabajos de investigación apuntan a que existirá una adopción casi generalizada del vehículo auto-conducido en niveles altos de automatización entre el 2040 y el 2060. Uno de los puntos que generan mayores dudas es cómo será el periodo transitorio en el que vehículos autónomos y conectados coexistan en la red con vehículos conducidos de manera convencional.

El vehículo auto-conducido, de acuerdo a la opinión generalizada de muchos expertos, es una de las invenciones que revolucionará la humanidad. No obstante, la revolución no está tanto en el desarrollo tecnológico en sí, como en las implicaciones que tendrá en el modo en que la sociedad se organiza, se relaciona y entiende su vida. Algunas pinceladas que muestran el impacto de este cambio de paradigma son por ejemplo el hecho de que el uso de un vehículo no será ya un problema para aquellas personas que no conduzcan bien por dificultades físicas o por razones de edad. Eslóganes como “si bebes no conduzcas” perderán toda su fuerza con la conducción autónoma. El llevar los niños al colegio dejará de ser una preocupación para muchos padres. Disponer de un vehículo en propiedad dejará de ser una opción económicamente rentable para muchas personas debido a la posibilidad de utilizar vehículos sin conductor, etc.

En general existe un acuerdo por parte de los expertos y la comunidad científica en que la conducción autónoma implicará una importante reducción de la accidentalidad. Los vehículos autónomos eliminarán el factor humano en la seguridad viaria, ya que los sistemas de control del vehículo no pueden beber más de la cuenta ni distraerse ni cansarse. Estos tres factores son los responsables de casi la mitad de los accidentes que se producen en las carreteras de los países desarrollados. El aumento en la seguridad se basa en que la capacidad de los vehículos autónomos de identificar el entorno es muy superior a la de los humanos debido a una mejor percepción de la realidad, una mejor toma de decisiones, y una ejecución de maniobras más precisa.

Una de las consecuencias del vehículo auto-conducido será previsiblemente que los vehículos de alquiler compartidos (taxis autónomos) resultarán mucho más baratos de lo que son los taxis en la actualidad al desaparecer el coste laboral. Esta situación llevará a que a muchas personas no les compense económicamente disponer de un vehículo en propiedad. En otras palabras, probablemente haya menos vehículos, pero mucho mejor aprovechados. Es importante tener en cuenta que en la actualidad la mayoría de los vehículos se encuentran aparcados durante gran parte del día.

Aunque a primera vista no parece que la conducción autónoma y conectada pueda tener un impacto muy importante en el transporte público, hay dos aspectos que van a influir de manera determinante en la competencia entre ambos: el primero es que las personas que no conducen van a tener un acceso mucho más sencillo a un vehículo; y, el segundo es que el vehículo de alquiler va a ser mucho más económico que en la actualidad. En consecuencia, el compartir un



vehículo autónomo puede llegar a ser más barato que el transporte público, sin tener en cuenta que dichas tarifas están generalmente subvencionadas. A consecuencia de ello, parece previsible que las rutas regulares de transporte público en líneas de débil tráfico, tal y como las conocemos hoy en día, tiendan a ser sustituidas por servicios de taxis autónomos, lo que puede redundar en un importante ahorro presupuestario para las Administraciones públicas.

Una de las mayores ventajas del vehículo autónomo es que reducirá el volumen de espacio

disponible dedicado al aparcamiento, así como la enorme cantidad de tiempo que conductores de todo el mundo dedican anualmente a buscar una plaza libre, con las implicaciones negativas que esto tiene para el bienestar de las personas y el medioambiente. Además, una de las ventajas más importantes es que no hará falta acompañar al vehículo a aparcar. El vehículo nos dejará en nuestro lugar de destino y se irá a aparcar por sí mismo, reduciendo por tanto la incertidumbre que introduce en muchas ciudades la posibilidad de encontrar un espacio disponible. ■

Central de reservas única, ¿imperiosa necesidad o realidad a mejorar?

Por Santiago Vallejo
Director General de Movelia

Partiendo de un contexto actual, en el que la renovación de concesiones, requiere la excelencia de las empresas transportistas a todos los niveles, se hace necesario reflexionar sobre las necesidades del sector de cara a asegurarla. Y es que, tenemos mucho hecho, lo que no implica que no quede mucho por hacer.

España puede presumir de poseer la flota más moderna de Europa, alcanzando unos niveles de calidad altos y siendo bien valorada por sus usuarios. Son muchas las contribuciones del autobús a la movilidad, sumando a los estándares de calidad antes mencionados, características propias como la flexibilidad, la capilaridad y la accesibilidad. Además, tenemos entre manos un medio de transporte sostenible, contribuyendo a la par, a la conservación y protección del medioambiente. Siendo así, es indudable que el sector, **necesitaba** (pretérito imperfecto) una plataforma creada y construida en el objetivo de comercializar las líneas de las diferentes empresas transportistas que operan en España, con el fin de potenciar las alternativas que el autobús, brinda al usuario. Y es que, la suma de los factores, mejora el producto.



Mi sorpresa llega cuando en las últimas semanas, vengo leyendo titulares que claman esta necesidad. Concretamente, un artículo que anunciaba que la propuesta de crear una central única de reservas se había puesto encima de la mesa en la primera jornada del curso de verano de CONFEBUS.

¿Existe la necesidad de crear una única central de reservas de billetes de autobús? ¿Buscar la unión del sector en una única plataforma? ¿Hacer uso de la tecnología y sus importantes

avances para potenciar el autobús como medio de transporte, explotar sus características y agilizar los procesos de reserva? Mi respuesta es sí, **hacia** falta (de nuevo pretérito imperfecto).

La tecnología se pone a favor de esta meta en distintas manifestaciones. Por un lado, se integra en una flota renovada, con lo últimos avances en calidad y seguridad pero sin olvidar, otros aspectos muy alabados por el usuario como el abanico de alternativas de ocio a bordo. Sin embargo, no puedo dejar de mencionar las importantes mejoras que supone para ofertar el servicio a través de plataformas optimizadas, intuitivas, rápidas y efectivas. Y aquí surge el debate: todas las empresas pueden esforzarse en este aspecto pero, ¿será el usuario capaz de reconocer qué empresa opera el servicio que demanda? ¿Podrá por el mismo encontrar el trayecto que combina con el primero que ha adquirido para llegar a su destino? ¿Tendrá la suficiente paciencia como para reservar un solo viaje en dos o más páginas web o en la amalgama de OTA's, buscadores y comparadores? De ahí, atamos cabos y llegamos a la conclusión de que el sector, no solo necesita una flota excelente, sino que requiere una central de reservas única. Y esa, ya existe.

Planteando un escenario ideal, el pasajero podría reservar a través de esta central, billetes de autobús de cualquier compañía, así como sus combinaciones, en una única transacción. Las estaciones de autobuses podrían beneficiarse de la misma, utilizando una sola taquilla en la que se pudieran adquirir billetes de cualquier compañía y no haciendo necesario que el usuario previamente sepa a qué taquilla debe dirigirse, con su correspondiente pérdida de tiempo. Y así, hablaríamos de omnicanalidad en la compra de billetes de autobús. Una plataforma que asegura una experiencia satisfactoria y que se extiende a todos los canales de distribución.

El famoso y acuñado término "omnicanalidad" ha llegado para quedarse. No obstante, igualar la experiencia en todos los canales de distribución no garantiza el éxito. La clave reside en que esa experiencia este plenamente diseñada de acuerdo a las necesidades del demandante.

Nos enfrentamos a un nuevo cliente, un cliente aleccionado. De nada servirá orientar los pasos a la "experiencia del cliente" si no nos enfocamos al "cliente con experiencia". Este cliente exige una central que pueda garantizar la compra inteligente de billetes de autobús.

De nuevo, la necesidad de una plataforma única se impone, evitando la frustración del usuario y asegurando que independientemente del origen/ destino que precise, si quiere un billete de autobús, lo podrá adquirir a través de la misma. Por supuesto, sin olvidar la posibilidad de elegir horario, plaza y servicios, siempre con las mismas tarifas, ofertas y descuentos de las empresas comercializadas. Todo ello en una única transacción sencilla, rápida y segura.

Y ahora, solo queda justificar el porqué de ese pretérito imperfecto, que nos viene obligando a recordar a qué tiempo verbal exacto refiere. En el año 2001 nació Movelia Tecnologías, como plataforma única de venta de billetes de autobús por Internet. Una plataforma online que integra más de 70 empresas transportistas y posibilita la compra de más de 55.000 combinaciones posibles de trayectos a través de una única transacción.

Movelia amplía sus canales de distribución pudiendo adquirir billetes de autobús a través de su plataforma en su propia página web, agencias de viajes, máquinas autoventa, puntos de venta, hoteles, hostales, hostels, albergues e incluso en relevantes entidades públicas vinculadas al turismo.

El escenario aún no es el ideal, porque todavía existen empresas transportistas que no se comercializan a través de Movelia, pero como anunciábamos en las primeras líneas, hay mucho hecho y queda mucho por hacer. Desde aquí animo a todas esas compañías.

Y ahí reside nuestro reto, el objetivo del trabajo diario durante los últimos 17 años. Creemos en la necesidad de esa única central, tanto que desde que nació con el apoyo del Ministerio de Fomento y el Ministerio de Ciencia y Tecnología, hemos ido dando grandes pasos para hacer de esa patente necesidad una fructífera realidad. ■

¿Cómo pagar menos en los seguros de tu flota de vehículos?

Por TomTom Telematics

Uno de los principales gastos anuales a los que tiene que hacer frente cualquier empresa que disponga de una flota de vehículos es del seguro. Sin embargo, hay opciones que

debemos conocer y que permiten reducir las primas de manera sustancial. En este post te vamos a dar las claves para pagar menos por el seguro de tu flota de vehículos.



- 1. Contrata un seguro para toda la flota.** Se pueden contratar seguros para la flota completa normalmente a partir de diez vehículos. Además, dentro de una única póliza se pueden incluir camiones, furgonetas, turismos, motos, etc. También es posible especificar el tipo de cobertura que se prefiere para cada uno de ellos, como por ejemplo, seguro a todo riesgo, todo riesgo con franquicia o a terceros. Asegurar todos los vehículos bajo una única póliza simplifica las gestiones y, sobretodo, puede aportar ahorros significativos. Hay aseguradoras que cifran este ahorro en hasta el 40%.
- 2. Fomenta un estilo de conducción responsable en la flota.** Todas las compañías aseguradoras penalizan a sus clientes si estos dan cierto número de partes al año. Es decir, cuantos más accidentes sufran sus conductores, aunque no revistan gravedad, más elevada será la tasa del seguro. Por esta razón, fomentar un estilo de conducción responsable y seguro, que minimice los accidentes, supondrá ahorros en los seguros. Además, cada vez hay más compañías aseguradoras que ofrecen ventajas precisamente a las empresas que demuestren fomentar un estilo de conducción responsable. Te animamos a que eches un vistazo a la solución [OptiDrive 360 de TomTom Telematics](#).
- 3. Ofrece datos de conducción a tu seguro.** No hay mejor manera de negociar una póliza que con datos en la mano. La tecnología telemática es capaz de monitorizar el estilo de conducción de cada profesional, alertando de excesos de velocidad y maniobras bruscas. Gracias a estos datos se pueden formular informes que demuestren una tendencia hacia una conducción más segura en la flota. Hay herramientas que proporcionan esta información de forma automática y con una lectura ágil y cómoda, como la que hemos desarrollado desde TomTom Telematics denominada WEBFLEET.
- 4. Localiza tus vehículos.** Las compañías de seguros tienen muy en cuenta las posibilidades de que los vehículos sean robados. Muchas de ellas incluso incentivan sus primas de seguros si el cliente instala un sistema de localización que les pueda mostrar el paradero de los vehículos en caso de robo. Hay sistemas que incluso pueden prevenir el robo, enviando alertas en el caso de que uno de los automóviles salga de las zonas que se hayan predeterminado. Aquí de nuevo los sistemas de gestión de flotas te pueden ayudar, gracias a la definición de un área y alerta en caso de salir de la región delimitada.
- 5. Establece una política de mantenimiento de los vehículos.** Algunos seguros incluyen averías mecánicas entre los conceptos que cubren, algo muy útil para una empresa de transporte, que verá su negocio afectado cuanto más tiempo tenga inhabilitado alguno de sus vehículos. Al igual que ocurre con los accidentes, cuantas menos averías haya, menores serán las primas del seguro. Por tanto, revisar los vehículos de forma adecuada puede no solo ahorrar problemas, sino también costes. ■

La batalla por la confianza de los consumidores

Por David G. Natal

Líder del área de Consumer Engagement en LLORENTE & CUENCA

Cuando el pasado 21 de marzo Laurie Segall preguntaba en una entrevista en la CNN a Mark Zuckerberg qué había ido mal para que se produjera la filtración masiva de datos a Cambridge Analytica, el máximo responsable de Facebook respondía “ha sido una ruptura grande de confianza y lamento que haya sucedido”. Zuckerberg hacía así referencia a la clave de la situación y no a sus consecuencias. Lo que se ha roto durante la crisis de Facebook es la confianza de sus usuarios y a partir de ahí, todo el camino futuro tendrá que estar focalizado en recuperarla. La confianza, que la RAE define en su primera acepción como “esperanza firme que se tiene de alguien o algo” es el principal activo con el que trabajan las empresas y si la de sus consumidores se agrieta, reforzarla debería de convertirse en su principal objetivo.

El estudio ‘Confianza del Consumidor en España’, que hemos impulsado desde el área de Consumer Engagement de LLORENTE & CUENCA, analiza el estado de la confianza de los consumidores de nuestro país en seis sectores clave de actividad. Ninguno de los sectores analizados obtiene dentro de la escala una puntuación considerada como buena o excelente y, al contrario, todos se mantienen en la categoría de ‘vulnerables’, lo cual nos sitúa frente al panorama de una crisis de confianza generalizada que pone a todas las compañías de estos sectores en el punto de mira. Alimentación y bebidas y automoción consiguen, en cualquier caso, unas puntuaciones ligeramente superiores al resto, mientras que los sectores farmacéutico y textil ocupan la parte media de la tabla y telecomunicaciones y cosmética se quedan con las posiciones inferiores.

Pero, ¿sobre qué se construye la confianza de los consumidores de nuestro país? En cuatro de las industrias que hemos analizado se

fundamenta sobre todo en aspectos relacionados con la credibilidad, que los consumidores relacionan con las expectativas pragmáticas del producto o servicio: alimentación y bebidas, automoción, farmacéutico y cosmética. En contraposición a estos sectores, la Integridad, que los consumidores relacionan con aspectos éticos de las prácticas empresariales, y la transparencia, relacionada con las expectativas de comunicación, adquieren una relevancia notablemente mayor en dos industrias concretas: la de las telecomunicaciones y la textil.

Los aspectos concretos que los consumidores españoles valoran más de manera transversal en todos los sectores son los test y controles de producto, la información detallada (letra pequeña) sobre el producto o servicio, y el comportamiento de la compañía en el marco de la legalidad. Sin embargo, factores no tan habituales en los rankings empiezan a cobrar una importancia destacable, impulsados sobre todo por los grupos de edad más jóvenes y por las mujeres. Se trata de cuestiones como el cuidado del medioambiente, el trato animal responsable, el impacto en la salud del consumidor, la publicidad veraz o las buenas condiciones de trabajo de los empleados de la compañía. Los datos nos muestran que las prioridades del consumidor están cambiando y la presión de estos nuevos factores es la que va a transformar el panorama de nuestras industrias, ya que en ellas es donde menos se ha trabajado hasta el momento y donde, por lo tanto, se encuentra el mayor margen de mejora.

En algunos sectores, el peso de estos nuevos factores adquiere tanta importancia que es clave para su supervivencia. Es el caso de las condiciones de los trabajadores en el sector textil, que los consumidores sitúan como el segundo aspecto en importancia en la construcción de su



confianza o de la buena atención al cliente, que lidera el de las telecomunicaciones. El cuidado del medioambiente es a su vez crítico para la automoción, pero empieza a pesar también en alimentación y bebidas, en el textil y hasta en el de las telecomunicaciones. Por último, el trato animal afecta tanto a la industria de alimentación y bebidas como a la textil y la farmacéutica.

Nuevos retos para las principales compañías de nuestro país a la hora de construir o mantener lo

máspreciado que tienen entre manos, la confianza de los consumidores. Aquellas compañías que tomen el liderazgo en todos estos aspectos, dando forma a grandes proyectos de impulso de la confianza, basados en los hechos, pero también en una comunicación atractiva, veraz y transparente, no sólo protegerán sus modelos de negocio de uno de los mayores riesgos que tienen a día de hoy, sino que aprovecharán la oportunidad de liderar sus sectores y obtener beneficios en el corto y en el largo plazo. ■

Avanza evoluciona su imagen comercial para apoyar su misión “mejorar la calidad de vida a través de la movilidad”

Dotando a la compañía de una mayor claridad en el portfolio de marcas con las que opera en el mercado

Avanza lanza su nueva imagen comercial con el objetivo de reforzar su misión de “mejorar la calidad de vida de las personas a través de la movilidad”, prestando un servicio de calidad, accesible, seguro y sostenible. Esta nueva identidad corporativa, dotará a la compañía de una mayor claridad en el portfolio de marcas con las que opera en el mercado español.

Con este paso, Avanza aplica la transformación que ya realizó la matriz corporativa del grupo, la multinacional mexicana ADO el pasado mes de diciembre. ADO lanzó su nueva imagen

corporativa “Mobility ADO” con la aspiración de internacionalizar su negocio y dar respuesta a las necesidades de movilidad de un mundo cada vez más globalizado. “Mobility ADO” es la nueva marca corporativa que refuerza su nueva misión y visión siempre basada en sus valores y con la persona en el centro de sus decisiones, para ser el mejor experto en soluciones de movilidad.

Avanza mantiene su vocación de ser el socio ideal de las administraciones públicas en el diseño y operación de las mejores soluciones de movilidad. Avanza es el primer operador privado de Transporte Público Urbano, primer operador privado de Transporte Metropolitano, primer gestor privado de servicios urbanos de Tranvía y primer operador privado de Estaciones de Autobús del mercado español.

El director general de Avanza, Valentín Alonso, aseguró que “la nueva identidad corporativa nos permite dotar de claridad al portfolio de marcas con las que operamos en el mercado sin perder de vista nuestra misión: satisfacer las necesidades de movilidad de las personas de manera que mejore su calidad de vida”.

Avanza está integrada por más de 5.400 profesionales en España, y dispone de una flota de más de 2.000 vehículos. Cada día Avanza transporta en España a casi un millón de personas. ■



ALSA y Fundación MAPFRE se unen a la DGT para alertar sobre el uso del móvil y el consumo de drogas al volante

Una aportación importante al objetivo “Cero Accidentes”

ALSA y Fundación MAPFRE se han sumado a la campaña de la DGT con el objetivo de concienciar a los conductores sobre la importancia de no consumir alcohol, drogas ilegales o medicamentos, sustancias presentes en el 43% de los conductores que perdieron la vida el año pasado, así como alertar acerca de la conducción distraída o desatendida, que en 2016 estuvo detrás del 25% de los accidentes y del 31% de los fallecidos.

De este modo, en los próximos meses, ALSA, con el apoyo de Fundación MAPFRE, difundirá en las traseras de 80 de sus autobuses dos mensajes clave para promover la seguridad vial y contribuir a la reducción de accidentes de tráfico.

Los anuncios que divulgarán son “Mientras conduces, drogas o alcohol, tolerancia cero” y “Mientras conduces, cada mensaje puede ser el último”, mensajes que ambas entidades esperan que calen en la sociedad y que representan una aportación importante al objetivo “Cero Accidentes”, por el que trabajan a diario a través de actividades que realizan, dentro y fuera de España.

Jaime Moreno, subdirector de Operaciones y Movilidad de la Dirección General de Tráfico, que ha visitado la sede central de la compañía

de transporte de viajeros, situada en Madrid, ha agradecido a ambas entidades su apoyo a la seguridad vial, así como su interés a la hora de transmitir un mensaje de “colaboración, prudencia y respeto por el cumplimiento de las normas de tráfico”. El representante de la DGT ha destacado, además, la importancia de que la sociedad se una a este tipo de campañas, “tan necesarias para prevenir lesiones y accidentes de tráfico”.

Francisco Iglesias, consejero delegado de ALSA, que también ha participado en el acto, ha subrayado que “la seguridad vial es una responsabilidad compartida, en la que debe involucrarse la sociedad civil, la administración y los operadores”. En este sentido, ha indicado que la compañía española lleva a cabo importantes inversiones en tecnología y formación con el principal objetivo de mejorar la seguridad. Prueba de ello, ha señalado, son los más de 2.000 controles preventivos de drogas y alcohol que en 2017 realizó a conductores de su plantilla, así como la incorporación paulatina del sistema “alcolock” a los nuevos vehículos que se incorporan a su flota y que impide arrancar un autobús en caso de detectar presencia de alcohol en el conductor.

Jesus Monclús, director de Prevención y Seguridad Vial de Fundación MAPFRE, también ha



hecho hincapié en que la seguridad vial compete a toda la sociedad, así como a entidades públicas y privadas que se suman al esfuerzo de promover hábitos seguros entre los ciudadanos. “Entre todos, ha indicado, debemos ser capaces de luchar contra esta auténtica lacra social que cada día acumula miles y miles de víctimas”. En esta línea, ha destacado que “nuestra sociedad no puede tolerar que un 43% de los conductores fallecidos dé positivo en los controles de alcohol y otras drogas porque supone que

cerca de 800 personas pierden la vida al año en España en siniestros con implicación de este tipo de sustancias”.

El año pasado, ALSA y Fundación MAPFRE pusieron en marcha la campaña campaña #tefaltalgo, una iniciativa a la que también se unieron CONFEBUS y otras empresas del sector para concienciar a la sociedad acerca de la importancia de utilizar el cinturón de seguridad cuando se viaja en autobús. ■

ALSA, adjudicataria del transporte urbano de Rabat

El mayor sistema de transporte urbano gestionado por una empresa española fuera de España

La compañía de transporte de viajeros ALSA ha resultado adjudicataria, en agrupación con la empresa local CityBus, del contrato para la gestión delegada del servicio de transporte urbano de las ciudades de Rabat-Salé y Temara, en Marruecos, en lo que constituye el mayor contrato de transporte urbano gestionado por una empresa española fuera de España, y convierte a ALSA en el primer operador privado de este tipo de transporte en Marruecos.

El contrato tiene una duración inicial de 15 años, prorrogables siete años más, hasta los 22. Está prevista una facturación de 1.000 M€ a lo largo de la vida del contrato. El servicio deberá ponerse en marcha en el plazo de un año desde la firma del contrato.

El sistema de transporte de la capital de Marruecos y segunda ciudad más poblada del país tras Casablanca, está formado por 61 líneas, para el que se requiere una flota de unos 500 autobuses. Se espera alcanzar los 109 millones de viajeros anuales y el contrato supone la creación de 1.600 puestos de trabajo.

El contrato ha sido adjudicado por la entidad de cooperación intercomunal "Al Assima" tras el correspondiente proceso competitivo. Esta entidad coordina las competencias en transporte de las ciudades de Rabat-Salé y Temara, área metropolitana en la que viven 2,5 millones de personas. Los principales retos del nuevo contrato serán acometer una profunda modernización y

mejora de la calidad del sistema de transporte urbano, mediante la incorporación de nuevos vehículos, la implantación de mejoras tecnológicas, como un Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE) de última generación, y la apuesta por la intermodalidad, con la creación de un nuevo sistema de integración tarifaria con el Tranvía de Rabat.

Con esta adjudicación, ALSA se convierte en el primer operador privado de transporte urbano en el Reino de Marruecos, donde está presente desde 1999 gestionando el transporte urbano de Marrakech. Posteriormente se sumarían las ciudades de Agadir, Tánger y Khourigba, con lo que, añadida Rabat, la compañía española estará presente en cinco ciudades marroquíes.

Ello supondrá incrementar significativamente la presencia de ALSA en Marruecos, donde en conjunto facturará a partir del próximo año 100 M€ anuales, gestionará una flota de 1.000 autobuses, tendrá 3.600 empleados y utilizarán sus servicios 270 millones de viajeros cada año.

Este nuevo contrato constituye para ALSA un paso más en su compromiso con la implantación en Marruecos de unos sistemas de transporte con estándares de calidad europeos, innovadores y tecnológicamente avanzados, y es fruto del trabajo realizado, visión a largo plazo y vocación de permanencia a lo largo de los 20 años de presencia en un país con un enorme potencial de desarrollo y crecimiento. ■



Vectalia gestiona el transporte público en Nador

El número de viajeros estimados para el primer año es de unos 20 millones de pasajeros

Vectalia, empresa alicantina con una amplia experiencia en la gestión de la movilidad y los servicios, ha conseguido el concurso público Gestion Déléguée du Service de Transport Urbain par autobus du Groupement d'Agglomération du Grand Nador. La gestión delegada del servicio de transporte urbano por autobús de la agrupación de aglomeraciones del Grand Nador se inició el 1 de julio.

El contrato cuya duración será de diez años más cinco, al que competían también otras empresas locales y extranjeras, contempla la explotación de 22 líneas (10 existentes y 12 nuevas líneas) y la puesta en marcha de 150 autobuses en servicio (80 el primer año, 40 el segundo y 30 el tercero).

Según fuentes de Vectalia, que ya gestiona el transporte en varias ciudades españolas y francesas, el número de viajeros estimados para el primer año en Nador será de unos 20 millones de pasajeros y cuando la red esté operativa completamente sobre los 32.5 millones, dentro de unos diez años.

La propuesta de servicio de Vectalia en su primer contrato en Marruecos aporta todo el saber hacer de sus explotaciones de Francia y España incorporando en los autobuses aire acondicionado, rampas de acceso para personas con movilidad reducida, mecánicas con facilidad de acceso "sin peldaños", letreros electrónicos, cámaras de vigilancia con conexión en tiempo real con la central, equipamiento de marquesinas en



paradas, códigos QR, nueva web para información del servicio.

Por primera vez en Marruecos se implantará el servicio de ayuda a la explotación en tiempo real para todas las líneas y contará con paneles led en paradas, expendedoras de billetes en paradas principales y con autobuses con normas antipolución Euro 5 EEV, y Euro 6.

Uno de los aspectos destacados del nuevo servicio es el plan de formación para la plantilla de las empresas que venían prestando el servicio hasta la actualidad, para lo cual se contará con formadores de Alemania (MAN), Turquía (Isuzu), Francia (Vectalia) y Marruecos (convenio de colaboración con Instituto de formación oficial de Taourirt).

Vectalia confía que con este proyecto pueda colaborar en el desarrollo de una zona de Marruecos tan próxima física y culturalmente a España. ■

Alicante estrena un sistema pionero de pago con tarjeta en sus autobuses turísticos

La tecnología de pago contactless ha aterrizado en el transporte público de Alicante. Ha sido un vuelo con dos escalas. La primera de ellas en la Plaza Puerta del Mar, allí se pudo ver una demostración del sistema en el Turibus. La segunda escala en el aeropuerto Alicante- Elche, dónde esta nueva alternativa de pago se ha instalado en los autobuses de la línea C6 que conectan el aeropuerto con la ciudad.

El primero en hacer uso de este nuevo método para la validación del billete fue el alcalde de Alicante, Luis Barcala, quien destacó que es “una facilidad más para los visitantes y propios alicantinos para que el transporte sea más accesible”. El director general de la consejería, Carlos Domingo, y el director del aeropuerto, Tomás Melgar, destacaron la facilidad del uso del contactless y el aumento de calidad del servicio con su implementación “es una forma de hacer más agradable y más fácil el viajar en autobús al mismo tiempo que se aumenta la seguridad para los operarios y se reducen los tiempos de acceso a los vehículos”, dijo Domingo.

Al acto también acudieron los representantes de las tres empresas colaboradoras en la implementación del contactless en los autobuses urbanos de Alicante: Vectalia, CaixaBank y VISA.

La nueva tecnología bancaria *contactless* aplicada permitirá a los usuarios del transporte público de Alicante acceder al autobús con sólo acercar su tarjeta habitual, teléfono móvil o pulsera, tal y como lo realizan en sus compras cotidianas. Tras aproximar su dispositivo al lector, el billete quedará pagado

y validado automáticamente sin necesidad de comprar previamente un billete físico. El acceso al transporte público directamente con el sistema *contactless* permitirá a alicantinos y turistas, usuarios de tarjetas bancarias con cobertura internacional, acceder con mayor rapidez a cualquier medio de transporte sin la necesidad de llevar dinero en efectivo en sus viajes.

Esta iniciativa liderada por Vectalia, concesionaria del transporte en Alicante, CaixaBank y Visa nace con la finalidad de atender la demanda de los usuarios del transporte público de la ciudad. El objetivo es universalizar el medio de pago con tarjeta bancaria, móvil y *wearables* aumentando la calidad del transporte al mismo tiempo que se reducen los tiempos de espera en accesos. En definitiva, el contactless busca garantizar un servicio, cómodo, de fácil acceso y de calidad para los usuarios del transporte público. Los viajeros pudieron empezar a usar esta nueva tecnología el pasado mes de junio. ■



Arriva Galicia ya dispone de aplicación móvil

Para facilitar a sus usuarios el acceso a la información

La empresa de transporte Arriva Galicia ha lanzado ya su nueva aplicación móvil. Con esta iniciativa, la compañía reafirma su apuesta por la tecnología para facilitar a sus usuarios la accesibilidad y consulta de información práctica sobre líneas, paradas y horarios.

(CNMC) su aprobación para operar una nueva línea ferroviaria entre A Coruña y la ciudad portuguesa de Oporto. Con esta iniciativa, la compañía pretende reforzar la conexión internacional entre Galicia y el norte de Portugal, dos territorios con un gran dinamismo socioeconómico e intensas relaciones de movilidad entre ellos.



Esta nueva línea, con paradas en las estaciones de A Coruña, Santiago de Compostela, Pontevedra, Vigo Guixar, Valença do Minho, Nine y Porto Campanha, contará con cuatro frecuencias diarias en ambos sentidos y tardaría 2 horas y 46 minutos en recorrer los 342 km del trayecto.

Actualmente, Arriva está sólidamente implantada tanto en la comunidad gallega como en Portugal. Concretamente, es la principal proveedora de servicios de autobús en el Norte de Galicia, donde opera desde hace más de 18 años, con servicios regulares entre las ciudades de Santiago de Compostela, A Coruña, Ferrol, Lugo,

Ourense y numerosas localidades de mediano y pequeño tamaño. En Portugal cuenta desde el año 2000 con una presencia importante en el norte y centro del país, donde no sólo opera servicios interurbanos de autobús, sino también cuenta con tres operaciones urbanas en Guimarães, Famalicão y Santo Tirso.

Disponible para dispositivos [Android](#) en la Google Store e [iOs](#) en la App Store, la herramienta permite consultar los horarios de todos los trayectos operados por Arriva en la Comunidad. Además, también ofrece la opción de ver las paradas más cercanas a la localización donde el viajero se encuentre, así como los trayectos que pasan por determinada parada, así como personalizar cuáles son las paradas favoritas del usuario.

Y solicita operar una nueva línea ferroviaria internacional A Coruña-Oporto

Por otro lado, el grupo Arriva, a través de la compañía Arriva Spain Rail, ha solicitado a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia

Así, la nueva línea ferroviaria internacional A Coruña-Porto quedaría integrada con redes locales de transporte de pasajeros en la mayor área de influencia de la línea, lo que permitiría no sólo ofrecer servicios intermodales para aumentar la demanda potencial, sino también poner al servicio del cliente todos los canales de comercialización y venta de todas las empresas del grupo Arriva en España y Portugal. ■

La empresa mallorquina ROIG Bus renueva su flota de cara a la temporada veraniega

En el año de su 65 aniversario

La empresa mallorquina de transporte de viajeros ROIG Transport & Service Mallorca, acaba de incorporar cinco autocares más a su flota de vehículos destinados al transporte de pasajeros. Con la entrega de estos vehículos aumenta su flota de vehículos de cara a la temporada veraniega.

En las unidades incorporadas se pueden distinguir carrocerías Irizar, Beulas y Ferqui con motorizaciones de Volvo, Scania, Man, e Iveco. Todos los autocares adquiridos en este año cuentan con las más avanzadas prestaciones técnicas y de seguridad, lo que se convierte en una flota actualizada, que permite ofrecer una alta calidad en el transporte de viajeros.

Además, el grupo ROIG Mallorca celebra durante este año sus 65 años de trayectoria. Fue en 1953 cuando Rafael Roig Oliver compró su primer coche con el propósito de transportar pasajeros del aeropuerto hasta la zona de Cala D'or, convirtiéndose así en el primer taxista de la zona. Durante estos 65 años, la compañía ha desarrollado 4 líneas de negocio que dan servicio a toda la isla, Rent a Car, Bus, Taxi i Premium (coches de gama alta con o sin chófer).

A día de hoy, ROIG Bus cuenta con una flota de más de 60 vehículos dedicados a los servicios de transporte discrecional de la compañía. ■



De izq. a dcha.: Xim Carbonell, jefe de zona de Automoció Rubio, Ignacio Rubio, consejero de Automoció Rubio, Rafael Roig Miguel Roig, consejeros delegados de ROIG Bus, y Jaime Verdú, director comercial de Volvo España.

Vázquez Olmedo, nuevo adjudicatario del servicio de tren turístico del Puerto De Málaga

La flota la componen dos vehículos, para cubrir todos los horarios e itinerarios, uno de ellos completamente nuevo y eléctrico

El Grupo Vázquez Olmedo ha sido elegido por el Puerto de Málaga para ser la empresa adjudicataria del servicio de tren turístico en sus instalaciones. Un elemento más de la oferta turística de Málaga y su puerto, que se alía ahora con una empresa de más de 30 años de experiencia en el sector del transporte y la movilidad, y que se caracteriza por su máximo respeto al Medio Ambiente en todas sus líneas de actuación.

Vázquez Olmedo, como ya demostró con la puesta en marcha de su propia sede, denominada 'Isla Ecológica', siempre ha tenido en cuenta las políticas de emisiones cero en sus vehículos, y en este servicio lo aplica con trenes de alimentación eléctrica, que garantizan cero emisiones de gases de efecto invernadero.

La flota la siguen componiendo dos vehículos, para capacidad de unas 30 personas cada uno. Uno de los trenes es completamente nuevo y dispone de las mejores condiciones de acceso, confort y seguridad que existen en el mercado.

El servicio de tren turístico del Puerto de Málaga es un clásico ya de la oferta turística de Málaga capital y su zona portuaria. Dada la afluencia frecuente de cruceros a la ciudad, es el medio ideal para que los turistas empiecen a disfrutar de la misma, uniendo la terminal donde atracan sus cruceros, con el Palmeral de las Sorpresas y la



puerta de entrada al centro histórico a través de la Plaza de La Marina.

El acceso al servicio es libre, no sólo para cruceristas, sino para todos aquellos visitantes y transeúntes que quieran disfrutar del propio puerto, el Centro Comercial Muelle Uno o el Palmeral de las Sorpresas de forma diferente.

Con una frecuencia en los trayectos de 15 minutos, se trata de cubrir un amplio horario que cubra todas las necesidades y que, en época estival, puede superar las 18 horas diarias, incluyendo la madrugada. El recorrido apenas dura 10 minutos y lo hace a un ritmo armonioso y pausado para disfrutar de las vistas y estampas de la zona. Además, los usuarios son obsequiados con pulseras o elementos de merchandising de la ciudad, a modo de bienvenida. ■

Autobuses Paco Pepe colabora con la Fundación Cirhma y Proyecto Hogar

Movilidad gratuita para entidades sociales, dentro de su campaña de 'Kilómetros Solidarios'



Autobuses Paco Pepe continúa con su afán de poner la movilidad al servicio de todos, como un bien de primera necesidad, con especial énfasis facilitando la labor de las organizaciones sociales que trabajan en Málaga y su provincia. En esta ocasión, la colaboración fue doble. En primer lugar, con la Fundación CIRHMA y con 42 de sus integrantes, para que asistieran a la Jornada de Convivencia con otras entidades sociales en los actos del X Aniversario del Programa Caixa Proinfancia. Y en segundo lugar, con otras 42 personas de Hogar Abierto, que acudieron a

una visita formativa y lúdica a la fábrica de Coca-Cola en Málaga.

Los expertos de CIRHMA coinciden en que este tipo de acciones son enormemente necesarias para mejorar su patología, gracias al esparcimiento y la diversión de la que disfrutaron. La Fundación CIRHMA atiende a niños con diversidad funcional, desde síndrome de Down, Autismo, Síndrome de Asperger, trastornos de desarrollo o retraso madurativo, entre otras patologías, así como a familias con riesgo de exclusión social.

Por su parte, Hogar Abierto también establece este tipo de actividades como prioritarias para las familias y niños de acogida, dentro de su plan de integración en el entorno en el que viven, y su desarrollo personal, físico e intelectual en esta etapa tan decisiva de sus vidas.

Los desplazamientos se han llevado a cabo dentro de la campaña 'Kilómetros Solidarios', que cede trayectos de transporte y movilidad sin coste a entidades sociales sin ánimo de lucro.

Kilómetros Solidarios

La campaña 'Kilómetros Solidarios' pretende facilitar las cuestiones de movilidad y traslados a entidades de calado social o asistencial.

Son muchas las entidades con finalidad social que necesitan servicios de movilidad, tanto en su dinámica cotidiana como en acciones puntuales. Se podría afirmar que, en algunos casos y circunstancias, la movilidad es como un bien de primera necesidad. En este sentido, Grupo Paco Pepe siempre ha tenido una mirada especial hacia este tipo de colectivos, que sacrifican todos sus recursos por mejorar la calidad de vida de pacientes, familiares y ancianos en general.

CIRHMA

El Centro Integral de Rehabilitación de Málaga (CIRHMA) es una entidad dedicada a la búsqueda de medios materiales y de hidroterapia para la mejora de las disfunciones físicas, psíquicas, sensoriales y orgánicas que sufren algunos jóvenes. Su gran objetivo es obtener una integración plena en el ámbito social y laboral, y hacerlo con sus usuarios de forma personalizada.

Los planes de integración social de CIRHMA se centran también en el ámbito educativo, no sólo asistencial; para lograr una integración plena, con refuerzo educativo individual y grupal en función de las necesidades, con expertos en logopedia, psicología y desarrollo psicomotriz, entre otras áreas.

Hogar Abierto

Hogar Abierto enfoca sus acciones en la captación de familias que se planteen el acogimiento temporal de menores para su cuidado, guarda y custodia, haciendo posible una integración familiar plena, la entrada de los menores en ambientes más favorecedores para su normal desarrollo personal y social; y que las familias puedan cumplir con los deseos emocionales y afectivos con los que conviven diariamente. ■

La flota de Cáceres, más verde que nunca

La flota de Cáceres incorpora tres nuevos vehículos que sustituirán a otros tantos que se retiran del servicio. Con esta incorporación, la empresa cumple con el compromiso de renovación adquirido con el Ayuntamiento que implica la sustitución de los vehículos del parque de transporte urbano con más de 15 años de antigüedad.

En su compromiso contante con el medio ambiente, el Grupo Vectalia, ha optado por la adquisición de tres autobuses Citaro Mercedes-Benz

de 12 metros, un microbús Sprinter City-65 y un furgón Citan 108 CDI Largo (servicio taller) que cumplen con la normativa Euro 6, todos ellos de la marca alemana Mercedes-Benz. Dicho precepto busca reducir las emisiones de óxidos de nitrógeno, partículas en suspensión y gases nocivos gracias a la incorporación de filtros de partículas, sistemas de recirculación de gases y el montaje de catalizadores selectivos mediante adición de AdBlue, suponiendo una reducción de casi el 56% respecto a la norma Euro 5. Se suma también a la flota un turismo eléctrico de

cinco plazas, impulsado por batería Ion-Litio con autonomía de 400Km (NEDC).

Se trata de una apuesta fuerte por parte del Grupo Vectalia y del Ayuntamiento de Cáceres por la preservación del medio ambiente, pero también

de una apuesta por la tecnología y la accesibilidad. Los nuevos vehículos, destinados al transporte de viajeros, contarán con cargadores USB para smartphones, rampa doble PMR (eléctrica y manual) sistema de arrodillamiento (Kneeling). ■



Avanza firma el contrato del servicio de autobús que une Segovia con Madrid

Se aumentarán las frecuencias y se reducirá el precio por trayecto

Avanza ha firmado el contrato por el que explotará la línea de largo recorrido entre Madrid – Segovia durante los próximos 10 años. La firma se ha celebrado en la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento.

La oferta de Avanza fue la mejor valorada de entre las 16 que se presentaron al concurso, tanto en la parte técnica como en la económica, teniendo en cuenta aspectos clave como la

mejora del servicio, mejoras para los usuarios y mejoras técnicas.

Avanza comenzará a prestar el servicio el próximo 8 de agosto. Previamente la Compañía tiene previsto presentar la nueva flota de autobuses, así como todas las ventajas y novedades del nuevo servicio, los próximos 25 y 26 de julio en Segovia.

Una de las novedades más destacadas es el coste del servicio para los usuarios de la línea. Otra importante novedad será el aumento en la frecuencia de servicios entre las dos ciudades. De lunes a viernes habrá 133 servicios, lo que supone un incremento de 26 servicios semanales más. Con respecto a los fines de semana, los sábados 64 servicios y los domingos 62, lo que supone un incremento de 19 servicios los sábados y de 20 los domingos, frente al servicio actual.

Además de estas mejoras, Avanza ha realizado una fuerte inversión para ofrecer a los usuarios que elijan el autobús como medio de transporte para desplazarse entre Segovia y Madrid, la máxima comodidad y seguridad con la adquisición de autobuses de última generación. También se van a mejorar ostensiblemente los canales de venta de los billetes, lo que simplificará el acceso al servicio a todos los usuarios.

Estos nuevos autobuses contarán con las últimas tecnologías tanto en seguridad como en entretenimiento a bordo para los usuarios. Entre otros servicios, los autobuses dispondrán de pantallas multimedia en cada asiento, wifi, WC, conexiones eléctricas para carga de aparatos electrónicos o compartimento para mascotas.

Valentín Alonso, director general de Avanza, ha comentado: “Avanza, con la puesta en marcha de esta nueva línea, da un paso muy importante para la consolidación de su negocio de largo recorrido. Gracias al trabajo del mejor equipo humano del mercado, hemos realizado una propuesta excelente, lo que supone una apuesta decidida por la calidad, de la que se beneficiarán todos los clientes actuales y futuros de este servicio. Segovia y Madrid contarán con uno de los servicios más innovadores y de mayor calidad de España. Todos nuestros clientes podrán disfrutar de un precio mucho más competitivo y con la posibilidad de viajar en un horario más amplio y todo ello con los autobuses más modernos, seguros y cómodos del mercado. Con este servicio aspiramos a que Segovia y Madrid estén cada día más cerca, simplificando los desplazamientos diarios de los usuarios del servicio. Estamos seguros de que este nuevo servicio tendrá una amplia aceptación y supondrá un fuerte incremento en el número de clientes”. ■



La Asamblea de ASCABUS renueva sus cargos

La Asamblea General de la Asociación de Fabricantes de Carrocerías de Autobuses y Autocares (ASCABUS) ha procedido a la elección del nuevo presidente, vicepresidente y miembros de la Junta Directiva para el período comprendido 2018-2022.

La nueva designación de cargos ha quedado distribuida de la siguiente forma:

PRESIDENCIA

Javier González Pereira (UNVI)

VICEPRESIDENCIA

Faustino Quince (FERQUI)

JUNTA DIRECTIVA (VOCALES)

Miguel Ángel Pérez (IRIZAR)

Francisco Javier Vargas (SUNSUNDEGUI)
Dolors Beulas (BEULAS)

SECRETARIO GENERAL

Agustín Gómez Pereira (CASTROSUA) ■



Renata Perucci, nueva directora de preventa, marketing y comunicación de Scania Ibérica

Con una dilatada experiencia en Scania, Renata Perucci se ha incorporado recientemente a Scania Ibérica como directora de preventa, marketing y comunicación.

Licenciada en Ingeniería Industrial por la Universidad de Ingeniería Industrial (FEI) de Brasil y máster en Marketing por ESPM Escola Superior de Propaganda e Marketing, Renata Perucci ha ocupado diversos puestos de responsabilidad en Scania liderando la estrategia comercial y de producto en América Latina. En su etapa más reciente ocupó el cargo de directora de ventas para Brasil, Argentina, Chile y Perú.

“El mercado ibérico es muy competitivo y mi conocimiento de otros mercados con una gran actividad, como Brasil, me aporta una buena base para

poder desarrollar estrategias basadas en la filosofía global de Scania pero adaptadas al mercado local. Cuento con un gran equipo con el que poder seguir ofreciendo soluciones de transporte a nuestros clientes de una forma cercana y personalizada. La sostenibilidad seguirá siendo nuestro foco y en esta materia España y Portugal son países con un gran potencial”, comenta Renata Perucci. ■



Frost & Sullivan nombra a TomTom Telematics como “Compañía de Telemática del Año”

TomTom Telematics ha sido nombrada como Compañía Europea de Telemática para Flotas de 2018 por Frost & Sullivan. Sus recientes innovaciones en las áreas del coche conectado y de la gestión de flotas han sido citadas como los factores cruciales que han llevado a tomar esta decisión. La consultora elogia a TomTom Telematics por “desarrollar soluciones diversificadas” que “aseguran la óptima eficiencia de la conducción y ayudan a maximizar los ahorros en costes operativos para los clientes”.

Se ha otorgado un reconocimiento especial a dos de las soluciones más innovadoras de TomTom Telematics: sus servicios para el automóvil conectado para empresas de *leasing* y *renting*, y su recientemente actualizado sistema de gestión de flotas WEBFLFEET.

“El éxito de TomTom Telematics es resultado directo de su esfuerzo por alinear sus productos y servicios con una excepcional experiencia para el usuario final”, comenta Sailesh Mohan, analista de investigación senior en Frost & Sullivan.

“La plataforma abierta y basada en la nube de TomTom puede sustentar una gran cantidad de soluciones para la movilidad inteligente y ofrece oportunidades significativas para su ampliación y personalización. Con un compromiso continuado con la innovación y la fiabilidad, la compañía está experimentando un impresionante crecimiento en la industria de la telemática para flotas en Europa”.

Erik Henstra, director ejecutivo de LeasePlan Nederland N.V., afirma por su parte que “Nuestros clientes necesitan datos en tiempo real para obtener información del rendimiento de su flota. Nos hemos asociado con TomTom Telematics para proporcionar esto, siguiendo nuestra estrategia digital y nuestra hoja de ruta hacia el *Car-as-a-Service*. Creemos que con acuerdos como éste pondremos a disposición de



nuestros clientes las mejores soluciones disponibles para el futuro de la movilidad”.

Los servicios para el coche conectado de TomTom Telematics ofrecen a los propietarios de flotas multi-marca una vista centralizada de todos los datos de sus vehículos, lo que aporta beneficios a múltiples sectores, como el del *leasing* y *renting*, y al mismo tiempo proporcionan aplicaciones para los conductores que hacen su vida un poco más sencilla.

La solución de Software-as-a-Service (SaaS) de la compañía, WEBFLEET, ha sido mejorada de forma significativa este año. Ahora incluye capacidades de personalización y una arquitectura actualizada, que permite desarrollar funciones clave y aplicaciones conectadas de partners aún más rápidamente.

Thomas Schmidt, director general de TomTom Telematics, añade: “Estamos encantados de haber sido reconocidos por un programa de premios tan prestigioso. El desarrollo continuo de nuestra plataforma de servicios – y las inversiones en nuestro portfolio de productos – nos diferencian a la hora de proporcionar valor, mejoras en la eficiencia y ahorros en la cuenta de resultados a los propietarios de flotas comerciales y a los proveedores de servicios para vehículos”. ■

Nuevo paradigma del transporte de pasajeros: retos y oportunidades de la digitalización

TomTom Telematics, VEOX y GantaBI imparten una MasterClass a los asociados de CONFEBUS

Toda empresa con flota de vehículos tiene como desafíos comunes proporcionar un buen servicio al cliente, optimizar la eficiencia y seguridad de los vehículos y conductores, ahorrar costes en combustible y tareas de mantenimiento. En el sector del transporte de personas, además, se suman algunas particularidades: garantizar el máximo confort a los clientes, ofreciendo información de las rutas a los pasajeros o respetar los tiempos estimados de llegadas.

Los pasajeros son cada día más exigentes en cuanto a sus necesidades de conectividad, agilidad en el pago, comodidad o seguridad, es por ello que las empresas de transporte necesitan de la tecnología en su conjunto para atender estas demandas y ser más competitivos.

La digitalización en un sector tradicional como el transporte ofrece grandes oportunidades para agilizar el rediseño de la oferta, las operativas de negocio y la creación de nuevas capas de servicios dentro de la estructura de gestión de la empresa que aporten conocimiento, valor añadido y visión objetiva en el despliegue de los procesos, basando la estrategia de crecimiento y competitividad en sistemas lo más inteligentes posibles para tomar las acciones y decisiones correctas y correctivas de manera dinámica, ubicua y cuando se pueda en tiempo real.



En este sentido, [TomTom Telematics](#), [VEOX Sistemas y Movilidad](#) y [GantaBI](#), con la colaboración de CONFEBUS, celebraron una MasterClass, **‘Gestión de flotas para un transporte inteligente. Retos y oportunidades en el sector del transporte de pasajeros’**, en la Estación Sur de Autobuses de Madrid, en la que se abordaron casos prácticos sobre el valor de los sistemas de gestión de flotas y su integración con soluciones para la gestión del transporte, aplicaciones, sistemas de información al viajero o soluciones avanzadas de analítica de datos y Big Data, ofreciendo así una perspectiva de tendencia de mercado sobre cómo

éstos pueden contribuir a incrementar la rentabilidad de los negocios y democratizar la información, promocionando igualmente el servicio al usuario final.

TomTom Telematics: la tecnología de gestión de flotas, para mejorar la calidad y productividad del servicio

En representación de TomTom Telematics, uno de los principales proveedores de soluciones de telemática a nivel global, intervino su responsable territorial **Carlos Ontiveros**, quien habló sobre la importancia de la conectividad en el transporte y como el vehículo conectado une dos mundos claves para la sociedad actual: automoción y telemática. Asimismo, reveló que las previsiones apuntan a que 1 de cada 5 vehículos en circulación en 2020 serán vehículos conectados, lo que supone un total de más de 250 millones.

A continuación, puso el foco los principales objetivos de la compañía, que son: crear empresas más competitivas aportando inteligencia a la operativa de su flota (ROI); aumentar la productividad operativa, apostando por el ahorro de costes a través de la Tecnología; la gestión de la sostenibilidad y medio ambiente, consumos, huella de carbono y eco-conducción; así como la mejora del rendimiento de conductores y sus formas de conducción, apostando por la seguridad en la conducción.

TomTom Telematics ofrece navegación profesional, información del tráfico, localización y seguimiento de vehículos, asignación de tareas automáticas, descarga remota del tacógrafo, gestión del mantenimiento de los vehículos... Uno de los temas fundamentales para la industria de transporte de pasajeros es la gestión del tiempo. En este sentido, WEBFLEET, la solución de Software como Servicio de TomTom Telematics, ofrece registros en tiempo real precisos de las horas de trabajo y descanso de los conductores. Esta información permite supervisar patrones de trabajo, gestionar las horas extraordinarias y controlar costes. Si además se integra con sistemas de nóminas y facturación, se reduce el tiempo de administración.

Asimismo, recordó el porfolio de productos, servicios y funcionalidades con las que

cuenta TomTom Telematics para afrontar los nuevos retos de la digitalización en el transporte, aportando una serie de soluciones de gestión de flotas que optimizarán y sacarán el mayor rendimiento a la flota, permitiendo a las empresas de autobuses y autocares mejorar la calidad de su servicio:

- WEBFLEET Tachograph Manager es una solución de tacógrafo completa que permite a los operadores de autobuses y autocares descargar, analizar y archivar todos los datos del tacógrafo para cumplir con las normativas europeas y nacionales.
- Navegadores profesionales TomTom Pro, que incluyen mapas específicos para vehículos, soporte de la cámara trasera y TomTom Traffic, con información de tráfico en tiempo real.
- El dispositivo de seguimiento de vehículos TomTom LINK, que facilita datos de localización de los vehículos en tiempo real e informes detallados para una gestión más eficiente.
- Para una conducción ecológica y segura, gracias a consejos predictivos, TomTom cuenta con la herramienta OptiDrive 360, con la que se podrá evaluar el estilo de conducción mediante 8 indicadores, entre los que se incluyen exceso de velocidad, tiempos en ralentí, consumo de combustible o cambio de marchas, y puede usarse para mejorar el rendimiento, establecer periodos de formación para los conductores, etc. Utiliza los datos de los mapas para avisar a los conductores sobre si deben acelerar o, al contrario, aprovechar la inercia



para ahorrar combustible al llegar a una rotonda, por ejemplo.

VEOX Sistemas y Movilidad: “Debemos aprovechar lo que nos ofrece la tecnología y reescribir los servicios de transporte”

Por otro lado, **David Centeno**, director general de VEOX Sistemas y Movilidad, una empresa privada de capital 100% español que ofrece soluciones tecnológicas asociadas a la movilidad del sector del transporte de pasajeros, centró su intervención en como afrontar los retos tecnológicos presentes y futuros y las amenazas a las que se enfrenta el sector del transporte de viajeros por carretera, para lo que recomendó “aprovechar lo que nos ofrece la tecnología y reescribir los servicios de transporte”.

A continuación hizo un repaso sobre los nuevos retos a los que se enfrenta en el transporte, como son: las nuevas exigencias y necesidades del cliente/viajero; la atención al cliente/viajero; la tecnología y los nuevos métodos de organización; la productividad de la fuerza de trabajo, mejora de procesos; mantener los activos de la empresa al máximo rendimiento; aprovechar los datos para la toma de “decisiones inteligentes”; el desarrollo de una estrategia tecnológica a largo plazo; así como la creación de un ecosistema digital.

Para dar solución a estos restos, el responsable de VEOX apostó por 4 claves: análisis, Cloud, Movilidad e IoT (Internet de las Cosas). Asimismo, resaltó la importancia de que las empresas cuenten con profesionales cualificados o con especialistas externos para gestionar de manera conectada y útil los datos que se reciben en las empresas y en los vehículos. Todo ello con el objetivo de mejorar la productividad y competitividad de las empresas, reduciendo sus costes y aumentando los beneficios a través de servicios de valor añadido.

Además, explicó que a través de la experiencia con sus clientes se han dado cuenta de que el WiFi ha pasado de ser una obligación a una necesidad. Y es que más que sólo dar WiFi Embarcado a los pasajeros, éste se ha convertido en una oportunidad para conocerles y dar visibilidad a las empresas de autobuses o autocares, con posteriores acciones de sus departamentos de marketing o la venta de publicidad de terceros. Más allá router WiFi Embarcado en el autocar o tener conexión gratis,

existe detrás una plataforma de gestión para las empresas que transportan viajeros.

GantaBI: “La inteligencia es clave para obtener una ventaja competitiva en el mundo de los negocios”

Finalmente, **Javier Cañestro**, CEO de GantaBI, proveedor de soluciones de *Business Intelligence* para empresas de transporte, comenzó su presentación afirmando que “vivimos en una época en la que la inteligencia es clave para obtener una ventaja competitiva en el mundo de los negocios”.

Explicó que en un mundo enfocado al Big Data-con demasiados datos y demasiado variados, que llegan demasiado rápido- y en un sector hiperconectado como es del transporte, la tendencia es empezar a hablar de Small Data, y no de Big Data, analizando los pequeños detalles dentro de los grandes datos y analizando también al usuario/cliente. Según destacó, en el Small Data es donde está el dato bueno para el día a día, el que es veraz, manejable y fácil de limpiar. Nos dice cosas sobre nuestra empresa y operaciones, es el más usado para nuestra toma de decisiones y facilita su manejo y es comprensible para su consumo. Además, la mayoría de las innovaciones son generadas por Small Data, y se pueden desarrollar modelos en entornos controlados y luego extrapolarlos a grandes volúmenes.

A modo de conclusiones, explicó que tenemos infinitud de datos heterogéneos y cada vez tendremos más datos, por lo que necesitamos ordenar y automatizarlos, ya que el verdadero valor está en lo pequeño (Small Data). Para analizar todos estos datos, se refirió a las soluciones de *Business Intelligence* como servicio (BlaaS) de GantaBI, que permiten a las empresas de transporte acceder a todas sus fuentes de datos desde un único punto, con independencia de dónde se encuentren, manejando información en tiempo real a través del uso de sencillos cuadros de mando e indicadores de rendimiento (KPI) personalizados. Así, GantaBI ayuda a las empresas de transporte a hacer frente a unos sistemas de IT que están muy fragmentados, y a corregir la falta de visibilidad operativa que provoca esta fragmentación.

En el siguiente enlace podrá descargar la presentación de la jornada: [PRESENTACIONES MASTERCLASS](#) ■

La división entre la Europa central y la periférica condiciona el futuro del transporte terrestre

La Fundación Corell, con la colaboración de ASTIC y CONFEBUS, celebró la jornada “La Normativa Social Europea de Transporte. Armonización, control y flexibilidad”, en la que abordó en profundidad esta temática, cuya principal conclusión es que el futuro del transporte de mercancías y viajeros está condicionado por la lucha de intereses entre los países europeos centrales como Francia, Alemania y Austria y los periféricos, tanto del sur, como del este. El evento, que tuvo lugar en la sede del Consejo Económico y Social, comenzó con la apertura por parte de Marcos Peña, presidente del CES; Miguel Ángel Ochoa, presidente del Patronato de la Fundación Corell y Marcos Basante, presidente de ASTIC.

La primera intervención corrió a cargo de Inés Ayala, eurodiputada del Grupo S&D, que desarrolló la ponencia: “Transporte Europeo por Carretera: Paquetes legislativos, mercancías y viajeros”. Según explicó, en 2013-2014, Francia, Alemania y Austria comenzaron una ofensiva basada en la legislación actual, estableciendo condiciones para penalizar los descansos en cabina, incrementar los requisitos documentales, etc., lo cual perjudica a los países

periféricos. Los países del sur y del este no quieren que se discrimine a los trabajadores y defienden su derecho a la vuelta a casa. Por otro lado, planteó la necesidad de regular el posting, resolviendo los desplazamientos mediante la vía de la exención de la parte de tránsito y transporte profesional. En el caso del cabotaje, el planteamiento es un cabotaje controlado sin posting y establecer métodos de comunicación entre países, para que el conductor no tenga que llevar toda la documentación.

La siguiente ponencia “Nuevas tecnologías, conducción autónoma y legislación”, fue desarrollada por Alberto Merino, gerente de Producto de Mercedes-Benz Trucks España, y Walter Herrmann, director de Segmento Soluciones Telemáticas de Continental Automotive Spain S.A. Ambos coincidieron en afirmar que, como fabricantes, buscan ofrecer la mejor tecnología y confort, pero estas innovaciones deben ir acompañadas de cambios legislativos para que puedan hacerse efectivas.

Seguidamente tuvo lugar la primera mesa redonda de la jornada bajo el título “Armonización de la normativa y flexibilidad. Paquetes legislativos de mercancías y viajeros”, que fue moderada por Alfonso Sánchez, ex-subdirector de Inspección del Ministerio de Fomento, quien introdujo el tema exponiendo la necesidad de armonizar la aplicación de las normas en los diferentes países. La mesa estuvo formada por: Pedro Conejero, consejero de Transporte Caudete y Patrono de la Fundación Corell; José Manuel Pardo, vicepresidente de Asuntos Sociales de IRU; Roberto Parrillo, presidente de ETF y Jaime Rodríguez, director de CONFEBÚS.

Pedro Conejero incidió en los fundamentos del Reglamento y Directiva europeos y legislación española, que apelan a la mejora de las condiciones sociales y salud de los conductores y también a evitar la distorsión de la competencia. Por su parte, José Manuel Pardo, afirmó que IRU tiene muchos intereses contrapuestos, ya que



tiene que poner de acuerdo a las organizaciones de los países centrales con los periféricos.

Roberto Parrillo, presidente de ETF, afirmó que los políticos están tomando decisiones que tendrán un impacto negativo en el futuro. Actualmente se intenta modificar de 5 a 7 legislaciones de transporte por carretera al mismo tiempo, imponiendo modificaciones que tendrán impacto en los próximos 15 o 20 años. Según Parrillo, España tiene que buscar buenas soluciones junto con los países occidentales, que tiene relaciones laborales basadas en convenios colectivos, mientras que los países del este no tienen convenios y pagan por km., por día, por dietas o combinando estos factores. “La competencia debe ser justa y con las propuestas que hay hoy en día sobre la mesa esto no es posible”. “Tenemos que repasar todas las normativas. Si no lo hacemos, estamos abocados a una total liberalización y no será en favor de las empresas”.

A su vez, Jaime Rodríguez, director de CONFEBUS, destacó que la definición de transporte internacional de viajeros es muy concreta y tiene que quedar claro si queda excluido el tránsito o no. Existen importantes contradicciones entre las regulaciones que se aplican a mercancías y a viajeros: en mercancías se frena la liberalización del cabotaje y en viajeros se liberaliza; en viajeros se fomenta la libre prestación de servicios sin establecimiento en el país, pero en mercancías no. “Cualquier normativa social debe tener en cuenta el potencial del autobús como conector y su influencia en la movilidad. Es necesario facilitar la flexibilidad regulatoria”.

La última parte de la jornada fue la mesa redonda con la posición de los Grupos Parlamentarios españoles sobre la Normativa Socio-Laboral europea, que contó con la participación de José Javier Cubillo, ex-secretario de Organización de CECUGT como moderador y la intervención de Carmen Valido (Podemos), César Ramos (PSOE), Ana M^a Zurita (PP) y Juan Rubio (Ciudadanos).

Desde Podemos se planteó que la liberalización de los servicios de autobús supondría la desaparición de muchas líneas, fundamentales para diversas poblaciones. El Grupo Socialista reflexionó sobre



el hecho de que la política no está siendo capaz de hacer frente a los desafíos actuales, como la tecnología y los nuevos modelos económicos. A su vez, el Grupo Popular se planteó la complejidad de realizar un cambio de legislación muy complejo en muy poco tiempo y en un contexto de innovación tecnológica, que no puede reflejarse en una legislación concreta. Por último, el representante de Ciudadanos habló de la necesidad de hacer competitivo a todo el país, definiendo un marco común de trabajo.

Finalmente, la clausura del evento corrió a cargo de Miguel Ángel Ochoa, presidente del Patronato de la Fundación Corell; Rafael Barbadillo, presidente de CONFEBUS, y Joaquín del Moral, director general de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento. Rafael Barbadillo defendió la organización del mercado del transporte público español que garantiza que no haya ninguna población de más de 50 habitantes que no tenga una línea de autobús, permite contar con la flota más moderna de Europa y consigue el sistema de transporte más económico de la UE, con una red densa y muy desarrollada al contrario que en otros países.

Por último, del Moral destacó la necesidad de aprovechar la oportunidad de renovar la regulación comunitaria para conseguir demandas históricas, aunque en el corto plazo no se vaya a llegar a una solución consensuada. En cuanto al transporte de viajeros, afirmó que “España no va a apoyar ninguna modificación que no sea compatible con el sistema concesional, ya que no hay que cambiar algo que funciona bien”. ■

La nueva generación del MAN Lion's City se completa con el eBus, 100% eléctrico, y el de GNC

Estos nuevos autobuses y el primer minibús basado en el MAN TGE podrán verse en la edición de este año de IAA



Tras la presentación de la nueva generación de autobuses urbanos en primavera de 2018, la feria IAA Vehículos Industriales se convertirá en el marco perfecto para dar a conocer por primera vez al gran público el nuevo MAN Lion's City. Con ello, también se estrenará en la feria el nuevo módulo híbrido MAN EfficientHybrid. Por una parte, el aprovechamiento de la energía de frenado recuperada permite ahorrar combustible. Por otra parte, la función de parada

Autobuses de hoy para las tareas de transporte del futuro. En la edición de este año de la IAA, MAN Truck & Bus expondrá una amplia gama de autobuses. Así, se presentarán al público por primera vez los nuevos MAN Lion's City eBus y CNG, así como un minibús basado en el MAN TGE.

y arranque hace que las fases de parada sean silenciosas y no provoquen emisiones. Además del nuevo diseño Smart Edge, el vehículo de dos ejes que se expondrá en la IAA también llamará la atención por una novedad en las puertas: los bordes iluminados en el cierre de las puertas



indican con distintos colores la apertura y el cierre de las puertas.

Junto a la versión diésel, con motivo de la IAA 2018 la familia de autobuses urbanos se completa también con accionamientos alternativos. Para ello, MAN Truck & Bus exhibirá en su stand como novedad mundial un autobús urbano con el nuevo motor de gas y, también por primera vez, un prototipo del Lion's City E totalmente eléctrico. Este último se distinguirá frente al modelo convencional por su diseño ligeramente modificado, que subraya la particularidad del accionamiento eléctrico. El eBus se reconoce sobre todo por el hecho de que, al prescindirse de la torre del motor, lleva asientos adicionales en la parte trasera. La cadena cinemática totalmente eléctrica tiene una potencia de 160 a 270 kW como máximo. A través de las puertas con accionamiento eléctrico se accede al compartimento interior del autobús rígido, equipado con 29 asientos.

Como líder del mercado en el segmento de los autobuses urbanos con accionamiento de gas, el mismo año de la presentación del nuevo MAN Lion's City, MAN presenta también el motor de gas MAN E18 completamente nuevo, opcionalmente también con MAN EfficientHybrid. De este

modo, MAN demuestra la gran importancia de los accionamientos alternativos en su gama de productos. El autobús articulado expuesto demuestra el efecto de optimización del flujo de pasajeros de las innovadoras paredes de separación, que se iluminan según la situación, y un fuelle translúcido. El vehículo de cuatro puertas tiene 39 asientos y está optimizado para la capacidad de plazas de pie. El nuevo MAN E1856 LOH tiene una potencia de 320 CV (235 kW) y utiliza una caja de cambios automática de 4 etapas.

La gama de MAN se completará en el stand de la feria con un MAN Lion's Coach L, en una versión de línea de larga distancia con elevador y dos puestos para sillas de ruedas. En comparación con el Lion's Coach que se presentó el año pasado, se ha optimizado ahora la posición de la columna C para una mejor visibilidad incluso en la primera fila de asientos. Además, el autobús tiene un eje portante trasero con dirección electrohidráulica que aumenta la maniobrabilidad, y la nueva caja de cambios de 12 marchas MAN TipMatic Coach. El MAN D2676 LOH con aumento de potencia tiene 470 CV (346 kW) y un par máximo de 2400 Nm. La nueva versión del motor estará disponible a partir de julio de 2019.

NEOPLAN: cómodo e innovador para todas las aplicaciones

Los requisitos del transporte de larga distancia se pueden satisfacer también a la perfección con el NEOPLAN Skyliner expuesto. Gracias a su concepto de piso bajo en el piso inferior, permite acceder cómodamente incluso a las personas con movilidad limitada. Mediante la instalación de

asientos plegables en un Sliding System, puede haber hasta dos puestos para sillas de ruedas. Para optimizar el flujo de pasajeros y aumentar la capacidad de asientos, MAN ha desplazado opcionalmente la escalera delantera al lado derecho del vehículo. De este modo se pueden sentar cómodamente 78 pasajeros en el autobús de dos pisos. Del accionamiento se encarga un motor D26 perfeccionado que ahora tiene 510 CV (375 kW) y un par máximo de 2600 Nm, así como una caja de cambios automatizada de la nueva generación MAN TipMatic Coach.

Como medida eficaz contra los accidentes originados por el ángulo muerto, los NEOPLAN Skyliner y Cityliner expuestos contarán con un nuevo sistema de sustitución de retrovisores. A ambos lados del vehículo se sitúan cámaras que proporcionan imágenes en tiempo real en dos pantallas instaladas en el campo visual del conductor, eliminando así el ángulo muerto. De un vistazo, el conductor puede registrar toda la situación, para lo cual se necesita normalmente retrovisor, espejo superangular y retrovisor de bordillo. La técnica de cámaras utilizada permite una representación del entorno con alta resolución, independientemente de la luz natural, de modo que el conductor tiene una mejor visión por la noche y cuando cambian las condiciones de iluminación. Además, se reducen las limitaciones provocadas, por ejemplo, cuando se empañan los espejos, se ensucian o se produce deslumbramiento por el sol. Con ello aumenta más la seguridad y, al mismo tiempo, se reduce la probabilidad de choque y los consiguientes costes de reparación.

El NEOPLAN Cityliner lleva instalado además un Bird View System que permite observar el



entorno a través de seis cámaras. La emisión de imágenes se realiza en un monitor separado en el puesto del conductor. El Cityliner L no solo promete una experiencia de viaje muy segura, sino también muy exclusiva gracias a su habitáculo modificado. Centrado en las sensaciones y experiencias, reúne las máximas exigencias en cuanto a confort y catering para un máximo de 35 pasajeros. Para ello, además de la exclusiva sala VIP, dispone de una cocina con horno de aire caliente, carga por inducción para teléfonos móviles, e iluminación ambiental. De este modo, el MAN Bus Modification Center demuestra una vez más su impresionante competencia para modificar vehículos.

El acceso al mundo NEOPLAN lo marca el Tourliner C que se expondrá el próximo mes de septiembre. Como tercer ejemplar del proyecto artístico movingART, el vehículo de dos ejes llevará un llamativo adhesivo del grupo berlinés Klebebande. Cuenta con plazas para 48 pasajeros y está equipado con una cadena cinemática ultramoderna con una potencia aumentada recientemente a 470 CV (346 kW) y un par máximo de 2400 Nm, y con la nueva MAN TipMatic Coach.

Minibús MAN TGE

Con el lanzamiento del MAN TGE, en la edición anterior de la IAA, MAN Truck & Bus se posicionó como proveedor de gama completa en el transporte de mercancías. Ahora se completa la gama de autobuses con los minibuses basados en el TGE. En el stand de la feria se exhibirá el MAN TGE Intercity, una variante interurbana con 15 asientos.

El acceso se realiza a través de una puerta corrediza eléctrica con peldaño eléctrico. Cuenta con un sistema de aire acondicionado de serie montado sobre el techo, además de enchufes de carga USB situados en las paredes laterales, que también contribuyen a aumentar la comodidad de los pasajeros. El minibús, que puede utilizarse, por ejemplo, para traslados, excursiones y transporte hotelero, mide 7391 mm y dispone de numerosos sistemas de asistencia, como el sistema de asistencia de frenado de emergencia EBA, el control adaptativo de la velocidad de cruceo ACC, un asistente de viento lateral y el sistema activo de advertencia de abandono del carril. Bajo el capó encontramos un motor de 2 l con 177 CV (130 kW). El cambio de marchas es manual.

Bien asesorado: los servicios de MAN y MAN Transport Solutions

Además de los productos, en el stand de MAN se podrán conocer también los numerosos servicios que proporciona el fabricante alemán, como la gestión del mantenimiento, el servicio de reparaciones, los accesorios y piezas originales y los servicios financieros. Por ejemplo, MAN ProfiDrive, proveedor de formación propio



de MAN, promete una mejora de la seguridad y la eficiencia a través de sus cursos orientados a la práctica para conductores. En el área del transporte de personas, la formación pone el foco en los aspectos de la técnica de seguridad y su mejora. En cuanto a la optimización de la rentabilidad de la conducción, el objetivo es ahorrar hasta un 10% de combustible gracias a la combinación inteligente de las habilidades de conducción, la gestión del tiempo de manera previsor y la planificación económica de los trayectos.

MAN también dedica un área propia al desafío de cambiar a accionamientos alternativos. Los expertos del equipo de asesoramiento de MAN Transport Solutions responderán aquí a todas las preguntas relacionadas con el paso de «Low Emission» a «No Emission». Uno de los puntos principales del asesoramiento es el paso a flotas de autobuses, camiones y furgonetas eléctricas. Gracias a su experiencia, los asesores cualificados, además de las cuestiones relacionadas con el vehículo, también pueden ocuparse de la infraestructura y la necesidad de energía, así como de conceptos de mantenimiento y el diseño de la flota.

Para más información sobre todas las novedades de MAN en IAA 2018 puede visitar esta página: [MAN Truck & Bus at IAA 2018](#) ■

Daimler presenta su nuevo autobús 100% eléctrico: Mercedes-Benz eCitaro

Su estreno mundial será en septiembre en la IAA 2018



Ante la prensa internacional especializada Daimler Buses ha presentado las grandes novedades con las que la marca alemana acudirá a la próxima edición Salón Internacional de Vehículos Industriales (IAA), que se celebrará en septiembre de este año.

Así, Hannover será el entorno escogido para el estreno mundial del autobús urbano con propulsión completamente eléctrica Mercedes-Benz eCitaro marca el comienzo de una ofensiva de innovaciones para la movilidad eléctrica en las ciudades. También celebrará su estreno mundial una generación completamente nueva de minibuses, basada

en la Mercedes-Benz Sprinter y liderada por el Sprinter City 75 con un singular elenco de equipos técnicos. El fascinante autocar de doble piso Setra S 531 DT acudirá por primera vez al Salón de Vehículos Industriales. Nuevos sistemas de asistencia a la conducción incrementan una vez más el alto nivel de seguridad de los autobuses urbanos y los autocares. Cabe destacar especialmente el equipamiento de serie de los autocares de Mercedes-Benz y Setra con el nuevo servofreno de emergencia activo Active Brake Assist 4 a partir de 2019. Al mismo tiempo, la digitalización irrumpe en el mundo de los servicios para autobuses y

autocares, lo que abre la puerta a un sinnúmero de prestaciones completamente nuevas, convirtiéndolos en más ecológicos, seguros, rentables y confortables que nunca.

El Mercedes-Benz eCitaro y el sistema eMobility

La electromovilidad está llamada a revolucionar el transporte público urbano basado en el autobús. El nuevo Mercedes-Benz eCitaro con propulsión eléctrica integral abre una nueva era de la movilidad eléctrica con autobuses urbanos. Gracias a su innovadora gestión térmica, este vehículo destaca por una eficiencia energética desconocida hasta la fecha. Esto es asimismo resultado del uso de innovadores componentes, disponibles por primera vez en el eCitaro.

Este autobús marca el inicio de una ofensiva de innovaciones para la movilidad eléctrica. Junto con el debut del vehículo en un escenario internacional, Daimler Buses presentará su hoja de ruta para el futuro desarrollo de los equipos de propulsión para autobuses urbanos. El eCitaro puede cubrir ya una buena parte de los campos de utilización actuales de los autobuses urbanos, y en unos pocos años podrá sustituir íntegramente a los autobuses con motor de combustión gracias a su singular tecnología de baterías y al uso de una pila de combustible a modo de Range Extender para aumentar la autonomía.

Un requisito esencial para los pasos de desarrollo claramente definidos del eCitaro era asegurar la viabilidad futura de su técnica. Gracias a ello, el nuevo eCitaro puede cubrir ya sin recargas intermedias aproximadamente un 30% de los supuestos de utilización de las empresas de transporte, es decir, se puede recargar en las cocheras la tercera parte de las líneas urbanas de transporte, sustituyendo en esa tarea a los autobuses con motor de combustión interna.

Dado que la tecnología de baterías sigue avanzando a un ritmo muy elevado, durante la concepción y el desarrollo del eCitaro se ha tenido en cuenta la posibilidad de sustituir las baterías actuales por conceptos avanzados en el futuro. Esto afecta, por ejemplo, a las baterías de iones de litio utilizadas en la actualidad con celdas de óxido de litio níquel manganeso cobalto (NMC). Pero, una vez que la próxima generación de baterías NMC

con mayor capacidad —y, en consecuencia mayor autonomía— esté disponible para su uso en vehículos de serie, se presentará a los clientes del eCitaro. Según las previsiones actuales, esto será factible dentro de dos años. A partir de esa fecha, una capacidad de 33 kWh por módulo de baterías y una capacidad total resultante de hasta 330 kWh permitirá al eCitaro cubrir prácticamente un 50% de los campos de utilización. Esta mayor capacidad de las baterías es suficiente para configurar una versión eléctrica del autobús articulado eCitaro G y conservar al mismo tiempo una autonomía razonable.

En paralelo a este desarrollo y en el mismo plazo de tiempo, se dará un nuevo paso opcional, la introducción de una nueva tecnología en las baterías de polímero de litio. Las baterías de estado sólido se distinguen por una vida útil especialmente larga, unida a una elevada densidad energética. Gracias a una capacidad nominal de la batería de unos 400 kWh en el autobús rígido y una capacidad aún mayor en el autobús articulado, el eCitaro podrá cubrir aproximadamente un 70% de los servicios sin necesidad de una recarga intermedia.

Más adelante será posible incrementar adicionalmente la autonomía del eCitaro mediante el uso de una pila de combustible para generación de electricidad a bordo, a modo de Range Extender. Este componente se dimensionará de modo que sea posible cubrir prácticamente todas las aplicaciones de un autobús urbano en la práctica. Esta técnica permitirá renunciar en casi todos los casos a recargas intermedias y a la costosa infraestructura necesaria para ello. Es decir, el eCitaro podrá reemplazar casi sin solución de continuidad a los autobuses urbanos con motor de combustión interna.

Por otro lado, destaca también como el nuevo eCitaro es además un componente integrante del **sistema eMobility de Daimler Buses**. Este sistema ofrece a los operadores de transporte de pasajeros un programa completo de servicios, que va desde un asesoramiento exhaustivo y la asistencia práctica para configurar una gestión inteligente de la carga, pasando por la capacitación de los empleados, hasta el servicio posventa con prestaciones específicas para este tipo de vehículos. De ese modo, el sistema eMobility y el Mercedes-Benz eCitaro abren nuevas vías para la implementación de soluciones de movilidad eléctrica con autobuses en ciudades y zonas de aglomeración urbana.



La nueva generación de minibuses de Mercedes-Benz

Por otro lado, la nueva furgoneta Mercedes-Benz Sprinter ofrece la base idónea para una generación completamente nueva de minibuses. Como es habitual hasta ahora, el programa de modelos se desglosa en las series Sprinter City, Sprinter Transfer, Sprinter Mobility y Sprinter Travel, y se introducirá en el mercado de forma sucesiva. La denominación de cada una de las series hace referencia a un campo de aplicación: para servicios regulares en líneas urbanas de transporte, como versátil autobús lanzadera, como vehículo para el transporte de pasajeros con movilidad reducida y como autocar para viajes de largo recorrido. Con ello, los minibuses Sprinter cubren todos los supuestos de uso imaginables.

Un modelo especial, destacado por su técnica sobresaliente, es el Sprinter City 75. Este compacto autobús urbano con carrocería propia basada en un armazón presenta una distancia entre ejes más larga, lo que permite configurar una plataforma de piso bajo en el centro del vehículo. Gracias al uso de un eje trasero exclusivo con elevada capacidad portante, el vehículo ofrece plazas para un elevado número de pasajeros.

Con la nueva generación de minibuses cambia también la designación de los distintos modelos. La primera cifra hace referencia como hasta ahora a la longitud del vehículo básico. La segunda cifra designa su categoría de tonelaje. La introducción sucesiva de los distintos modelos se adapta a la disponibilidad de la Sprinter, dando comienzo en 2018 con el Sprinter Transfer 23 y 35, el Sprinter Mobility 23 y el modelo completamente nuevo

Sprinter City 75. Los demás modelos de estas series saldrán al mercado en 2019, al igual que todos los modelos del Sprinter Travel. Una vez finalizado el relevo de modelos, la gama de productos a partir de otoño de 2019 constará de más de 20 versiones con dirección a la izquierda y a la derecha.

El nuevo autocar de doble piso Setra TopClass S 531 DT

El espectacular autocar de doble piso Setra TopClass S 531 DT, que acude este año por primera vez al Salón IAA, define un nuevo estándar en su segmento. Junto a su diseño fascinante, conviene sobre todo por sus parámetros aerodinámicos ejemplares y su eficiencia energética, así como por su variabilidad, el confort de los pasajeros y el alto nivel de seguridad.

El impresionante autocar dispone de un piso inferior de configuración flexible, lo que le permite cubrir cualquier campo de aplicación en el transporte de pasajeros, tanto regular como discrecional. Al mismo tiempo establece nuevas plusmarcas en el campo de la aerodinámica y va camino de lograr nuevos récords de consumo en su segmento.

Un aspecto destacable del autocar de Setra es el extenso equipamiento de seguridad incorporado de serie, que abarca desde el nuevo Active Brake Assist 4 hasta un sistema de extinción de incendios.

El nuevo autocar de doble piso forma parte de la Setra TopClass 500. No obstante, gracias a su gran versatilidad y al elevado número de ejecuciones y opciones de equipamiento, constituye una clase aparte dentro de la serie 500.



Nuevos sistemas de asistencia a la conducción: Active Brake Assist 4 de serie

Mercedes-Benz y Setra definen una vez más el estándar en el campo de la seguridad activa y presentarán en el Salón IAA de 2018 nuevos sistemas de asistencia a la conducción.

El Active Brake Assist 4 para autocares es el primer servofreno de emergencia capaz de frenar también ante la presencia de peatones. Este sistema formará parte del equipamiento de serie de los autocares de Mercedes-Benz y Setra a partir de 2019. El nuevo Active Brake Assist 4 con detección de peatones es fruto de la evolución lógica del acreditado sistema Active Brake Assist 3. En su versión actual, este equipo puede iniciar un frenado en seco para evitar impactos con vehículos precedentes o con obstáculos estacionarios. Los especialistas en seguridad saben que el Active Brake Assist puede salvar vidas.

Preventive Brake Assist es el primer asistente de frenado activo para autobuses urbanos del mundo. Este nuevo sistema de asistencia a la conducción advierte de una posible colisión con peatones en movimiento y con obstáculos estacionarios o móviles. Si reconoce un peligro de colisión inminente inicia automáticamente una maniobra de frenado parcial. La secuencia de advertencia e intervención en el freno está dimensionada para las condiciones del tráfico urbano.

Sideguard Assist, por último, es el primer sistema de asistencia a la conducción capaz de advertir de la presencia de peatones, ciclistas y obstáculos al iniciar maniobras de giro. Este equipo está disponible para un gran número de autobuses urbanos y autocares de Mercedes-Benz y Setra.

Los tres sistemas de asistencia a la conducción facilitan la tarea del conductor y protegen a los usuarios más débiles de las vías públicas, con lo que pueden contribuir a salvar vidas.

Servicio posventa digitalizado con Omniplus On y Uptime

Finalmente, con Omniplus On se introduce la tecnología digital en el servicio posventa para autobuses y autocares, y abre a los operadores de transporte de pasajeros y a los conductores posibilidades inéditas, basadas en la interconexión en red. El nuevo portal de Internet Omniplus On recoge de forma ordenada los nuevos servicios digitales. Omniplus On se basa inicialmente en tres pilares.

Omniplus On advance asegura a las empresas de transporte de pasajeros la máxima disponibilidad de su flota. Incluye, por ejemplo, el revolucionario servicio Omniplus Uptime para una supervisión de los sistemas relevantes del vehículo en tiempo real. Los datos se analizan y se interpretan de forma permanente. Si se reconoce el riesgo de una inminente avería técnica, el Omniplus 24h Service informa a la empresa y transmite recomendaciones concretas para la actuación, con el fin de evitar una inmovilización del vehículo. **Omniplus On monitor** comprende servicios telemáticos para un control eficiente de la flota de vehículos. **Omniplus On drive** por último asegura la comunicación entre el conductor y la empresa y asiste al conductor, por ejemplo, durante la inspección diaria obligatoria antes de iniciar la marcha.

Para más información sobre todas las novedades de Daimler Buses en IAA 2018 puede visitar esta página: [Daimler Buses IAA Preview 2018](#) ■

Continental preparada para el nuevo tacógrafo digital 4.0: una fuente completa de datos

Se presentará en la próxima edición de IAA 2018, junto con la nueva plataforma de servicios de taller TruckOn

En un encuentro con la prensa especializada en Madrid, Eduardo González, director general de Continental Automotive Spain, junto con Alberto Pérez, director de Segmento de Tacógrafo, Telemática y Servicios, y Joseba Elorrieta, director del área de Posventa y Calidad, adelantaron las principales novedades y oportunidades que trae consigo el nuevo DTCO 4.0 de Continental, que será presentado oficialmente en la próxima feria IAA, que se celebrará en Hannover el próximo mes de septiembre.

La nueva Regulación del Tacógrafo (EU) 165/2014 entrará en vigor a mediados del 2019. A partir de esa fecha, todos los vehículos de nueva matriculación tendrán instalado un nuevo tacógrafo digital inteligente, lo que traerá muchas mejoras en cuanto a sus funcionalidades. El enlace a un sistema de localización por satélite y que los datos se transmiten de forma inalámbrica en los controles en carretera, hacen la vida más fácil a las empresas de transporte y autoridades competentes; además la nueva encriptación garantiza un nivel de seguridad aún mayor. Lutz Scholten, vicepresidente del segmento de tacógrafos, telemática y servicios de Continental, insiste en que la nueva generación de DTCO significa nada menos que la entrada a una nueva era de adquisición de datos de forma segura: “El tacógrafo se está convirtiendo en una fuente muy completa de datos,



autentificándolos para todos los procesos de telemática”.

El nuevo tacógrafo permite nuevos servicios y nuevos modelos de negocio

Los expertos en tecnología del tacógrafo de Continental llevan desde hace mucho tiempo considerando al DTCO como algo más que una caja negra. Los datos telemáticos pueden compararse con un diamante en bruto: tienen un gran potencial, pero muchas veces, simplemente no están disponibles en el formato adecuado para establecer relaciones comerciales, ya que éstos no son suficientemente seguros o están autenticados.

Con el DTCO 4.0 se soluciona este problema ya que se puede recopilar, validar y procesar los datos de acuerdo a unos criterios de máxima seguridad e intercambiarlos con terceros claramente definidos y autorizados. La nueva era de tacógrafos trae nuevas oportunidades para flotas y para sus proveedores de servicios. Ahora se pueden diseñar innumerables servicios e incluso nuevos modelos de negocio, basados en los datos del DTCO.

Con su marca VDO, Continental ha sido uno de los principales proveedores de tacógrafos durante décadas y la compañía sigue desarrollando servicios y productos relacionados con el mismo y en estrecha colaboración con fabricantes de vehículos, gestores de flotas y conductores. Continental también ha adaptado las herramientas de descarga, su plataforma para la gestión de flotas TIS-web, equipos de pruebas y los cursos de formación, a los nuevos requisitos legales y nuevas posibilidades del DTCO 4.0.

Exclusiva tecnología de antena DSRC para una transmisión inalámbrica de los datos

La directiva EU también exige un interfaz estandarizado DSRC para hacer que los controles en carretera sean más eficientes a todos los niveles. Después de una adecuada autenticación, el vehículo, los datos de la calibración y la información sobre posibles infracciones de seguridad y fallos de funcionamiento que hayan tenido lugar, se transmiten con el vehículo en movimiento y de forma inalámbrica desde el DTCO 4.0 a los dispositivos de los agentes de inspección, quienes podrán utilizar estos datos para detener determinados vehículos. Este cambio significa que las compañías y los conductores que cumplen con todas las regulaciones podrán esperar menos paradas no programadas en la carretera.

DTCO 4.0 transmite los datos a través de su pequeña antena instalada en el parabrisas. Continental está abriendo camino en este campo, ya que en vez de instalar la inteligencia completa de la funcionalidad DSRC en la antena, como de costumbre, los ingenieros de Continental ya la han integrado en el mismo tacógrafo; y a diferencia de las soluciones disponibles en el mercado, no hay que hacer ninguna modificación eléctrica ni electrónica del vehículo, lo que hace

que la integración sea más eficiente en costes y con menos esfuerzo.

Información sobre posición con el sistema GNSS

El reglamento también hace alusión a la obligatoriedad de un sistema global de navegación por satélite (GNSS). La información de la posición se graba automáticamente al inicio y al fin del cambio, después de tres horas de conducción y después de los cambios de actividad. Esto garantiza una mayor transparencia a las autoridades de control en carretera. La información tomada directamente del tacógrafo sobre la posición también puede utilizarse para el respaldo de actividades relacionadas con la gestión de flotas. El DTCO 4.0 es compatible con Galileo, GPS y Glonass.

En el futuro serán obligatorios más mecanismos de seguridad criptográficos, lo que conlleva la necesidad de una nueva tecnología de encriptación, que también incluye la comunicación entre el sensor de velocidad y el tacógrafo digital. Con este fin, Continental ha desarrollado un nuevo sensor KITAS 4.0. Junto con el DTCO 4.0 representa la unidad del sistema y cumple los estrictos requisitos legales. “Con el nuevo Sistema de encriptación, el DTCO 4.0 ya está equipado hacia una futura tecnología de la seguridad” explica Dirk Gandras, Program Manager para el segmento TTS de Continental. La comunicación de la tarjeta del tacógrafo también será codificada de forma nueva: en el futuro, las tarjetas soportarán dos tecnologías de encriptación, por lo que las actuales tarjetas de conductor y de empresa también se podrán utilizar con el nuevo DTCO 4.0 hasta su vencimiento.

Datos seguros y autenticados sientan las bases para nuevos servicios y colaboraciones

El mundo de la logística se enfrenta a nuevos retos, el comercio online ha cambiado el comportamiento de los usuarios, la complejidad de las cadenas logísticas cada vez es mayor y están surgiendo nuevos conceptos de movilidad. Las empresas de transporte y sus gestores de flotas deben ser capaces de reaccionar con flexibilidad en este entorno. La digitalización, el networking y los datos en tiempo real jugarán un papel



muy importante en el futuro de la industria. Los operadores de flotas se benefician ya del interfaz estandarizado ITS (sistemas inteligentes de transporte) que proporcionan más de 70 tipos diferentes de información desde el DTCO 4.0; haciendo que la planificación del transporte sea mucho más eficiente. Legalmente, el interfaz ITS es opcional, pero Continental lo tiene ya implementado como estándar.

Sin embargo, los proveedores de servicios de flotas y las autoridades también pueden beneficiarse de las nuevas posibilidades técnicas. Por ejemplo, con este nuevo tacógrafo puede ser posible el cálculo del peaje con un sistema de pesaje integrado. Gracias a la conexión DSRC, los requisitos técnicos necesarios de cada país para la facturación y monitorización del peaje en el tacógrafo, ya existen, por lo que se puede prescindir de dispositivos adicionales para tales efectos. El peaje también puede calcularse de forma más justa, al disponer al mismo tiempo de los datos del peso, recogidos por sensores y enviados al tacógrafo de forma codificada y

simultánea. En el futuro, serán un factor decisivo para el cálculo de los peajes.

Muchas otras aplicaciones son posibles si se transmiten los datos del tacógrafo de forma segura a otros sistemas de procesamiento de datos: por ejemplo, la información sobre el contenido del depósito podría determinarse a través de sensores que enviaran los datos a empresas encargadas de tarjetas de combustible. Las Apps podrían utilizar la información de DTCO para guiar a los conductores y encontrar una estación de servicio o aparcamiento, accesibles desde el inicio del periodo de descanso. Otra posibilidad es la de proporcionar los datos a los proveedores de servicio de cálculo de nóminas, o de seguros, para el cálculo individual de las tasas. Continental ya ha desarrollado interfaces que permiten el intercambio de datos autenticados y de total confianza del tacógrafo. El reglamento general de protección de datos de la UE (GDPR) también fue considerado en el desarrollo del sistema. Esto permite que los gestores de flotas y proveedores de servicios puedan identificar rápidamente los datos del tacógrafo



que están sujetos a esta nueva legislación y que requieren aprobación del conductor.

La base para el tratamiento de los datos del tacógrafo descritos aquí es la plataforma para la gestión de flotas de Continental, TIS-web. Cada uno de los posibles servicios se basan en los altos niveles de protección de los datos adquiridos por el tacógrafo. Con DTCO 4.0, la cantidad de datos que cumplen la legislación GDPR que se pueden utilizar para la gestión de flotas, aumentan considerablemente las posibilidades de ser utilizados de manera significativa: “Estamos esperando poder ayudar a la industria del transporte en la implementación de nuevas ideas gracias a nuestra experiencia y conocimiento del tacógrafo y la telemática”, señalan desde Continental.

La nueva plataforma de servicios de taller, TruckOn aportará más transparencia y mayor disponibilidad para autobuses y camiones

Por otro lado, Continental amplía su gama de soluciones digitales para las empresas de transporte. Gracias a su nueva plataforma para la gestión de reservas TruckOn, los operadores de flotas y dueños de las mismas podrán reservar sus servicios de mantenimiento con el taller que quieran y en el lugar que deseen. Las empresas podrán aprovechar al máximo la actividad de sus vehículos haciendo un uso eficiente de los periodos de descanso de los conductores. Esto significa, por ejemplo, que un camión en un viaje que

dura varios días debe realizar esta labor de mantenimiento o revisión durante los periodos de descanso diarios de hasta 11 horas. Debido a la alta presión de los costes en el sector del transporte, TruckOn crea un valor real para la industria. “TruckOn representa la reserva y la gestión de flotas 4.0. Estos nos convierte en pioneros en el mercado”, afirman desde la marca alemana. Así, a partir de la próxima IAA, los operadores de flotas interesados podrán registrarse de forma gratuita y reservar en www.truckon.com

Los gestores de flotas pueden ahora reservar sus citas con tan sólo unos clics, seleccionando el servicio deseado para sus vehículos, el lugar y la fecha. La función de filtro permite seleccionar algunas condiciones como, por ejemplo, el precio. A través de un listado de resultados se muestran claramente las ofertas más relevantes, pudiendo comparar fácilmente unas con otras, incluyendo además el alcance de los servicios y los precios.

Cuando un gerente de flotas reserva un servicio a través del portal, se transmiten al taller los datos específicos del vehículo, permitiendo a los mecánicos hacer todos los preparativos necesarios por adelantado. TruckOn también hace llegar la información relevante en el idioma fijado previamente por el usuario. Una vez que se haya completado el pedido/reserva, los clientes tienen la oportunidad de evaluar el servicio a través de un sistema de cinco estrellas. Estas evaluaciones generan confianza y orientan a otros clientes sobre todo cuando están reservando un servicio en un taller desconocido lejos de su país. El portal también ofrece información sobre los descuentos propios de cada taller.

Otra ventaja de TruckOn es que a través de un panel se muestran claramente todas las citas solicitadas. Los gestores de flotas también pueden utilizar el calendario para ver qué vehículos han sido atendidos, cuándo y dónde, que trabajo se realizó y cuándo será el próximo servicio, de modo que TruckOn también ayuda a mejorar la gestión digital de la flota y a hacer los procesos operativos más eficientes. ■

FIAA trasladada a octubre de 2020 su próxima convocatoria

Un reajuste de fechas que sitúa a la Feria en el último trimestre del año, un momento óptimo, según fabricantes, carroceros y profesionales del transporte de viajeros por carretera, para potenciar la convocatoria profesional.

IFEMA y el Comité Organizador de FIAA han decidido trasladar la celebración de la próxima edición de la Feria Internacional del Autobús y el Autocar al mes de octubre de 2020; nuevas fechas que sitúan al Salón en un momento óptimo para potenciar la convocatoria profesional, con especial atención en los visitantes de las flotas grandes y pequeñas.

Así lo han manifestado las principales marcas de fabricantes, las empresas carroceras, representadas por **ASCABUS**, Asociación Nacional Fabricantes Carrocerías de Autobuses, las empresas de industria auxiliar, así como los profesionales del transporte de viajeros por carretera, representados en **CONFEBUS**, Confederación Española de Transporte en Autobús; **ATUC**, Asociación de Empresas Gestoras de los Transportes Urbanos Colectivos, y **ANETRA**, Asociación Nacional de Empresarios de Transportes en Autocares, todas ellas de activa participación en

el Comité Organizador de FIAA y firmemente comprometidas con la próxima edición, cuyas fechas definitivas se anunciarán en otoño 2018.

Este fuerte respaldo sectorial, unido a los excelentes resultados de FIAA 2017, abren **importantes expectativas** de crecimiento para el edición de 2020, en la que se espera reunir **la participación de 140 empresas** líderes en la fabricación de carrocerías, chasis, vehículos completos, así como compañías especializadas en accesorios, tecnología, mantenimiento e infraestructuras para el transporte de viajeros, con una representación internacional de aproximadamente el 25%, y una estimación de **más de 11.000 visitantes de 45 países**.

También se está trabajando en la internacionalización de FIAA, que ya en la pasada edición se reveló como uno de los platos fuertes del Salón. En esta sentido, la organización de la feria ya está en conversaciones con el jurado europeo del **MiniBus of the Year** para acoger las pruebas y entrega de los premios correspondientes a 2021 y 2019, respectivamente, tras la gran acogida y repercusión que tuvo este nuevo galardón en 2017. ■



Transports Publics 2018, el Salón Europeo de la Movilidad

Una octava edición bajo el lema del éxito

Con 250 expositores y más de 11.000 participantes, Transports Publics 2018, el Salón Europeo de la Movilidad, se celebró del 12 al 14 de junio en París con gran éxito de afluencia y participación. Multitud de visitantes franceses e internacionales, con casi 70 países representados, estuvieron presentes en esta edición, en la que la innovación estuvo en el centro del evento (transición energética, digitalización, automatización...) y las nuevas soluciones fueron impulsadas tanto por grandes grupos como por pymes y start-ups. Elisabeth Borne, ministra de Transporte de Francia, pudo descubrir las soluciones que harán la movilidad del mañana durante su visita al Salón.



El programa estuvo a la altura de los desafíos actuales con 16 conferencias en el espacio Europa y 15 intervenciones en la Tribuna de Expertos. El Congreso y el Día del Ferrocarril recibieron a casi 1.000 congresistas, que asistieron a las dos sesiones plenarias, a los quince talleres técnicos y a las cuatro mesas redondas dedicadas al ferrocarril durante tres días. Más de 100 ponentes hablaron sobre los desarrollos futuros que cambiarán el sector en profundidad.

Innovación en el Transporte Público

Los Trofeos de la Innovación en el Transporte Público, bajo el auspicio del Ministerio de Transición Ecológica y Solidaria, premiaron a los expositores que promueven la influencia del transporte público a través del desarrollo de nuevos

productos y servicios. Los ganadores de 2018, por categorías, fueron:

SAEIV – Billettique: Le Compte Mobilité Mulhouse de Cityway ofrece un acceso rápido y fácil a través de un smartphone o una tarjeta a todos los servicios de movilidad, independientemente de los operadores, con la posibilidad de controlar su consumo en tiempo real y obtener una sola factura compilando todas las rutas y servicios utilizados.

ITS: Pysae Fleet de Pysae: una solución SAEIV que combina una plataforma operativa, una aplicación de asistencia al conductor sobre smartphone y una aplicación para viajeros para actuar simultáneamente de cara a la mejora de la calidad del servicio.

Accesibilidad / diseño / confort: La escalera para bicicletas de Cykleo es un sistema para subir y bajar bicicletas que permite considerar la instalación de estacionamientos para bicicletas en espacios a los que normalmente no se puede acceder en bicicleta.

Move Green!: IVECO BUS Trolley Bus: un trolebús de nueva generación, con cero emisiones y alta capacidad, cuya fuente de alimentación combina el almacenamiento de energía en baterías para evitar picos de consumo para recargar y permitir también las explotaciones de secciones no equipadas de líneas aéreas.

El Smart Move Challenge: La primera edición del Smart Move Challenge fue un gran éxito, ya que casi 70 startups europeas respondieron a la convocatoria. Nueve de ellos fueron seleccionados para el pitch. Los ganadores fueron recompensados por un jurado de expertos compuesto por estructuras francesas y europeas competentes en el campo de las nuevas empresas, la innovación y el transporte:

- Super Lauréat Motion Tag: Allemagne Système (Alemania). Con su sistema de billete prepagado para Smartphone. www.motion-tag.com
- “Herramientas o servicios para el viajero”: TicTacTrip (Francia). Plataforma de comparación en reservas de rutas terrestres en Europa. www.titactrip.eu
- “Herramientas o servicios para la explotación”: Motion Tag (Alemania). Sistema de emisión de billetes prepagado para Smartphone. www.motion-tag.com
- “Herramientas o servicios para las autoridades locales”: Velco France (Francia). Diseño del primer manillar de bicicleta inteligente, Wink Bar, con el objetivo de ofrecer una movilidad más inteligente y personalizada. www.Velco.bike/fr
- El favorito del público: Urban Labs Technologies (Francia). Soluciones innovadoras que revolucionan los viajes de forma personalizada optimizando la eficiencia y la comodidad de la movilidad diaria. www.jericoapp.fr

Los Talentos de la Movilidad

Los talentos de la movilidad destacan a las mujeres y hombres que contribuyen al crecimiento del transporte público y la movilidad en toda Europa. Seis profesionales de tres países diferentes fueron reconocidos por su competencia, logros y compromiso con la movilidad sostenible. El jurado, compuesto por periodistas de la prensa profesional europea (Autobus-Italia, Praxis Nahverkehrhs

praxis - Alemania, OV Magazine - Países Bajos, Passenger Transport - Reino Unido, Viajeros - España, Ville, Rail & Transports - Francia) ha entregado premios en cuatro categorías:

- **Mejor joven talento:** Cyril COLLOMB, Director General, Autocars SRT (Francia)
- **Mejor manager de proyecto:** Werner Kircher, jefe de proyecto, KOLNER VERKEHRS-BETRIEBE AG (Alemania)
- **Mejor manager:** Por primera vez este año, dos ganadores recibieron el Premio al Mejor manager: Céline Picq, Jefe de la Región Sureste, Systra (Francia) y Dirk Weißer, Jefe de Investigación, INIT GmbH (Alemania)
- **Premio especial para el conjunto de su carrera:** Gianni Scarfone, Director general, ATB MOBILITA SPA (Italia)
- **Premio de los internautas:** Franck Vialle, Presidente Fundador, ULYSSE TRANSPORT (Francia)

El Bus de Oro

Durante tres días, 60 conductores franceses y europeos compitieron para ganar uno de los once premios en juego. Cerca de 300 personas asistieron a la entrega de premios de este concurso organizado por la UTP en el Salón Europeo de Movilidad. Para esta 29ª edición, 60 candidatos de toda Francia, así como de dos redes suizas, participaron en la carrera. Este año, los participantes compitieron por once premios: 5 finalistas y 6 premios especiales. Los cinco finalistas fueron: 1º premio: Bachir Elgouille, RATP Défense Ouest, Paris; 2º premio: Philippe Mesnard, Keolis Bordeaux Métropole; 3º premio: Laurent Piquemal, Tisseo Voyageurs, Toulouse; 4º premio: Sébastien Begue, Transdev Chambéry; 5º premio: Maher Bounaouara, Vienne Mobilités.

En cuanto a los premios especiales, se entregaron a: Maher Bounaouara, Vienna Mobilités, en la categoría “joven conductor”; Erwan Bertho, red TRACE, Colmar, en la categoría de “conductor con experiencia”; Mylène Lantignac, Régie Péribus, Périgueux, en la categoría “mujer conductora”; Cyril Aringhieri, RTM Marseille, en la categoría “Desarrollo sostenible”; Didier Delplanque, TP de Choletais, Cholet, en la categoría “Accesibilidad”; Antonio Rosas Oliveira, TPRL Lausana, en la categoría “Premio Europeo”. ■

Volvo Buses lanza una gama de autocares totalmente nueva

Con dos modelos: el lujoso Volvo 9900 y el versátil Volvo 9700



Volvo Buses ha presentado una gama totalmente nueva de autobuses para operaciones turísticas y de largo recorrido. Con un diseño de primera clase, una aerodinámica que permite ahorrar combustible y una seguridad de máximo nivel, el fabricante de autocares premium, Volvo Buses, da un importante paso hacia adelante con esta nueva gama.

“Hemos llevado a cabo la renovación más importante de nuestra gama de autocares en Europa en las últimas décadas. Los cambios abarcan desde la estructura del vehículo y las propiedades de conducción, hasta el diseño moderno y totalmente nuevo. Se trata de una nueva plataforma para autocares basada en un concepto integral. Estoy convencido de que nuestros clientes y los pasajeros apreciarán el resultado”, afirma Håkan Agnevall, presidente de Volvo Buses.

La gama incluye dos modelos: el lujoso Volvo 9900 y el versátil Volvo 9700. Ambos pueden personalizarse detalladamente para adaptarse a las necesidades individuales de las diversas operaciones que realizan las empresas de transporte de viajeros por carretera.

En operaciones turísticas y de larga distancia, donde gran parte de la atención se centra en dar a los pasajeros una experiencia satisfactoria y agradable, Volvo Buses ha invertido importantes recursos en soluciones que mejoran la comodidad. Una carrocería bien aislada proporciona un nivel bajo de ruido y vibración en el interior. Además, se ha

desarrollado el sistema de climatización para proporcionar una temperatura estable y agradable en todo el autobús, con independencia de las condiciones climatológicas del exterior. Los asientos ergonómicos de los pasajeros tienen un diseño propio de Volvo.

El equipo de diseño también ha dado gran importancia a la calidad visual y táctil. Los pasajeros disfrutan de un diseño de colores que irradia calma y equilibrio con combinaciones elegantes de tela y piel con pequeños detalles metálicos. Se ha diseñado el interior con el fin de proporcionar una experiencia de calidad en todos los aspectos.

“Hemos decidido crear una impresión general atractiva, amable, moderna y funcional”, afirma Dan

Frykholm, director de diseño de Volvo Buses.

La versión más exclusiva es el nuevo buque insignia Volvo 9900. En comparación con la generación anterior, la altura general ha aumentado 12 centímetros. De esta forma, se ha conseguido más espacio para el compartimento de equipajes y, además, los pasajeros se sentarán en una posición más alta en el autobús. La combinación del suelo tipo sala de cine en pendiente y los grandes paneles de cristal permite crear una buena visibilidad de la parte delantera y los laterales del autocar. El techo del compartimento del pasajero es ocho centímetros más alto que antes y la transición más amplia entre las paredes y el techo ofrece también una experiencia interior mucho más espaciosa.

El diseño del compartimento del conductor, con su nuevo volante y la nueva instrumentación, está ahora perfectamente integrado con el resto del autobús, a la vez que se sigue proporcionando al conductor la privacidad necesaria para trabajar sin interrupciones y con un control total. La línea motriz, que cuenta con una caja de cambios I-Shift y un motor de 11 litros de Volvo, garantiza el funcionamiento excelente en carretera de la marca comercial Volvo. Se han mejorado notablemente la estabilidad y la facilidad de maniobra gracias a un centro de gravedad del autobús más reducido.

La nueva gama 9000 es fiel a los anteriores modelos de Volvo, con una tecnología que hace que sea una de las gamas de autocares más seguras del mercado. Tanto Volvo

9700 como Volvo 9900 ofrecen soluciones completas para una seguridad activa y pasiva. El nuevo sistema de alerta de cansancio del conductor ayuda a evitar accidentes causados por distracciones del conductor o por el agotamiento de este. El sistema supervisa el comportamiento de conducción y la posición del autobús en relación con el carril y los bordes de la carretera. Cuando se detecta un comportamiento de conducción derivado de la somnolencia o de una distracción, el sistema advierte al conductor mediante mensajes emergentes que se muestran en el panel de instrumentos acompañados de un sonido. Entre las demás características se encuentran una protección contra impactos frontales (FIP) más resistente con una capacidad de absorción de energía y un panel de cristal en la parte inferior de la puerta delantera con el fin de facilitar que el conductor detecte la cercanía de otros usuarios de la carretera con el autobús.

Los ingenieros y diseñadores de Volvo Buses también han creado las condiciones necesarias para un buen ahorro de combustible y un impacto climatológico reducido. El exterior aerodinámico con paneles lisos y esquinas redondeadas genera muy poca resistencia al aire. El peso bruto se ha reducido en 350 kg gracias al uso de materiales ligeros. El resultado es hasta un 4 % menos de consumo de combustible y emisiones CO₂. Esto puede generar ahorros notables en autocares de largo recorrido que pueden realizar entre 100.000 y 300.000 kilómetros al año. Los clientes pueden ahorrar incluso más combustible gracias a la especificación de la reducción del chasis dinámico y Volvo I-See*.

La estructura de la carrocería recién diseñada ofrece una estabilidad mejorada, un peso reducido del vehículo y otras propiedades, como una resistencia excelente a la corrosión. Los nuevos Volvo 9900 y Volvo 9700 se han diseñado para ofrecer una vida útil productiva, duradera y de éxito.

“Aspiramos a ser el mejor socio comercial de nuestros clientes con un interés firme en el coste del ciclo de vida, el

tiempo de actividad y la fiabilidad. Con todos nuestros nuevos y modernos autocares y servicios flexibles ofrecemos una proposición de valor holístico altamente competitiva en el mercado. En resumen, hacemos que nuestros clientes puedan proporcionar de forma más sencilla un servicio excelente y que puedan ganar dinero más fácilmente”, afirma Håkan Agnevall.

Datos técnicos de los nuevos Volvo 9900 y 9700

- Volvo 9900. Altura: 3,85 m. Longitud 12/13/14 m. Ejes 4x2/6x2. Suelo tipo sala de cine en pendiente.
- Volvo 9700. Altura: 3,65 m. Longitud 12/13/14 m. Ejes 4x2/6x2.

Los dos modelos pueden diseñarse individualmente para satisfacer los requisitos del cliente gracias a una amplia gama de opciones y soluciones completas.

Línea motriz: Volvo D11 Euro 6, 430/460 CV, I-Shift (*I-See optimiza los cambios de marcha para adaptarse a la topografía).

Carrocería: Estructura resistente a la corrosión recién diseñada. El techo en construcción tipo “sándwich” ofrece al autobús un peso y un centro de gravedad inferiores.

Volvo Buses analiza los gustos de los pasajeros de autocar: “Quieren wifi y asientos cómodos, pero no les gusta que les claven las rodillas ni que la gente se descalce”

Algunos desean un menú de tres platos para cenar y otros prefieren navegar por Internet, charlar o simplemente descansar. A casi la mitad de los encuestados les interesa la seguridad y nada menos que dos tercios afirman que utilizan el cinturón de seguridad cuando viajan en autocar. Estos



son algunos de los resultados de la encuesta de pasajeros de Volvo Buses que se realizó en seis países europeos.

Volvo Buses ha analizado los gustos de los pasajeros de autocar a través de entrevistas a un total de 6.000 personas, que habían viajado en autocares turísticos o de largo recorrido en Alemania, Italia, España, Reino Unido, Francia y Suecia, para conocer su opinión sobre cómo debe ser un viaje en autocar para que ofrezca una experiencia positiva.

“Trabajamos constantemente, junto con nuestros clientes, para que la opción de viajar en autocar sea lo más atractiva y competitiva posible. En este sentido, la opinión de los pasajeros resulta fundamental. En nuestras encuestas observamos que la mayoría de los pasajeros tienen puntos de vista similares en todos los países, pero también hay algunos aspectos que los diferencian”, comenta Niklas Orre, vicepresidente de Strategy and Product Management de Volvo Buses.

Entonces, ¿qué es lo que más le gusta hacer a la gente cuando viaja en autocar? Dormir, charlar, ver películas y leer son las respuestas más repetidas. Así pues, no es de extrañar que contar con unos asientos cómodos y disponer de un amplio espacio para las piernas sean dos de las condiciones más importantes para disfrutar de un buen viaje. Una conexión wifi rápida encabeza la lista de los servicios más deseados por los pasajeros. Esto es algo por lo que muchos pasajeros, sobre todo los más jóvenes, estarían dispuestos a pagar un poco más. A la mayoría de los pasajeros les parece importante poder comprar algo para comer o beber a bordo. Algunos incluso desearían tener la opción de darse un lujo y pedir un menú de tres platos para cenar. La seguridad obtiene constantemente una puntuación elevada. El 47% de los pasajeros desean que les informen sobre la seguridad del autocar antes de reservar sus billetes y el 66% utilizan el cinturón de seguridad del vehículo. Los

países donde más se utiliza el cinturón de seguridad son Suecia, Francia y España.

La encuesta también revela mucha información para aquellos que deseen llevarse bien con sus compañeros de viaje. Consejo número uno: no hacer ruido. Nada menos que para el 79% de los encuestados, los pasajeros ruidosos son sin duda el problema más molesto en un viaje en autocar.

Consejo número dos: no empujes con las rodillas el respaldo del asiento de delante. No hay cosa más molesta que el pasajero de detrás te clave las rodillas en la espalda (71%). El olor fuerte a comida es otra de las cosas que no gustan demasiado (50%), aunque, en este aspecto, los pasajeros italianos se muestran mucho más tolerantes (25%). A los pasajeros suecos parece no importarles mucho el hecho de que la gente se descalce, algo que rara vez se considera aceptable en el resto del continente.

“En definitiva, podemos decir que la comodidad, la seguridad y una compañía agradable son factores importantes para cualquier persona que realice viajes de larga distancia en autocar. Los pasajeros quieren wifi y asientos cómodos, pero no les gusta que les claven las rodillas ni que la gente se descalce”, comenta Niklas Orre.

Datos sobre la encuesta de pasajeros de Volvo Buses

- Fue llevada a cabo por la empresa Kantar SIFO en Francia, Italia, España, Reino Unido, Suecia y Alemania durante las últimas semanas de 2017 y las primeras semanas de 2018.
- La encuesta recabó las opiniones de personas de más de 18 años que habían realizado un viaje en autocar de al menos una hora de duración durante los últimos tres años.
- Participaron un total de 6.000 pasajeros, 1.000 por país. ■



Continental explica a sus clientes los cambios en la nueva ITV

Por primera vez, se supervisan los sistemas de control de presión de los neumáticos

Ante la entrada en vigor del Real Decreto 563/2017 y el 920/2017 que regulan las inspecciones técnicas de vehículos con las novedades para adaptar las inspecciones españolas a las prescripciones realizadas por la Unión Europea en la Directiva UE 2014/45, Continental Neumáticos para Vehículos Comerciales ha creado una guía informativa para explicar a sus usuarios y clientes en qué afecta la nueva normativa a los neumáticos de vehículos comerciales.

Siguiendo el diseño habitual de Continental, este breve manual recoge en 11 puntos, de manera muy visual, clara y sencilla, las principales novedades que están ya en vigor desde el pasado 20 de mayo de 2018.

Así, con esta infografía, los usuarios de los vehículos de categoría M, N y O estarán ya avisados de que, además de los habituales controles en cuanto a la dimensión, tipo y estado general de los neumáticos, a partir de ahora se inspeccionarán también aspectos como la obligación de incorporar la palabra REGROOVABLE, o el símbolo W, si el neumático ha sido reesculturado.

Igualmente, las nuevas ITV prestarán atención al montaje de los neumáticos FRT (Free Rolling Tire) exclusivamente en los ejes remolque. Destaca también la inclusión, por primera vez, de la revisión del sistema de control de presión de los neumáticos, en caso de que lo hubiese, que se examinará mediante el propio software de diagnóstico del sistema.

Con esta acción, Continental se posiciona, una vez más, como un verdadero socio en servicios y valor que acompaña a las flotas en sus necesidades, yendo más allá de su faceta como fabricante de neumáticos y proveedor de soluciones tecnológicas. ■

Continental
The Future in Motion

Procedimientos de trabajo que se llevarán a cabo en las estaciones ITV, enfocándolo al neumático.

MANUAL
Para vehículos de categoría M, N y O

Todos se llevarán a cabo mediante una **inspección visual.**

¿Qué se inspecciona del neumático?

- 1** Dimensiones y características de los neumáticos

Marca de homologación:
Dimensiones coincidentes o equivalentes a las que aparecen en la tarjeta ITV.

Marca en la homologación de tipo:
Índice de capacidad de carga y categoría de velocidad adecuados a las características del vehículo.


- 2** Que en el mismo eje, todos los neumáticos sean del mismo tipo.


- 3** Que la profundidad de las ranuras principales de la banda de rodadura cumplan las prescripciones reglamentarias.


- 4** Si los neumáticos han sido reesculturados, que vayan marcados con la palabra **REGROOVABLE** o el símbolo **Ω**.


- 5** La inexistencia de **desgaste irregular** en la banda de rodadura.


- 6** La inexistencia de **ampollas, deformaciones anormales, roturas** u otros signos que evidencien el despegue de alguna capa en los flancos o de la banda de rodadura.


- 7** La inexistencia de **cables al descubierto, grietas** o síntomas de rotura de la carcasa.
- 8** El montaje correcto de **neumáticos direccionales.**


- 9** Que los neumáticos marcados con siglas **FRT** están montados exclusivamente en ejes portadores (no de dirección delanteros ni de tracción).


- 10** La **no interferencia** del neumático con otras partes del vehículo.


- 11** Si existe, el funcionamiento del **sistema de control de la presión** de aire de los neumáticos, mediante su propio sistema de autodiagnóstico.



Petronor instala el sistema E-Rescue, pionero en seguridad post-accidente

La primera empresa de España que adopta este sistema para los autobuses que transportan a sus empleados

Petronor ha comenzado a instalar un sistema pionero de seguridad post-accidente en los autobuses que transportan a sus empleados a los centros de trabajo.

Se trata del sistema E-Rescue, consistente básicamente en un dispositivo que permite desanclar rápidamente cada asiento del autobús en caso de siniestro y, mediante un conjunto de arneses, convertirlo en improvisada camilla para el rápido traslado de los heridos al centro hospitalario. De esta forma se acorta sustancialmente el tiempo de evacuación de los heridos.

Con esta medida, Petronor renueva su compromiso con la innovación y la mejora de la seguridad laboral de sus empleados, mediante la prevención de los accidentes "in itinere", que, según cifras oficiales, representan casi el 40 por ciento de la siniestralidad laboral.

En un primer momento se instaló el sistema en dos unidades operadas por la empresa Vigiola y, desde antes de finalizar el mes junio, está también operativo en otras siete unidades. ■



Scania estrenará nuevas instalaciones en Madrid

Con 27.000m² y un centro de usados, supone una inversión de 11 M€



Scania ha presentado lo que serán sus nuevas instalaciones en Madrid, donde se trasladarán tanto el distribuidor de la marca como el concesionario cautivo de Madrid en 2020. Las nuevas instalaciones estarán ubicadas en el Polígono Industrial Casablanca, en Torrejón de Ardoz, y contará con un área total de más de 27.000 m².

El proyecto se presentó en un acto celebrado en el Centro Polivalente Abogados de Atocha de Torrejón de Ardoz, con la participación del alcalde de Torrejón, Ignacio Vázquez, y el director general de Scania Ibérica, José Antonio Mannucci.

“Quiero agradecer a Scania su decisión de instalarse en Torrejón de Ardoz. El Polígono Industrial Casablanca es fruto del esfuerzo que está haciendo la ciudad por ofrecer los mejores servicios y atraer a grandes empresas como Scania. Estoy seguro de que este es el inicio de una gran colaboración entre ambas partes”, comenta Ignacio Vázquez.

Tanto la nueva ubicación, en la A2 cerca de la intersección con la M45/M50 en pleno corredor del Henares, como el diseño de las instalaciones y la distribución de superficie “se ha desarrollado pensando en el cliente, tratando de facilitar al máximo el acceso y mejorando los espacios de taller y concesionario. Se trata de dar respuesta a las necesidades de los clientes de la zona, acercando nuestros servicios y productos y ofreciendo una atención personalizada. Todo esto, sin olvidar por supuesto unas buenas condiciones de trabajo para todos nuestros empleados”, ha detallado José Antonio Mannucci.

Siguiendo esta filosofía, de los 27.000 m² de las nuevas instalaciones, **23.000 m² se destinarán a la campa. Otros 1.500 m² son para el taller** que experimenta un incremento en superficie del 78,5%.

Como novedad, el nuevo emplazamiento acogerá un **centro de usados** y reforzará las instalaciones y recursos para el **centro de formación** de la marca. El resto de áreas que se integran en estas instalaciones son: Scania Finance,

Scania Assistance, el concesionario propio de la marca de Madrid y el distribuidor.

En estas nuevas instalaciones, que suponen una inversión de 11 M€ y acogerán a más de 200 empleados en total, se ofrecerán una serie de servicios que van desde contratos de reparación y mantenimiento personalizados hasta paquetes de servicios, recambios Scania, formación y coaching de conductores y todos los servicios telemáticos de la marca asociados a la conectividad de los vehículos. Se suma también el **servicio de chapa y pintura** que ayuda a dar un servicio integral. Además, se ofrecerán también soluciones para el tráiler o caja siendo servicio oficial de Wabco, Knorr-Bremse, Haldex, BPW y SAF. En la parte comercial, la venta y reparación de camiones y autobuses, así como motores industriales y marinos con una asistencia financiera sólida y completa.

Desarrollo de la red de Scania

“Esta próxima apertura es una muestra de nuestra firme apuesta por la red y se integra en una intensa trayectoria de inauguraciones. Desde 2013, hemos abierto 12 puntos de servicio, que suman 118.747m². Hemos invertido 37 M€ en el desarrollo de nuestra red, lo cual es el fruto de nuestra anticipación a la situación del mercado. Aún cuando todavía eran años de crisis, quisimos invertir y apostar en nutrir nuestra red tanto en España como en Portugal para estar preparados y ofrecer el mejor servicio a un mercado que atraviesa actualmente una etapa muy intensa y repleta de desafíos. Por supuesto, vamos a seguir invirtiendo y preocupándonos por el cliente para seguir siendo la empresa de soluciones que le ayuda en su negocio”, ha comentado José Antonio Mannucci.

Las nuevas aperturas se han diseñado bajo el principio de respeto por el medio ambiente y eficiencia, dos principios que forman parte del ADN de la marca sueca. El objetivo de Scania a nivel global en este ámbito es reducir al 50% las emisiones de CO₂ en todas sus operaciones para 2025.

Además, Scania Ibérica desarrolla un plan de Responsabilidad Social Corporativa a través del cual ha plantado más de 19.000 árboles en el Bosque Scania y colabora haciendo llegar ayuda a Mauritania de la mano de la organización En Ruta Solidaria, a quien recientemente ha donado 10.000 €. También hay que mencionar la reciente Farinato Race – Carrera del Transporte by Scania que ha organizado para fomentar una vida saludable en el sector.

Sobre la red de servicio de Scania Ibérica

Actualmente, la red de servicios de Scania Ibérica está formada por 18 concesionarios y un total de 67 puntos de servicio. A nivel del sistema de gestión de repuestos, además de los almacenes de que disponen los Concesionarios y Talleres autorizados de la red de servicio, Scania Ibérica cuenta con un almacén regional en Guadalajara que da servicio a los pedidos de carácter urgente en España y Portugal.

Scania en el mercado

Un crecimiento sólido hacia las primeras posiciones de cuota de mercado en camiones de más de 16 toneladas, el lanzamiento de la Nueva Generación Scania y un gran desarrollo de la red de Concesionarios y el equipo comercial han marcado los últimos años para la marca sueca.

En cuanto al **sector de autobuses**, la marca sueca ha reportado muy buenos resultados a la marca. Con una cuota de 22,6% en el mercado español de más de 16 toneladas en 2017, las 596 unidades matriculadas por Scania le situaron en la primera posición. Además, la marca no ha parado de crecer de forma constante en los últimos 5 años. Actualmente cuenta con una cuota de 18,3%, lo que le sitúa en la segunda posición del mercado.

En Portugal, la cuota de mercado en autobuses es de 16,1%, lo que sitúa a la marca en la tercera posición del mercado escalando un puesto respecto a los años anteriores. ■



Últimas entregas de Grupo Castrosua

Doce Magnus.E para Portillo, uno para Empresa Freire y dos para Autos Mediterráneo



Recientemente Grupo Castrosua ha hecho entrega de 12 unidades a la empresa Portillo, perteneciente a AVANZA, una compañía ADO.

Se trata de doce carrocerías Magnus.E, destinadas a medias distancias, de las cuales ocho son low entry bastidor Volvo B8RLE 6X2, seis de 13 m y dos de 15 m, y las cuatro restantes son piso alto articulado de 18,7 m, sobre bastidor Scania KIA 6X2.

Todos ellos cumplen no la normativa Euro VI, además de estar adaptados a personas con movilidad reducida y disponer de cargadores USB.

Portillo opera el transporte regular de viajeros por carretera en la Costa del Sol, entre Málaga y Algeciras. Cuenta con una plantilla de más de 500 trabajadores, una flota de más de 150 vehículos, recorre anualmente 14 millones de kilómetros y transporta más de 15 millones de viajeros.

Es la primera vez que Grupo Castrosua asiste a una presentación de Portillo, lo que hace que esta entrega sea especialmente significativa para la firma.

Un Magnus.E para Empresa Freire

Por otro lado, Grupo Castrosua ha entregado un Magnus.E LE a Empresa Freire, empresa compostelana especialistas en el transporte de

viajeros por carretera, con una amplia tradición en el sector y desarrollando esta actividad desde 1911.

Periódicamente renuevan sus autobuses y esta vez le ha tocado el turno a los que prestan servicio al aeropuerto. Esta nueva adquisición es un Magnus.E LE de 13 m de longitud sobre bastidor Scania KUB 4x2.

Un vehículo multiplexado, de dos puertas, sin repisas en la zona delantera y que destaca por su gran capacidad para albergar equipaje con un portamaletas en la plataforma central. Está homologado en Clase II y cumple el reglamento 66.02.



Además, el autobús está equipado con aire acondicionado y antivaho frío/calor, 37 butacas con apoyabrazos abatible a pasillo y asidero lateral, espacio para una silla de ruedas, rampas automática y manual, maineles integrados en cada costado y parabrisas trasero. Igualmente, cuenta con radio, micrófono, cámaras, monitor de 7", rótulos LED y dos tomas usb. Con respecto al exterior, dispone de faros exteriores de cruce y carretera halógenos, espejos exteriores eléctricos y calefactados, y ganchos de remolcado delantero y trasero.

La zona de conductor cuenta con puerta con cerradura eléctrica, apoyapié izquierdo, cortinas eléctricas, mampara tras conductor, perchero, usb y ventana con hoja corredera.

Con esta unidad, ya son seis los vehículos entregados por Grupo Castrosua a Empresa Freire, el primero de ellos en 1988.

Y dos Magnus.E para Autos Mediterráneo

Finalmente, el Grupo ha entregado dos Magnus.E LE a Autos Mediterráneo, fundada en 1927, y actualmente una de

las empresas líderes en el transporte de viajeros en autobús de la provincia de Castellón.

Estos Magnus.E LE se han carrozado sobre bastidor Scania KUB 4X2 y están homologados en Clase I. Los vehículos tienen 12 m de longitud, dos puertas y disponen de 31 asientos, dos espacios para sillas de ruedas, así como lugar para 37 viajeros de pie.

Con respecto a su equipamiento, disponen de aire acondicionado frío/calor, antivaho, dos rampas, una automática y otra manual, tres rótulos, plafón de parada, preinstalación del SAE y máquina expendedora, así como barras en inox, dos tomas de USB en plataforma central, puerta de conductor con cerradura eléctrica y parabrisas trasero. En su exterior disponen de ganchos de remolcado delantero y trasero.

Autos Mediterráneo realiza todo tipo de servicios discrecionales por Europa y dispone de un parque de autobuses muy completo y amplio. Con la entrega de estas dos unidades, ya son seis las entregadas en el último año por parte de Castrosua. ■



Pedido récord: hasta 950 Mercedes-Benz Citaro para Berliner Verkehrsbetriebe

Hasta 600 autobuses articulados y 350 autobuses rígidos

Este contrato constituye el mayor pedido individual de todos los tiempos por el Mercedes-Benz Citaro y también el mayor pedido de una empresa de transportes alemana. A lo largo de los próximos años, la empresa Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) adquirirá hasta 950 autobuses urbanos con la estrella.

En palabras de Till Oberwörder, responsable de Daimler Buses: “El pedido de Berlín abre un nuevo capítulo en el historial de éxitos del autobús urbano más apreciado en el mercado. Me alegra constatar que el autobús limpio y seguro Citaro ha convencido a nuestro tradicional cliente BVG, y que contribuirá de ese modo a una movilidad eficiente y sostenible en la capital alemana”.

Los acuerdos marco entre Daimler Buses y la empresa de transportes de la capital de Alemania se desglosan en un pedido flexible de hasta 600 autobuses articulados y un máximo de 350 autobuses rígidos. La empresa Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) concretará los pedidos de autobuses urbanos de forma sucesiva a lo largo de los próximos años.

El acuerdo se basa en una configuración flexible. No existe una obligación de realizar la compra. Todos los autobuses Citaro incorporan motores de alta eficiencia y poco contaminantes, conformes con la actual directiva europea reguladora de los gases de escape.

BVG: 1.400 autobuses transportan cada año 441 millones de pasajeros

La empresa de transportes Berliner Verkehrsbetriebe BVG opera 154 líneas de autobuses con unos 1.400 vehículos, entre ellos casi 1.000 autobuses rígidos y articulados. Más de 300 unidades de esta flota son Mercedes-Benz. Los autobuses de la BVG transportaron durante el pasado año 441 millones de pasajeros. Los autobuses de Mercedes-Benz y sus marcas predecesoras tienen una larga tradición en Berlín. En el 1905 circulaban ya en la capital alemana los primeros autobuses

con técnica de Daimler dentro de la flota de la «Allgemeine Berliner Omnibus Aktien Gesellschaft» (ABOAG), un antecesor de la actual Berliner Verkehrsbetriebe (BVG).

El Mercedes-Benz Citaro

El Citaro es el autobús urbano más vendido del mundo, con más de 50.000 unidades producidas desde su introducción en el mercado. En Europa cubre servicios en casi todos los países y casi todas las metrópolis. La presentación tuvo lugar en 1997, y en el año 2011 salió a la venta la segunda generación. La gama de productos consta de autobuses rígidos y articulados, tanto urbanos como suburbanos, así como la versión de acceso bajo Citaro LE. Además, del Citaro se deriva además el autobús de gran capacidad con cuatro ejes CapaCity.

Muchos argumentos avalan al Citaro como arquetipo de su categoría de vehículos. Por ejemplo, fue el primer autobús urbano homologado en 2012 de acuerdo con el severo nivel de emisiones Euro VI. Las versiones más recientes son el rentable Citaro hybrid y el Citaro con propulsión eléctrica integral y ventajas sobresalientes. Su producción en serie dará comienzo a lo largo de este año. ■



MAN certifica su primera promoción de Técnicos 24 horas y Asesores de Servicio Post-Venta

Objetivo: ser la marca preferida del cliente



Esta primavera se celebró la ceremonia de entrega de los Certificados a las primeras promociones de Asesores de Servicio Post-Venta y Técnicos 24 horas de MAN Truck & Bus Iberia. El evento, que tuvo lugar en el Centro de Formación corporativo del Grupo Volkswagen en Madrid, reconoció a un total de 47 Asesores con la certificación Volkswagen Truck & Bus, y a 17 Técnicos con la certificación de la Universidad Rey Juan Carlos.

Profesionalización y homogeneización de los procesos son los pilares básicos de esta iniciativa formativa de MAN Truck & Bus Iberia, resultado de tres años de trabajo en el desarrollo de modelos de certificación de perfiles en contacto directo con el cliente, siguiendo la estrategia y pautas del Grupo Volkswagen. La nueva estrategia se ha iniciado en Post-Venta, donde se ha comenzado con el perfil del Asesor de Servicio Post-Venta y el del Técnico 24h. Durante 2018 se seguirá trabajando en nuevas promociones de ambos perfiles, así como en el desarrollo de nuevos modelos de certificación de perfiles tanto en Post-Venta como en Comercial.

Esta labor es importante porque, una vez establecidas las rutas formativas específicas por cada perfil y trabajados los contenidos en detalle por curso, se crean los modelos de certificación particulares para cada persona, impartiendo únicamente los módulos que necesita.

En el caso de los Asesores de Servicio, el modelo consta de 6 módulos de habilidades y procesos, que se suman a otros 9 de formación técnica, que son recibidos por los alumnos durante un periodo de 15 meses.

Por su parte, el modelo de los Técnicos de 24 horas se compone de 14 seminarios y un total de 180 horas, que concluyen con un curso de profesionalización en el que abordan aspectos de seguridad laboral, proceso 24 horas y habilidades personales.

José Pérez, del MAN Truck & Bus Center de Coslada, es uno de los nuevos Técnicos 24 horas. Sus impresiones sobre el curso, una vez finalizado, es muy positiva, pues “toca de todo un poco, lo que está bastante bien”. Destaca la parte en la que se habla de Recambios, “porque es algo básico, pero hay que practicar para hacerlo siempre de la mejor manera posible”. Sobre el servicio 24 horas, reconoce que lleva tiempo relacionado con él, aunque siempre se aprende algo, concluyendo que su satisfacción es “generalizada entre todos los alumnos”.

Por su parte, Félix Martínez, de Serviman, MAN Truck & Bus Center de Murcia, destaca “el impresionante grupo de amigos que me llevo” del curso de Asesor de Servicio. “Quiero felicitar a toda la gente de MAN y a los formadores por este curso, en el que hemos aprendido muchas cosas, desde lo psicológico hasta los aspectos legales. La intención del curso es que luego se pueda aplicar al día a día, y desde luego a mí me está viniendo muy bien, está siendo muy útil. Esta figura del Asesor de Servicio es muy importante, somos la imagen de MAN ante el cliente y ahora nosotros, que somos los primeros, tenemos que hacerla progresar, siempre pensando en el beneficio del cliente. Me volvería a apuntar al curso voluntario, si se pudiera”, concluye. ■



Luxemburgo incorpora 6 autobuses eléctricos cero emisiones Irizar ie bus

Totalmente silenciosos y cero emisiones



El ministro François Bausch, junto a los servicios técnicos del Ministerio de Transporte y Viajes Emile Weber, así como representantes de la empresa Irizar e-mobility han presentado oficialmente los seis primeros autobuses eléctricos de un total de diez, que serán entregados a lo largo de este año.

Estas seis primeras unidades son de 12 metros de longitud del modelo Irizar ie bus, con dos puertas. Cuenta con puertos usb y sistema 'Eco Assist', que asiste al conductor en tiempo real con el objetivo de optimizar la conducción reduciendo el consumo energético y aumentando la autonomía del autobús. Posteriormente se entregarán cuatro unidades más de 18 m con recarga únicamente en cocheras.

Estos autobuses se incorporan en la línea 290 que une Mersch (Gare) con Luxemburgo (Terminus: Badanstalt), que ofrece un servicio de 5.20 h a 23.43 h. Cuentan con una autonomía superior a 200 km garantizando 16 horas de conducción en condiciones de tráfico denso.

Los vehículos se cargarán por la noche en las nuevas cocheras de Bissen mediante seis cargadores con toma de carga Combo – CCS2 que también han sido suministrados por Irizar.

Cabe mencionar que Irizar ha decidido implantar un servicio de post venta exclusivo y de calidad en la ciudad de Luxemburgo, cercano a las nuevas cocheras de Bissen, que ofrece paquetes personalizados de R&M, y que está gestionado por expertos técnicos y personas contratadas

a nivel local, contribuyendo así a la generación de riqueza y empleo local.

Totalmente silenciosos y cero emisiones, estos vehículos se enmarcan dentro de la apuesta de la ciudad de Luxemburgo en la sostenibilidad y en la mejora de la calidad de vida de la ciudad y los ciudadanos.

Este modelo de autobús viene circulando desde 2014 por una decena de ciudades europeas con una autonomía, eficiencia y fiabilidad contrastadas.

En palabras del ministro de Desarrollo Sostenible e Infraestructuras de Luxemburgo, este proyecto marca una nueva etapa en la descarbonización del transporte público conforme a las conclusiones extraídas del estudio Rifkin. Asimismo, Bausch destacó que "la iniciativa eléctrica en la línea 290 está totalmente en consonancia con la política del gobierno que preconiza que en 2030 todos los autobuses RGTR de Luxemburgo serán completamente cero emisiones, vistos los avances tecnológicos".

Para el grupo Voyages Emile Weber, dicha iniciativa se enmarca en el programa «*empowering Mobility*» que tiene como objetivo electrificar la movilidad. A lo largo del pasado mes de febrero, se ha finalizado por completo la electrificación de línea 305 de la red RGTR. Un gran número de autobuses bajo pedido («Ruffbus») también han pasado a ser eléctricos, y otros proyectos están en marcha en este ámbito. ■

AMB adjudica 44 autobuses híbridos a IVECO España

A través de sus concesionarias Tusgsal y Baixbus

IVECO ha ganado la adjudicación de 44 autobuses híbridos de sus marcas IVECO Bus y Heuliez, por parte del AMB (Área Metropolitana de Barcelona), a través de sus concesionarias Tusgsal y Baixbus. Tusgsal (Transportes Urbanos y Servicios Generales, Sociedad Anónima Laboral), ha confiado en IVECO con el pedido de 11 vehículos estándar y 8 articulados, todos ellos con motorización híbrida. El grupo BAIXBUS (constituido por las empresas Mohn, Oliveras y Rosanbus) recibirá de IVECO un total de 25 unidades híbridas, 5 en tipología estándar de 12 metros, y 20 articulados de 18 metros.

Con esta adquisición, AMB refuerza su estrategia de hacer más sostenibles y menos contaminantes las flotas públicas de transporte que circulan por el área metropolitana de Barcelona. Los autobuses IVECO con tecnología híbrida consiguen unas reducciones de consumo del 35% con respecto a su equivalente en diésel, y son en la referencia de sus segmentos. Estas actuaciones se enmarcan en el Programa Metropolitano de Medidas contra la Contaminación Atmosférica y el Protocolo de Actuaciones ante episodios de Alta Contaminación por NO₂ o PM₁₀.

IVECO es una pieza integral de esta estrategia, que prevé la eliminación progresiva de los vehículos diésel de la flota de autobuses de transporte público del Área Metropolitana de Barcelona en los próximos años. La larga relación de IVECO con el AMB y sus concesionarias se afianza en un momento de cambio de paradigma, adentrándose juntos en esta nueva era.

Juan Miguel Vázquez, director de IVECO Bus para España, señaló: "Para nosotros es un orgullo colaborar en mejorar la calidad del aire de nuestras ciudades ofreciendo nuestras soluciones de vehículos alternativos. Estos pedidos son muy importantes para nosotros, ya que siguen reforzando nuestra apuesta por este tipo de tecnologías".

IVECO, y sus marcas IVECO Bus y Heuliez Bus, desde hace 25 años, son unos de los líderes en la producción y comercialización de vehículos propulsados por energías alternativas al diésel, como el gas natural y la tecnología híbrida eléctrica. En este sentido, IVECO Bus y Heuliez Bus han llevado a cabo su transición energética con una producción en la que predominan este tipo de vehículos frente a los mismos modelos en versión diésel.

Los autobuses limpios de IVECO dan respuesta a todos los desafíos del transporte urbano, como la calidad del aire, el cuidado del entorno y un funcionamiento silencioso, sin que ello suponga un detrimento de las ventajas fundamentales de este medio de transporte, como lo son su versatilidad en el uso y unos bajos costes de explotación.



Gracias a su oferta alternativa, IVECO está preparada para responder a las expectativas de las administraciones locales y de los operadores de transporte, pero también a la de los ciudadanos, que piden vehículos más limpios y respetuosos con los recursos naturales, el entorno y la salud pública.

Dentro de estas energías, IVECO Bus cuenta con autobuses de gas natural y de tracción híbrida en serie. La tecnología híbrida ofrece una aceleración suave y sin tirones, gracias a su tracción 100% eléctrica sin necesidad de caja de cambios, a la vez que las baterías permiten recuperar una gran cantidad de energía durante la fase de desaceleración, contribuyendo a acelerar en el arranque y disponer de la energía suficiente para afrontar tramos de pendientes considerables.

Su modo de funcionamiento se basa en un motor eléctrico, encargado de la tracción del vehículo, que es alimentado por acumuladores eléctricos. Estos, a su vez, obtienen la electricidad gracias a la recuperación de energía cinética en deceleraciones, así como mediante un generador conectado al motor térmico, que trabaja en modo estacionario con el único fin de generar electricidad. Un sistema de regulación electrónica gestiona todo el conjunto, permitiendo que los acumuladores recuperen energía durante las retenciones o las frenadas y que el motor térmico trabaje siempre en su régimen motor óptimo.

En función del tipo de vehículo, se utilizan dos tecnologías diferentes: mediante ultracondensadores de alta potencia (200 kW) para los autobuses estándar, y con baterías de alta capacidad (31,8 kWh) para los articulados. Ambas proporcionan una aceleración suave y continua desde parado y una entrega de par muy elevado, lo que le permite superar con garantías cualquier orografía de líneas.

Con estas propuestas, IVECO da una respuesta real, y ya disponible, a los desafíos del transporte urbano del siglo XXI. Un paso más hacia el transporte libre de emisiones. ■

Ibiza concluye con éxito las pruebas del Volvo 7900 híbrido



El Consell d'Eivissa, en colaboración con los operadores de la isla Alsa y Sagalés, ha realizado durante los meses de abril y mayo pruebas con el autobús Volvo 7900 híbrido en sus líneas habituales, para ver las prestaciones reales del vehículo en su actividad diaria.

Los resultados de estas pruebas han sido muy satisfactorios, obteniendo una clara reducción de consumo de combustible, además de la reducción de las emisiones contaminantes.

La iniciativa de realizar estas pruebas ha sido del Consell d'Eivissa, institución muy concienciada con el cuidado y protección del medio ambiente, uno de los valores principales de Volvo Buses, así como la excelencia en los servicios que ofrecen a los habitantes y visitantes de la isla.

“Nos gusta que los operadores disfruten la experiencia de probar los autobuses Volvo en su entorno de trabajo y real y así descubrir de primera mano la eficacia, versatilidad y excelentes resultados que nuestro producto puede ofrecer

para su negocio”, declara Fernando Chavarría, responsable comercial de Autobuses Urbanos.

La unidad probada es el Volvo 7900 Híbrido de 12 metros, que está equipado con la exclusiva tecnología híbrida en paralelo de Volvo, teniendo a su disposición un motor eléctrico de 160 CV y un pequeño motor diésel que pueden funcionar de manera independiente y alcanzar un total de hasta 400 CV. Esto le permite reducir hasta un 39% el consumo de combustible y las emisiones de CO₂ hasta en un 40%.

Si incluimos las emisiones de NOx y partículas, la reducción de las emisiones contaminantes puede llegar a ser de hasta un 50%. Además, gracias a su exclusiva tecnología híbrida y sus sistemas accionados eléctricamente, estos autobuses reducen el ruido aportando una experiencia silenciosa y cómoda, tanto a bordo, como en la parada del autobús con y para los residentes que se encuentren cerca, gracias a su arranque silencioso. ■

En 2050 se dejarán de utilizar combustibles fósiles en el transporte comercial

Conseguir un sistema de transporte comercial sin combustibles fósiles en el plazo establecido por el Acuerdo de París no solo es posible, también es atractivo económicamente desde una perspectiva social. Esta es la conclusión clave del estudio en el que trabaja Scania.

“Es posible conseguir el objetivo de cero emisiones de CO₂ en nuestro sector dentro del plazo establecido por el Acuerdo de París, pero será necesario cambiar a una velocidad sin precedentes, además de contar con el compromiso de los sectores público y privado”, declara Henrik Henriksson, presidente y CEO de Scania.

Scania ha realizado un análisis exhaustivo revisado por un tribunal académico externo, que demuestra la existencia de varios caminos para acabar con las emisiones de carbono. Este análisis ha hecho un seguimiento de los pasos necesarios para llegar a las cero emisiones en 2050 mediante un enfoque de modelado retrospectivo, y se ha demostrado la viabilidad de varios caminos paralelos. Esta investigación abarca tres segmentos de transporte: larga distancia, distribución y autobuses urbanos, y cuatro países: Suecia, Alemania, China y Estados Unidos.

“Podemos conseguir una reducción superior al 20% de las emisiones de CO₂ si introducimos mejores soluciones en el sistema de transporte actual, como mejores rutas y mejor gestión de carga. Además, hay varias opciones de motores y combustibles para conseguir un futuro sin combustibles fósiles. Los biocombustibles ofrecen la mayor reducción de emisiones de CO₂, y la electrificación es la más rentable”, añade Henriksson.

La adopción generalizada de las nuevas tecnologías puede llevar mucho tiempo, pues el stock existente de vehículos se reduce con lentitud. Por lo tanto, para conseguir el objetivo de no utilizar combustibles fósiles en 2050, serán necesarios grandes cambios antes de 2025, entre los que se incluyen nuevas tecnologías e infraestructuras. Asimismo, es necesario que la tasa media de crecimiento mundial de las nuevas tecnologías de motores que no utilizan combustibles fósiles sea, al menos, de entre 5 y 10 puntos porcentuales al año, y que la penetración sea total antes de 2040. Para alcanzar este objetivo, se deben aplicar cambios rápidos e inmediatos tanto en el sector de transportes como en los sectores auxiliares.

A continuación se incluyen las conclusiones clave de [The Pathways Study: Achieving fossil-free commercial transport by 2050](#) (El estudio Pathways: consiguiendo un transporte sin combustibles fósiles para 2050):

- **Logística más inteligente:** Si se optimizan los sistemas, por ejemplo, mediante la mejora de las rutas y la gestión de cargas, se pueden reducir las emisiones de carbono más del 20%. El resto se conseguirá a través de motores y combustibles alternativos.
- **Electrificación:** El crecimiento de los vehículos con baterías eléctricas constituye la ruta más eficaz, rápida y económica de conseguirlo en aquellos países que cuentan con la infraestructura necesaria para proporcionar sistemas de carga universal y energía no fósil. Para una electrificación



completa es necesaria una inversión importante en infraestructura teniendo en cuenta la situación actual. A cambio, los gastos operativos son un 40% inferiores que para los vehículos pesados diésel. Las autovías eléctricas para transporte de larga distancia pueden acelerar el proceso de electrificación, especialmente en la próxima década, cuando se espera el coste de las baterías permanezca alto.

- **Biocombustible:** En principio, los biocombustibles ofrecen un camino eficaz y viable al utilizar las tecnologías tradicionales de motores de combustión. La tecnología y los combustibles están ya disponibles. Con el máximo uso posible de los biocombustibles disponibles en el mundo, en 2050 un quinto de los vehículos tendrán motores que funcionen con biocombustibles.
- **Pilas de combustible:** Como los vehículos de pilas de combustible serán más caros, se espera que el crecimiento de este sector llegue más tarde que el de los vehículos con batería eléctrica. Si el coste de la tecnología disminuye y el precio del hidrógeno renovable se reduce, en 2050 las pilas de combustible serán una pieza clave de las flotas de vehículos.

Aunque el estudio ha detectado diferencias en los próximos 15 años, los caminos son muy similares en el tiempo y en los diversos mercados.

Independientemente del camino elegido, o de si se trata de una mezcla de varias tecnologías de motor e infraestructuras, será necesaria una tasa inigualable de cambio tecnológico y descarbonización de los sectores auxiliares. Para el desarrollo de las infraestructuras de apoyo y tecnológicas a gran escala es necesario empezar de inmediato, financiar nuevos mecanismos y contar con el compromiso de las empresas. El sistema de energía de todo el mundo también debe reducir la dependencia de los combustibles fósiles. Además, es muy importante que los consumidores de transporte sigan aumentando la demanda de suministros y servicios de entrega sin combustibles fósiles.

De acuerdo con el estudio The Pathways Study, se creará una coalición de empresas cuya ambición es acelerar el cambio y liderar el cambio aquí y ahora. ■



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



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



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



Tarjeta gasoil. Descuento en gasóleo.



Gestión fiscal especializada y recuperación de impuestos en el extranjero.



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



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



Seguros para autobuses en condiciones muy especiales.



Oficina en Francia para la gestión del salario mínimo.



Certificación de Seguridad Autobuses.



NADIE NI NADA ACABA CON
TANTAS VIDAS COMO LA MALARIA

 **áfrica
directo.**
www.africadirecto.org

902 500 801

EL 100% DE LO QUE DAS LLEGA.

ADAMS Formación

Nuevos cursos presenciales para Trabajadores del Sector Transporte

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

Certificado de
Profesionalidad para
jóvenes menores de 30 años
**COML0111 Tráfico de
Viajeros por
Carretera (370h)**

Centro: C/Ayala 130 - Madrid

100% Gratuito

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



**Piensa en ti.
Cuenta con nosotros.**

www.adams.es 902 333 543 Síguenos en