

13 14 1  
3 29 30



# CONFEBUS

Nº 9



| #MejorEnBus

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**

Pedro Barea

Natalia Esteban

Joaquín Juan-Dalac

José Manuel García

Jorge López

Luis Miguel Martínez

Óscar Martínez

Borja Moreno

José Javier Muruzábal

Antonio Pomares

Jaime Rodríguez

Carlos Ruiz

**Secretaría**

M<sup>a</sup> José Alamego

**Publicidad**

Departamento propio

Tel.: 91 4319864 - comunicacion@confebus.org

**Edita**

CONFEBUS, Confederación Española de Transporte en Autobús

Méndez Álvaro 83. Oficina 14. 28045 Madrid

Tel.:91 431 98 64

www.confebus.org - confebus@confebus.org

ACUTRAVI (Cuenca)

ADIVA (Valencia)

ANECETA (Estac. Autobuses)

AETIVA (Zaragoza)

AETURA (Alicante)

ALERBUS (León)

ANET (Navarra)

APETAM (Málaga)

ARTEX (Extremadura)

ASEMTRAEX (Extremadura)

ASETRA (Segovia)

ASOVAL (Alicante)

ASVIBUR (Burgos)

BUSINTRA (Nac. Urbanos)

CAR (Asturias)

CONFEBUS-MADRID

ESTABUS (Estac. Autobuses)

FANDABUS (Andalucía)

FECAV (Cataluña)

FEBT (Baleares)

FEDA (Albacete)

FEDINTRA (Andalucía)

FET HUESCA

FPTI (Alicante)

FROET (Murcia)

TTRANSGACAR (Galicia)

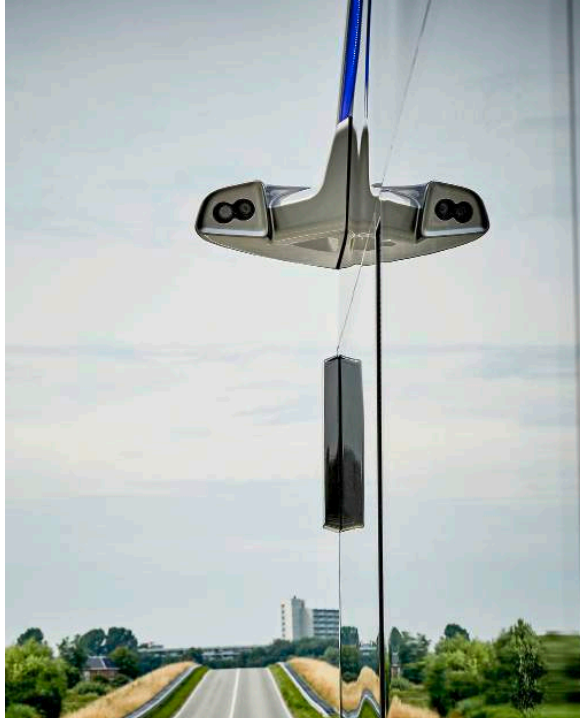
UPAVISAN (Santander)

**CONFEBUS**

**Copyright**

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

# SUMARIO



**Editorial**

“Dos meses, seis retos” 04

**Confebus**

El autobús transporta más de 192 millones de turistas al año en España 06

Se solicita aplicar al transporte público el IVA superreducido 09

CONFEBUS califica de “paso positivo” la aprobación de la proposición de financiación del transporte colectivo 10

Apoyo a la candidatura de Antonio Garamendi a la presidencia de la CEOE 12

Últimas reuniones de la Junta Directiva 14

Las Comisiones de Trabajo de CONFEBUS analizan licitaciones, aspectos laborales y el transporte discrecional 20

**Entorno nacional**

El autobús, uno de los modos de transporte por carretera más seguros según la DGT 25

Los planes de ayudas para la adquisición de vehículos sostenibles deben incluir el gas natural 26

El Consejo del Transporte de CEOE remite sus prioridades a Fomento 28

Los costes del autocar se incrementan en el primer semestre de 2018 31

**Unión Europea**

Gobierno, eurodiputados y CONFEBUS defienden el sistema concesional ante la Unión Europea 42

Bulgaria recuerda las prioridades de la Comisión en materia de transporte 46

**Autonomías**

47

**Foro de expertos**

20 años de Seguridad Vial en el autobús 67

La seguridad vial en el transporte mejoraría con la democratización de la tecnología 74

La inteligencia artificial será algo habitual en las empresas durante la próxima década 77

Descarbonizar las ciudades, del motor de combustión al transporte público 79

El papel del Dirse en la nueva empresa 81

**Formación**

83

**Empresa**

90

**Nombramientos y reconocimientos**

103

**IAA 2018: “Driven tomorrow”**

108

**Industria**

123

**Socios Colaboradores**

135



## “Dos meses, seis retos”

Estamos ya afrontando la última recta del año. Sin embargo, en CONFEBUS todavía tenemos los motores en pleno funcionamiento. Sin duda, son muchos los temas que requieren de la implicación de todo el sector. Por eso, a continuación, queremos trasladar aquellos puntos que continuaremos impulsando durante estos últimos meses de 2018.

### 1. Más allá de la Ley de Financiación del Transporte Público Urbano

El pasado septiembre el Congreso reclamó al Gobierno que presente una ley para financiar el transporte público urbano. En CONFEBUS creemos que la proposición no de ley aprobada por la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados supone un paso hacia delante. Sin embargo, también consideramos que este servicio debería **ampliarse a los servicios metropolitanos, de cercanías y rurales** para garantizar la prestación un servicio que debería ser un bien de primera necesidad debido a la garantía de movilidad que representa para millones de personas en España y por su aporte a la sostenibilidad y al medio ambiente. En este sentido, continuaremos trasladando a los grupos de interés que el actual marco de financiación del transporte colectivo es **inestable, inequitativo y arbitrario y que no se encuentra encuadrado en ninguna planificación estratégica**, lo que imposibilita apuestas estratégicas a medio-largo plazo por parte de los operadores e instituciones responsables del transporte urbano y regional.

### 2. El IVA superreducido, también para el autobús

En relación con la posibilidad de ampliar el IVA superreducido a más servicios y bienes de primera necesidad, seguiremos solicitando al Gobierno que incluya al transporte público en autobús entre este tipo de servicios y pueda acogerse a esta clase de IVA. Esta posibilidad repercutiría en **beneficio de los usuarios** al permitir una reducción del precio del billete de en torno al 5%.

### 3. Ley de Cambio Climático y Transición Energética: el autobús, actor clave para la movilidad sostenible

Respecto a la Ley de Cambio Climático y Transición Energética, sobre la cual el Gobierno ha expresado su intención de presentar un texto antes de final de año, desde el sector haremos hincapié en el que el autobús es un actor clave para conseguir una movilidad más sostenible, ya que contribuye a la **disminución de la contaminación**, así como a la mejora de la congestión que provoca el tráfico en las ciudades y carreteras. También continuaremos poniendo el foco en el esfuerzo que está haciendo el sector en los últimos años trabajando por el ahorro energético, la limitación de las emisiones de CO<sub>2</sub> o el uso de fuentes de energías limpias, como el gas y las renovables, tanto en las flotas como en las instalaciones.

### 4. El transporte discrecional, un servicio de “puerta a puerta” en alza

En España, más de 192 millones de turistas al año utilizan el autobús como medio de transporte para sus desplazamientos dentro de nuestro país. En este sentido, el transporte discrecional y, en particular el turístico, ha tenido una importante evolución en los últimos años, que desde la Confederación continuaremos impulsando. Y es que las flotas destinadas a uso turístico han mejorado cualitativamente tanto en materia de servicios, como en seguridad y sostenibilidad.

### 5. La seguridad, en el punto de mira del sector

Aunque el autobús es uno de los modos más seguros de transporte por carretera, todos en el sector somos conscientes de la **importancia del factor humano y del factor técnico** cuando ocurre un accidente. Así, vamos a seguir trasladando al **Gobierno** que se pongan en marcha medidas como la tolerancia cero de alcohol y drogas a los conductores profesionales; la instalación obligatoria de alcolocks; 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 tal y como se hace en otros modos de transporte.

### 6. Defensa del sistema concesional español

Seguiremos trabajando por el mantenimiento de nuestro sistema de transporte regular, a través de concursos transparentes, concurrentes y equilibrados, debiendo primarse la sostenibilidad desde el punto de vista social, medioambiental y económico. Un sistema que permite conectar diariamente más de 8.000 poblaciones en unas condiciones muy elevadas de calidad y seguridad y a unos precios muy económicos.

Seis retos muy relevantes en los que esperamos que haya avances significativos tomando en cuenta la importancia del autobús en España como vertebrador de toda la geografía nacional y como garantía de una movilidad sostenible.



## 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.



# El autobús transporta más de 192 millones de turistas al año en España

España cuenta con la flota más moderna de Europa



Con motivo de la celebración del Día Mundial del Turismo, CONFEBUS quiso recordar que más de 192 millones de turistas al año usan este medio de transporte para sus desplazamientos dentro de nuestro país. “Aunque la mayoría de

los turistas entran en nuestro país por avión, los desplazamientos a nivel interno los realizan por carretera, siendo, por tanto, un elemento clave para su satisfacción, la calidad de las vías por donde lo hacen, y es en este punto donde cobra

protagonismo un actor que puede pasar desapercibido, pero que, sin duda, colabora a que el sector turístico español ocupe el liderazgo mundial: el autobús”, explica Rafael Barbadillo, presidente de CONFEBUS.

### **El transporte discrecional y, en particular el turístico, ha tenido una importante evolución en los últimos años**

El transporte discrecional y, en particular el turístico, ha tenido una importante evolución en los últimos años, “una forma de viajar viendo de puerta a puerta”. Las flotas destinadas a uso turístico han mejorado cualitativamente tanto en materia de servicios, como en seguridad y sostenibilidad. En el primero de los aspectos, en estas cuatro décadas hemos visto como los vehículos han mejorado en cuanto a confort y ergonomía, con asientos más amplios y habitáculos más cómodos y atractivos y servicios como cafetería, atención de azafatas... Tanto es así, que actualmente, España cuenta con la flota más moderna de Europa.

Asimismo, se han ido incorporando las nuevas tecnologías con un espíritu claramente innovador. Tanto, a través del desarrollo de aplicaciones informáticas o webs que facilitan el acceso a la información de los usuarios del transporte (compra de billetes, horarios, tiempos de salida y llegada, ubicación del vehículo...), como aquellas relacionadas con el servicio que se presta a bordo: wifi, multimedia y entretenimiento individual a bordo...

También en materia de seguridad los avances han sido considerables, con la incorporación de elementos de seguridad activa (sistema de frenado de emergencia, asistente de carril, control de presión de neumáticos, cámaras de visión internas y externas, etc.) y seguridad pasiva (cinturones de seguridad, resistencia estructural al vuelco, anclajes, etc.).

Por último, las compañías han hecho también un importante esfuerzo en materia de sostenibilidad, con la apuesta por vehículos sostenibles como los híbridos, o los impulsados por gas natural o eléctricos.

### **Una oportunidad de negocio para las empresas del sector**

Según una encuesta realizada por CONFEBUS, el 60% de las empresas dedicadas a transporte discrecional, declaran no haber percibida la mejora experimentada por el sector turismo en los últimos años. “Estos datos deben dar lugar a la reflexión—señala Barbadillo—“el transporte de turistas es una clara oportunidad para el sector que no puede desaprovechar. Quizá el primer paso sea realizar una reflexión sobre los hábitos de los nuevos turistas con el fin de adaptar la oferta a las mismas y encontrar el nicho de negocio”.

Asimismo, la Confederación está trabajando en la implantación de un sistema de clasificación por estrellas, para identificar la calidad y confort de los autocares.

Desde CONFEBUS, señalan también otras áreas claves de mejora como las infraestructuras que soportan la actividad. En este punto, la Confederación lleva reclamando hace tiempo la puesta en marcha de un Plan Renove de las principales estaciones para adecuarlas a las nuevas necesidades de la demanda en términos de instalaciones, seguridad, accesibilidad, sostenibilidad, intermodalidad y servicios. En concreto, la iniciativa impulsada por CONFEBUS está destinada a la renovación de 60 estaciones (las ubicadas en poblaciones con más de 100.000 habitantes), con una inversión de 120 millones de euros y 650 millones de usuarios beneficiados al año. “Sin duda, esta renovación es imprescindible para mejorar la calidad de servicio que reciben los turistas como inicio y final de sus desplazamientos, sin olvidar, los beneficios en imagen de marca España que reportaría”, afirma el presidente de CONFEBUS.

“Otra asignatura pendiente es la intermodalidad. Es necesario crear estacionamientos turísticos en el centro de las ciudades, así como plataformas para la conexión multimodal de los autocares con otros medios de transporte, especialmente con el transporte ferroviario, aéreo y marítimo en nodos urbanos. Algo que redundará en beneficio de todos”, concluye Barbadillo. ■

# Se solicita aplicar al transporte público el IVA superreducido

El autobús: un servicio sostenible de primera necesidad

Con motivo de la celebración de la Semana Europea de la Movilidad, CONFEBUS quiso recordar que el autobús, al ser un transporte colectivo, es un actor clave para conseguir una movilidad más sostenible contribuyendo a la disminución del CO<sub>2</sub> y de las partículas NOx

que se emiten a la atmósfera y por tanto a la reducción de la contaminación, así como a la mejora de la congestión que provoca el tráfico en las ciudades y carreteras, ya que cada autobús sustituye de media entre 14-30 vehículos privados.





A esta característica se suman otras como su carácter estratégico para la sociedad y la economía españolas, ya que gracias a su capilaridad garantiza la movilidad de millones de personas cada día, siendo en ocasiones el único medio de transporte colectivo. El autobús conecta diariamente 8.000 poblaciones. Prácticamente no hay ningún núcleo de población con más de 50 habitantes que no sea atendido al menos por una línea interurbana de autobuses.

Una posibilidad que repercutiría en beneficio de los usuarios, permitiendo una reducción del precio del billete del 5%

Por todo ello, desde CONFEBUS, y en relación con la posibilidad de crear un IVA superreducido para los servicios y bienes de primera necesidad, solicita al Gobierno incluya al transporte público de viajeros por carretera entre este tipo de servicios y pueda acogerse a esta clase de IVA. Una posibilidad que repercutiría en beneficio de los usuarios al permitir una reducción del precio del billete en torno al 5%.

### Un sector que apuesta por la sostenibilidad

La utilización de este medio de transporte evita la emisión de 6,7 millones de CO<sub>2</sub> que se hubieran emitido si los usuarios del autobús lo hubieran hecho en coche. Por poner estos datos en contexto, 6,7 millones de toneladas de CO<sub>2</sub> 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 (1).

De esta forma, si la promoción del autobús consiguiera una captación del 20% de los usuarios del vehículo privado, las emisiones de CO<sub>2</sub> se lograrían reducir en 917.000 Tm. Asimismo, las emisiones de CO<sub>2</sub> 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, tal y como señala CONFEBUS, está realizando un importante esfuerzo en los últimos años trabajando por el ahorro energético, la limitación de las emisiones de CO<sub>2</sub> o el uso de fuentes de energías limpias, como el gas y las renovables, tanto en las flotas como en las instalaciones. De hecho, las flotas cuentan ya con vehículos sostenibles como los híbridos, eléctricos o los propulsados por gas natural. “Desde CONFEBUS estamos comprometidos con el medio ambiente y queremos ser líderes en el sector en materia medioambiental, impulsando un transporte cada vez más respetuoso con el entorno en el que vivimos”, ha resaltado Rafael Barbadillo, presidente de CONFEBUS.

Desde CONFEBUS recuerdan también que 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”, ha añadido Barbadillo. ■

Las emisiones de CO<sub>2</sub> por viajero-km del autobús son seis veces menores que las del automóvil

(1) Fuente: [carbonquilt.org](http://carbonquilt.org), organización británica que ayuda a visualizar las emisiones de dióxido de carbono y de otros gases.

# CONFEBUS califica de “paso positivo” la aprobación de la proposición de financiación del transporte colectivo

Debería ampliarse a los servicios metropolitanos, de cercanías y rurales

CONFEBUS ha mostrado su satisfacción por la aprobación por parte de la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados de la [Proposición no de Ley relativa al impulso de una ley de financiación del transporte colectivo urbano](#). Esta proposición fue registrada por Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea y fue pactada con el apoyo de PP, PSOE, Ciudadanos y Compromís.

Rafael Barbadillo, presidente de CONFEBUS, ha destacado que esta iniciativa “supone un paso positivo y cubre parcialmente una de las reivindicaciones históricas del sector”, aunque también ha señalado que “debería ampliarse a los servicios metropolitanos, de cercanías y rurales para garantizar que se preste un servicio que debería ser considerado bien de primera necesidad por la garantía de movilidad que representa para millones de personas en España y por su aporte a la sostenibilidad y al medio ambiente al colaborar en la disminución de las emisiones de CO<sub>2</sub> como alternativa al vehículo privado”.

## Un medio de transporte estratégico para la sociedad y economía españolas

El autobús es un medio de transporte estratégico para la sociedad y la economía españolas, ya que gracias a su capilaridad garantiza la movilidad de millones de personas cada día, siendo en ocasiones el único medio de transporte

colectivo. Además, el autobús puede sustituir a entre 14-30 vehículos privados y evita la emisión de 6,7 millones de CO<sub>2</sub> que se hubieran emitido si los usuarios del autobús lo hubieran hecho en coche. Por poner estos datos en contexto, 6,7 millones de toneladas de CO<sub>2</sub> sería lo que necesitan casi siete europeos de media para calentarse, alimentarse y desplazarse en más de un mes.

El transporte colectivo es clave para impulsar la movilidad sostenible

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

CONFEBUS ha resaltado que el actual marco de financiación del transporte colectivo urbano es inestable, inequitativo, arbitrario y no se encuentra encuadrado en ninguna planificación estratégica. Esta situación imposibilita apuestas estratégicas a medio-largo plazo por parte

de los operadores e instituciones responsables del transporte urbano, lo que redunda en su incapacidad para incorporar mejoras competitivas y optimizar el servicio a los ciudadanos en un marco tecnológico permanentemente cambiante.

En este sentido, el Congreso de los Diputados ha instado al Gobierno a establecer una mesa de trabajo con los Ayuntamientos, agentes sociales y administraciones autonómicas con el propósito de presentar, en el plazo de seis meses, una propuesta de ley de financiación del transporte público. ■



# Apoyo a la candidatura de Antonio Garamendi a la presidencia de la CEOE

La Junta Directiva de la Confederación Española de Transporte de Autobús (CONFEBUS) ha aprobado su respaldo y apoyo a la candidatura de Antonio Garamendi a la presidencia de la CEOE.

CONFEBUS considera que Garamendi, por su trayectoria profesional y profundo conocimiento del sector empresarial, es la persona idónea para liderar la CEOE en un momento clave para

la economía y las empresas españolas, ante los decisivos retos que tienen por delante, entre ellos, consolidar el proceso de recuperación iniciado en los últimos años.

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



# 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.**



# Últimas reuniones de la Junta Directiva

En las que se repasaron las principales novedades que se han producido en el sector



## MAN patrocinó la reunión de la Junta Directiva previa al verano

La Junta Directiva de CONFEBUS celebró su última reunión previa al verano, en la sede de CEOE, para repasar las principales novedades que se han producido en el sector.

El presidente de CONFEBUS, Rafael Barbadiello, informó sobre el documento elaborado por la Confederación donde se resumen las **principales prioridades** de mejora del transporte de viajeros por carretera, que ya han sido remitidas al nuevo Gobierno. En este documento, entre otros, CONFEBUS solicita una política integral

de transporte que impulse el autobús, así como la creación de una Secretaría de Estado de Movilidad. Además, la Confederación apuesta por diversas medidas para hacer del transporte colectivo de viajeros por carretera un medio más competitivo y eficaz, destacando el carácter del sector como elemento vertebrador y de cohesión social del Estado.

Por otro lado, se hizo referencia al reciente anuncio de la ministra de Hacienda, María Jesús Montero, asegurando que la subida del **impuesto al diésel** excluirá expresamente a transportistas profesionales y a autónomos, así como a la reciente modificación de la composición del

Impuesto Especial de Hidrocarburos, incluida en la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2018 y con efectos 1 de enero de 2019, por la que se ha integrado el tipo impositivo autonómico en el tipo estatal especial, quedando los tipos impositivos de gasóleos para uso general en 307 €/1.000 l de tipo general y 72 €/1.000 l de tipo especial, siendo ahora la totalidad del impuesto de 379 €/1.000 l en todo el territorio español.

Se aludió también a la reciente firma del IV Acuerdo para el Empleo y la Negociación Colectiva (**AENC 2018-2020**), que insta a que los sueldos de los trabajadores de los contratos públicos se desvinculen de la Ley de Desindexación y por lo tanto de las limitaciones de la misma a las revisiones de precios, lo que va en línea con las prioridades de la Confederación de derogar la citada Ley.

En el punto referido al **transporte discrecional**, se avanzaron las distintas medidas que CONFEBUS esta poniendo en marcha para mejorar y fomentar este tipo de servicios, como por ejemplo la creación de puntos específicos en las ciudades para que puedan parar los servicios turísticos, lo que contribuiría a la descongestión del tráfico y la mejora de la imagen de las ciudades, entre otros beneficios, o la habilitación paradas específicas prioritarias en los colegios para el transporte escolar, contribuyendo así a fomentar el uso del autobús a la hora de dejar a los niños en los centros educativos.

Además, se informó sobre las reuniones mantenidas por las **comisiones internas** de la Confederación de Laboral, en la que se analizaron 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...).

En cuanto a los asuntos específicos del Ministerio de Fomento, se habló sobre el nuevo organigrama de este Departamento y sobre la reciente comparecencia del nuevo ministro de Fomento, José Luis Ábalos, en la Comisión de Fomento del Congreso el pasado 12 de julio, en la que se refirió al sistema concesional español de

transporte de viajeros por carretera, destacando como nuestro país cuenta con **una de las redes más tupidas y eficientes de autobús** de toda Europa y como, en ese contexto, continuarán con el proceso de renovación de estas concesiones.

A continuación se hizo referencia a la reunión mantenida en Madrid entre la comisaria europea de Transportes, Violeta Bulc, y el ministro de Fomento, para tratar, entre otros temas, el Paquete de Movilidad de la Comisión Europea. Así, respecto a la revisión del **Reglamento de Autobuses (1073/2009)**, adoptado por la Comisión en noviembre de 2017, Bulc informó al ministro de Fomento que los servicios de la Comisión han preparado una propuesta que pueda ser compatible con el sistema español, que el ministro se ha comprometido a estudiar. Además, ambos valoraron positivamente el diálogo constante con los servicios del Ministerio para estudiar las posibilidades de encajar el modelo español.

Asimismo, respecto a los temas europeos, se repasó la situación en la que se encuentran los Paquetes de Movilidad I y II de la Comisión Europea, así como el reciente lanzamiento de la tercera y última fase de estas acciones para modernizar el sistema europeo de transportes. Con este III Paquete, 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.

Por otro lado, se examinaron las principales novedades a **nivel autonómico**, destacando la aprobación del Proyecto de Ley de Transporte Público de Viajeros por Carretera de Castilla y León, que reconoce por primera vez al autobús como un servicio esencial y universal, o las ayudas del Gobierno de Cantabria, por importe de más de 9 M€, destinadas al servicio de acompañantes de transporte escolar en los dos próximos cursos.

En este punto, se analizaron las conclusiones y resultados de los dos días de trabajo y networking del **4º Curso de Verano de CONFEBUS**, que un año más se ha celebrado en el Palacio de la Magdalena de Santander en colaboración

con la UIMP, con el foco puesto en el “Autobús y Digitalización”. Un curso que fue el lugar de encuentro para la puesta al día de las principales tendencias y novedades del transporte de viajeros por carretera y en el que se abordarán específicamente el futuro de la movilidad y los cambios que las nuevas tecnologías están introduciendo tanto en los vehículos, como en la gestión de las empresas y sus flotas. Para analizar todas estas cuestiones el Curso contó con casi 20 ponentes 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 Combiberia-, que expondrán las materias de mayor actualidad en el sector en seis mesas, que se estructurarán en un formato de conferencia y debate, lo que permitirá la participación directa de asistentes y ponentes.

Durante la reunión de la Junta Directiva también se analizaron otras cuestiones de interés para el sector como las observaciones de la Confederación a la revisión de la Directiva de la CE sobre la promoción de vehículos limpios; la escasez de conductores profesionales, que complica cada vez más la contratación de trabajadores y las medidas que se van a poner marcha para paliar esta demanda; así como algunas de las notas de prensa enviadas por la Confederación solicitando al nuevo Gobierno una política integral de transporte que impulse al autobús, otra con motivo del Día Mundial del Medio Ambiente, poniendo en valor como el autobús evita la emisión de casi 7 millones de toneladas de CO<sub>2</sub>, junto con otra coincidiendo con la primera operación salida de verano.

Se recordó también el acuerdo de colaboración firmado entre **Iberaval** y CONFEBUS, con el que persigue reforzar la atención a las necesidades de financiación del sector del transporte colectivo de viajeros por carretera.

Finalmente, se incorporó a la reunión Manuel Fraile, director comercial de Autobuses de **MAN Truck & Bus Iberia**, que estuvo acompañado por Ignacio Bendala, jefe Nacional de Buses Discrecionales de la compañía, para presentar las principales novedades que la marca alemana presentará en la próxima edición de **IAA**

**Hannover 2018**, que tendrá lugar el próximo mes de septiembre.

Entre las primicias que la marca expondrá en este salón, Manuel Fraile destacó la nueva generación del MAN Lion's City. MAN Truck & Bus exhibirá en su stand como novedad mundial un autobús urbano con el nuevo motor de GNC con Efficient Hybrid y, también por primera vez, un prototipo del Lion's City E 100% eléctrico, el eBus.

Asimismo, se refirió a la nueva cadena cinemática, común para todas las gamas de chasis y vehículo integral de MAN y Neoplan, se consigue un incremento de potencia de 10 CV (430, 470 y 510CV) y un aumento del par de 100 Nm. Cuenta con una nueva caja de cambios MAN Tipmatic y además cumple con la normativa de emisiones Euro 6d, siendo compatible con HVO.

Finalmente, como medida eficaz contra los accidentes originados por el ángulo muerto, se expondrán dos vehículos NEOPLAN, Skyliner y Cityliner, que contarán con un nuevo sistema de sustitución de retrovisores, que destacan por la eliminación del ángulo muerto, la integración de la información de los retrovisores, así como su alta resolución independientemente de la luz natural, mejorando la visión de noche y cuando cambian las condiciones de iluminación.

Al término de la reunión MAN ofreció un almuerzo para los miembros de la Junta Directiva.

### Reunión en la nueva planta de Irizar e-mobility

Asimismo, por invitación del Grupo Irizar, el pasado septiembre la Junta Directiva se reunió en la nueva planta Irizar e-mobility, en Aduna, analizando la principal actualidad del transporte de viajeros por carretera.

De este modo, se informó sobre las cartas enviadas desde la Confederación al nuevo Gobierno (Ministerios de Fomento, Industria y Transición Ecológica, la DGT, etc.), para trasladar las **principales prioridades de mejora** del sector del transporte de viajeros por carretera.

Entre otras reivindicaciones, y en relación con la posibilidad de crear un **IVA superreducido** para



los servicios y bienes de primera necesidad, CONFEBUS ha solicitado al Gobierno que incluya al transporte público de viajeros por carretera entre este tipo de servicios y pueda acogerse a esta clase de IVA. Una posibilidad que repercutiría en beneficio de los usuarios al permitir una reducción del precio del billete en torno al 5%.

Asimismo, la Confederación 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.

Por otro lado, la Junta Directiva aprobó el respaldo y **apoyo a la candidatura de Antonio Garamendi** a la presidencia de la CEOE, al considerar que por su trayectoria profesional y

profundo conocimiento del sector empresarial es la persona idónea para liderar la CEOE en un momento clave para la economía y las empresas españolas, ante los decisivos retos que tienen por delante, entre ellos, consolidar el proceso de recuperación iniciado en los últimos años.

En el punto referido al **transporte discrecional**, se avanzaron las distintas medidas que CONFEBUS esta impulsando para mejorar y fomentar este tipo de servicios, como por ejemplo la creación de puntos específicos en las ciudades para que puedan parar los servicios turísticos, lo que contribuiría a la descongestión del tráfico y la mejora de la imagen de las ciudades, entre otros beneficios, o la habilitación paradas específicas prioritarias en los colegios para el transporte escolar, contribuyendo así a fomentar el uso del autobús a la hora de dejar a los niños en los centros educativos. A tal fin, la Confederación va poner en marcha en los próximos días una comisión interna de trabajo para elaborar un plan de acción con propuestas para impulsar



el transporte discrecional, turístico y regular de uso especial (escolar y laboral).

Además, tras el periodo vacacional, se retomaron los trabajos de las **comisiones internas** de la Confederación de Laboral, así como la dedicada a los modelos de licitaciones y contrataciones.

En cuanto a los asuntos específicos del **Ministerio de Fomento**, se hizo referencia sobre la resolución dictada el pasado 31 de julio por el Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales (TACRC), ante el recurso interpuesto contra el proceso de licitación de las líneas Madrid-Granada-Nerja y Santander-Bilbao-La Manga, que ha provocado que Fomento publique una resolución desestimando estos procedimientos abiertos de contratación. Así, es de prever que el pliego de licitaciones sea modificado para adecuarse a las observaciones de esta nueva resolución del TACRC.

A continuación, respecto a los temas europeos, se informó detalladamente sobre el desayuno de trabajo celebrado en la sede del Parlamento Europeo, que puso el foco en el impacto que tendrá en España la **propuesta para modificar el Reglamento 1073/2009** de servicios internacionales de autobús, y que fue organizado por los eurodiputados Inés Ayala (PSOE), Izaskun Bilbao (PNV) y Luis de Grandes (PP), quienes defendieron el actual sistema español por considerarlo una buena práctica de colaboración público-privada que permite que todas las poblaciones del estado español de más de cincuenta habitantes dispongan de una conexión por autobús. Por su parte, el presidente de CONFEBUS presentó los datos que avalan la eficacia de la organización del mercado de servicios regulares de transporte en autobús que existe en España para garantizar un servicio seguro, a un coste asequible, de calidad y con adecuadas condiciones sociales y laborales para los profesionales que lo prestan.

El debate contó con la participación la secretaria general de Transportes de Fomento, María José Rallo, y de la directora general de Transporte Terrestre, Mercedes Gómez, quienes resaltaron el papel histórico del autobús en España en dar

movilidad y accesibilidad a toda la población, permitiendo tener una de las redes más eficientes y densas de transporte de viajeros. Rallo recalcó que España no puede asumir modificar un sistema que se considera muy bueno y, dado que la propuesta de Reglamento amenaza este sistema, también señaló que Fomento ha venido trabajando y seguirá trabajando con la Comisión Europea con el fin de mejorar la propuesta.

Finalmente, Joselyn Fajardo (jefe adjunto del Gabinete de la Comisaria de Transportes, Violeta Bulc) reconoció la particularidad del sistema español y confirmó que la Comisión ha escuchado las preocupaciones del sector y de las autoridades españolas, y en la misma línea, Eddy Liegeois, jefe de Unidad de Transporte por Carretera de la DG MOVE de la Comisión Europea, reiteró que la propuesta de la Comisión es tan solo un punto de partida para recabar opiniones que permitan mejorarla y afirmó que hay que tener en cuenta las particularidades de España.

Por último, se repasaron las principales novedades a nivel autonómico, como el retraso en las licitaciones de los contratos de Extremadura o de Andalucía, la puesta en marcha del Plan de Formación 2018-2019 de CONFEBUS, subvencionado por el Ministerio de Fomento, así como el catálogo de servicios que CONFEBUS ofrece a sus empresas y asociaciones, junto con los acuerdos que ha alcanzado con diversos proveedores, en condiciones preferentes, para todos los miembros de la Confederación.

A continuación, se incorporaron a la reunión varios responsables del Grupo Irizar, para presentar la nueva planta de **Irizar e-mobility**, la primera planta de electromovilidad europea, que con una inversión de 75 M€, y una superficie construida de 18.000 m<sup>2</sup> se inauguró el pasado mes de mayo en la localidad guipuzcoana de Aduna.

Irizar e-mobility nace con el objetivo de aportar soluciones integrales de electromovilidad personalizadas para las ciudades, tanto en lo que respecta a la fabricación de autobuses 100% eléctricos, como la fabricación e instalación de los principales sistemas de infraestructura necesarios para la carga, tracción y almacenamiento



de energía. Todos ellos diseñados y fabricados con tecnología 100% del Grupo y con la garantía y la calidad de servicio de Irizar. Así, el operador tiene la ventaja adicional de contar con un interlocutor único en todas las fases del proyecto incluyendo el servicio post venta, el mantenimiento y la reparación que se hacen a medida e incluyen una atención integral de los vehículos.

Con una capacidad productiva inicial de 1.000 vehículos año, en la nueva plantase se producen autobuses urbanos de 10,8 m y 12 m que circulan desde 2014 en diferentes ciudades europeas, autobuses articulados y, en breve, biarticulados, así como otros vehículos eléctricos. La gama actual de vehículos Irizar e-mobility contempla tres modelos: Irizar ie bus, Irizar ie tram e Irizar ie truck.

Además, Irizar e-mobility realiza labores de asesoramiento y de mantenimiento predictivo e integral y ofrece soluciones rentables y de vanguardia con actualizaciones constantes de los sistemas incorporados para responder de manera eficaz al desafío de aprovechar al máximo la vida útil de cada vehículo, optimizando así el valor de sus activos. Asimismo brinda un sistema de gestión de flotas que, además de realizar un seguimiento exhaustivo de los costes y eficiencia totalmente personalizable, puede optimizar el rendimiento y la rentabilidad de cada flota y aportar seguridad durante la conducción.

Para finalizar, los miembros de la Junta Directiva pudieron realizar una visita guiada por la nueva planta. ■

# Las Comisiones de Trabajo de CONFEBUS analizan licitaciones, aspectos laborales y el transporte discrecional



Las comisiones de trabajo de CONFEBUS en materia de licitaciones, laboral y transporte discrecional se reunieron en la sede de la Confederación, unos encuentros que se enmarcan dentro del Plan de Acción de 2018 de CONFEBUS, que incluía la creación de diferentes comisiones de trabajo para estudiar y debatir los asuntos y políticas que afectan al sector para elaborar criterios y análisis que serán sometidos posteriormente a los órganos de gobierno de la Confederación. Además de las tres mencionadas anteriormente, CONFEBUS también cuenta con comisiones de trabajo en materia de normativa, innovación, fiscal y coordinación territorial.

La **Comisión de Licitaciones** examinó diferentes ejemplos de pliegos de contratación para todo tipo de servicios de transporte (regular de uso especial, urbano y regular de uso general), buscando identificar las mejores prácticas que permitan, entre otros aspectos, garantizar la

solvencia del contratista, mejorar la calidad del servicio y su eficiencia.

Por su parte, la **Comisión Laboral** trató las cuestiones que más inciden en el sector en materia de negociación colectiva, relaciones laborales, empleo y asuntos sociales. La discusión puso sobre la mesa diversas opciones para encontrar soluciones y obtener datos comparativos que cualitativamente contribuyan a dar respuestas.

Finalmente, la **Comisión de Transporte Discrecional** discutió un plan de acción con propuestas de trabajo para impulsar los servicios de transporte discrecional y turístico en autobús, abarcando diferentes aspectos relacionados con la imagen y la calidad, otros normativos y también la recopilación de buenas prácticas y casos de éxito para facilitar su promoción e implantación. ■



# RESCUE SYSTEM

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



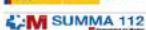
ADAPTABLE A TODAS LAS BUTACAS. AUMENTE EL NIVEL DE SEGURIDAD DE SUS VEHÍCULOS.



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

SEGURIDAD ACTIVA		SEGURIDAD PASIVA	SEGURIDAD POST-ACCIDENTE	
ACTIVE SAFETY		PASSIVE SAFETY	POST-ACCIDENT SAFETY	
PREVENT	CORRECT	PROTECT	ALERT	RESCUE
PREVENIR	CORREGIR	PROTEGER	ALERTAR	RESCATE

ESTUDIADO Y AVALADO POR



NORMALIZADO POR AENOR



UNE 26107

POWERED BY:



WWW.E-RESCUE.COM

T: (+34) 91 854 85 27

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

info@e-rescue.com

# SOLRED y CONFEBUS amplían su acuerdo de colaboración a Portugal

El pasado año SOLRED y CONFEBUS suscribieron un Acuerdo de Colaboración, con el objeto de la emisión y comercialización de la tarjeta SOLRED para los asociados de CONFEBUS, obteniendo importantes ventajas en la compra de carburantes y demás productos de la marca REPSOL en toda la Red General de Estaciones de Servicio de España.

Ahora, el acuerdo se amplía también a la red de estaciones de servicio de Portugal, con los siguientes descuentos:

- **4 céntimos de euros/litro** en la [Red General de Estaciones de Servicio de Portugal](#)
- **6 céntimos de euro/litro** en la [Red Especial de Estaciones de Servicio de Portugal](#)

Para más información, se puede acceder a las condiciones de este Acuerdo en la web de [CONFEBUS](#). ■



## ACUERDO



### DESCUENTOS -BONIFICACIONES

Diesel Premium e+10	Diesel e+	Diesel e+	Gasóleo Bonificado	Parkings Seguros	ViaT Coste 0	Telemat
14 cts./€	12 cts./€	10 cts./€	5 cts./€	Gratis	0€	50%
Más de 60 EE.S especiales	Más de 60 EE.S especiales	Más de 800 EE.S especiales	En 185 EE.S.	En los más importantes corredores	Alta y ampliación	1 Depósito 47,50€ 2 Depósitos 54,00€ Instalación 58,20€

<http://www.confibus.org/publicaciones/ver/1773/repsol-tarjeta-solred>

# Servicios para los asociados



A continuación desglosamos los diferentes servicios que CONFEBUS ofrece a sus empresas y asociaciones, junto con los acuerdos que ha alcanzado con diversos proveedores, en condiciones preferentes, para todos los miembros de la Confederación.

## Acuerdos:

- [GRUPO CONTINENTAL](#) (Continental Automotive Spain y Continental Tires España). Soluciones y servicios de Continental en España para poder integrar nuevas tecnologías y mejorar en la efectividad de sus empresas.
- [TOMTOM TELEMATICS](#). Gestión de flotas, telemática para vehículos y servicio para el vehículo conectado.
- [E-RESCUE SYSTEM](#) ofrece un sistema de rescate integrado en los asientos que en caso de accidente permite inmovilizar al ocupante contra el respaldo y desanclar los asientos para extraer a los heridos de la forma más segura y rápida.
- [MOVELIA](#) es la primera Central de Compra de billetes de autobús por Internet, que cuenta con el respaldo del Ministerio de Ciencia y Tecnología, del Ministerio de Fomento, así como de las principales compañías de transporte de viajeros por carretera. Está integrada por 23 operadores de transporte que representan a más de 70 empresas, lo que permite ofrecer más de 55.000 combinaciones posibles de trayectos.
- [HIDRAL GOBEL](#). Fabricante y distribuidor de plataformas, rampas y material para personas con movilidad reducida.
- [CEPSA](#) y [REPSOL](#). Tarjeta gasoil. Descuento en gasóleo.

- [WILLIS TOWERS WATSON](#). Seguros para autobuses en condiciones muy especiales.
- [SHS Consultores](#). Empresa de consultoría especializada en servicios informáticos, con la nueva solución vertical AURIGA
- [VODAFONE](#). Acuerdo telefonía fija y móvil.
- [INSIA](#). Certificación de la Seguridad.
- [AENOR](#). Condiciones especiales en la certificación de las siguientes normas: UNE-EN ISO 9001, UNE-EN ISO 14001, OHSAS 18001 y UNE-EN 13816. Asimismo, disfrutarán de descuentos en la adquisición de normas, servicios de información, publicaciones y cursos de formación.
- [FINAXIT](#). Gestión fiscal especializada y recuperación de impuestos en el extranjero, especialmente recuperación de IVA para empresas de autobuses que realicen servicios en Alemania y Austria.
- [CETM-SINTRA](#). Oficina en Francia para la gestión del salario mínimo.

Asimismo, la Confederación también pone a disposición de sus asociados los siguientes servicios:

## Información:

- Circulares Informativas, sobre normativa de transporte de viajeros por carretera: fiscal, laboral, transporte regular, discrecional, escolar, seguros, financiación, ayudas, subvenciones, jornadas, ferias, seminarios, asambleas, formación, etc.
- Telefónicamente, atención de cualquier tipo de consulta en materia de transporte de viajeros por carretera.
- Prensa diaria, CONFEBUS News, con todas las noticias de actualidad sobre el transporte de viajeros por carretera, y envío de la Revista CONFEBUS, con la última información del sector. Presencia en internet (<http://www.confibus.org/>) y en las redes sociales: [Facebook](#), [Twitter](#), [Flickr](#), [Google +](#), [Linkedin](#) y [Youtube](#).

## Representación en Instituciones:

Consejo Nacional de Transportes Terrestres, Comité Nacional del Transporte por Carretera, Comité Ejecutivo y Junta Directiva de CEOE, Consejo del Transporte y la Logística de CEOE, BUSINESSSEUROPE, FIAA, etc.

## Asesoramiento:

Laboral, fiscal, ayudas, sanciones, etc.

## Gestión:

- Tramitación y venta de libros nacionales e internacionales. Ruta, Reclamaciones, CEE e Interbus.
- Licencia Comunitaria. Tramitación en la Dirección General de Transportes del Ministerio de Fomento.
- Visados Nacionales e Internacionales
- Certificados de paralización de autocares, discrecional, regular y urbano.
- Compulsas de documentos.
- Distintivos medioambientales para circular por ciudades europeas.
- Reclamación IVA en subvenciones a la explotación.
- Reclamación intereses Plan pago a proveedores.

## Formación:

- Cursos sin coste para tu empresa (conducción, seguridad, ahorro, gestión...).
- CAP (formación continua obligatoria).
- Máster en Dirección y Gestión de Empresas de Transporte de Viajeros por Carretera.

Para ampliar información sobre cualquiera de estos acuerdos y servicios puede ponerse en contacto con CONFEBUS a través del teléfono 914 319 864, del correo electrónico [confibus@confibus.org](mailto:confibus@confibus.org) o de su página web [www.confibus.org](http://www.confibus.org) ■



# El autobús, uno de los modos de transporte por carretera más seguros según la DGT

1.750 millones de pasajeros viajan al año en autobús, un modo valorado por su seguridad, precio, calidad y eficiencia

El autobús es uno de los modos de transporte por carretera más seguro, según se desprende de diversos informes publicados por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial sobre siniestralidad en 2017 con datos de la Dirección General de Tráfico. Así, el turismo es el tipo de vehículo con mayor nivel de implicación en accidentes de tráfico, estando presente en cuatro de cada cinco accidentes con víctimas y que supone el 56% de los accidentes con víctimas tomando en cuenta el medio de desplazamiento. Le sigue la motocicleta (19,4%), el vehículo de mercancías (11,6%), la bicicleta (5,7%) y el ciclomotor (5,4%). El autobús ocupa la última posición del

ranking, participando únicamente en el 1,5% de los accidentes con víctimas.

De esta forma, el autobús ofrece a los usuarios niveles de seguridad similares a los de la aviación o el ferrocarril. Si se atiende al número de fallecidos, de las 1.443 víctimas mortales que hubo en 2017 en accidentes de tráfico y que iban en algún modo de transporte, tres eran ocupantes de autobuses (0,2% del total), lo que supone la menor tasa de mortalidad por tipo de vehículo. El mayor número de fallecidos se registró en turismos (55,3%), motocicletas (24,8%), vehículos de mercancías (10,7%), bicicletas (5,4%) y ciclomotores (3,3%).



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

**La seguridad del pasajero, crucial para el sector**

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

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

Como parte de su compromiso con la sociedad y con la seguridad, CONFEBUS ha propuesto además a la Dirección General de Tráfico medidas como la tolerancia cero de alcohol y drogas a los conductores profesionales; la instalación de alcoholoks 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. ■

## Los planes de ayudas para la adquisición de vehículos sostenibles deben incluir el gas natural

Ya que la movilidad eléctrica no es una alternativa viable, a día de hoy, para el transporte profesional

El Departamento de Viajeros del Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC), que preside CONFEBUS, ha remitido una carta a la ministra de Industria, Comercio y Turismo, Reyes Maroto, en relación con los planes de ayudas para la adquisición de vehículos propulsados con combustibles alternativos, llamando la atención con la problemática ligada al reparto de los fondos que la Administración realiza en los mismos.

El diseño actual de los citados planes dará como resultado una cuantiosa disminución en las cantidades a las que finalmente puedan acceder los compradores de vehículos movidos por gas natural respecto a los pasados. Y ello es particularmente difícil en el caso de vehículos destinados al transporte profesional, para los cuales otro tipo de fuentes de energía capaces de sustituir al diésel no están tan desarrolladas o no tienen



el rendimiento necesario para el transporte profesional.

Dichos planes se basarían en cuotas por tecnología y estarían especialmente destinados a la movilidad eléctrica en detrimento del resto de combustibles alternativos. Dado que la movilidad eléctrica no es una alternativa viable, a día de hoy, para el transporte profesional, esta iniciativa supondría dejar fuera de los planes de ayuda a las empresas y autónomos del sector del transporte por carretera que apuesten por el transporte sostenible mediante el uso de combustibles como el gas natural.

Es necesario recordar que en el Plan Movalt 2017 los vehículos de gas natural supusieron cerca del 50% de las ayudas y desplazaron un 80% del combustible convencional. En 2017, por tanto, no hubo una cuota limitativa para el gas natural vehicular y las ayudas se asignaron según la preferencia del mercado. Con ello, sin lugar a dudas, se respaldó de una forma sensible al vehículo industrial.

Con ese enfoque se marcaba un antes y un después, respondiendo a una sensibilización

gubernamental sobre la necesidad de apoyar al sector del transporte en su voluntad de reducir el impacto ambiental, teniendo en cuenta la importancia de este sector para el desarrollo económico y medioambiental del país (no en vano España es el primer productor europeo de vehículos pesados de gas natural y el tercer país de la UE en volumen de transporte por carretera).

De ese modo, el CNTC entendía que el argumento de aquellos que defienden el sistema de cuotas como activador de la demanda del usuario de turismos (y su supuesto efecto sobre el PIB) había quedado superado y sustituido por el modelo aplicado en 2017.

Sin embargo, se ha observado con preocupación que los planes de movilidad sostenible podrían estar a punto de dar un paso atrás. Es por todo ello que el CNTC ha solicitado a Reyes Maroto una reunión para poder explicarle esta problemática, al objeto de recabar el apoyo de su Ministerio en la defensa del derecho de los transportistas españoles a beneficiarse de las ayudas para vehículos impulsados por gas natural. ■

# El Consejo del Transporte de CEOE remite sus prioridades a Fomento

El Consejo del Transporte y la Logística de CEOE, que está presidido por CONFEBUS, ha remitido al Ministerio de Fomento un documento con sus propuestas prioritarias en materia de transporte y logística.

A continuación desgranamos las principales prioridades del transporte de viajeros por carretera:

- La **financiación del transporte** es un elemento fundamental para garantizar la movilidad de las personas, independientemente de su condición o territorio. Los transportes urbanos, los de carácter metropolitano, los servicios rurales y de débil tráfico deben estar garantizados a través de una regulación normativa, que persiga su prestación en base a criterios objetivos y equilibrados. Igualmente, el transporte público y colectivo debe gozar de neutralidad fiscal por su contribución a la sostenibilidad.
- **Externalización de la gestión de las empresas públicas de transporte de viajeros**, obedeciendo a criterios de gestión eficiente y de calidad de servicio.
- Construcción y habilitación de **carriles bus y plataformas reservadas** como forma de reducir la congestión, contaminación en los ejes de acceso a las ciudades y mejorar la calidad del servicio público.
- Desarrollo de un **Plan integral de Modernización y rediseño de las estaciones de autobuses** en las Comunidades Autónomas, con apoyo del Ministerio, que cubra, al menos, la renovación de las estaciones de las capitales de provincia y de los núcleos de población de más de 100.000 habitantes y sean nodos de comunicación vertebradores de sus respectivos territorios.
- **La red concesional del Ministerio de Fomento no debería desagregarse de los tráficos parciales que se desarrollan en una Comunidad Autónoma**, por cuanto ello puede afectar al equilibrio y viabilidad del servicio concesional. Sólo en casos excepcionales, y siempre que se siga garantizando el equilibrio y viabilidad del servicio competencia del Ministerio, podría haber lugar a la referida segregación de tráficos.
- Se precisa **dotar de estabilidad al modelo concesional** mediante una revisión del mapa concesional en cada Comunidad Autónoma, la revisión de los diferentes modelos de licitación buscando el equilibrio entre los diferentes atributos que componen el servicio del transporte, y una mayor objetividad en los criterios de valoración, a fin de potenciar un transporte público que atiende a más de 8.000 municipios.
- **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-, así como en su correcta transposición al ordenamiento jurídico nacional.
- **Adecuación de la normativa sobre Coordinación de actividades empresariales** al sector del transporte y la logística.
- Creación de un sistema de información por parte de la Dirección General de Tráfico para el conocimiento de las empresas de



POR UN CIELO CADA DÍA MÁS LIMPIO



Híbrido



BioGás



Gas Natural



Biodiésel



Bioetanol



HVO

### AUTOBUSES SCANIA, AUTOBUSES SOSTENIBLES.

La gama Scania de autobuses es la más amplia del mercado en **soluciones sostenibles** de transporte. Vehículos más **eficientes y respetuosos** con el medio ambiente, que emplean fuentes de energía **renovables** y reducen al mínimo las emisiones.

Como el Scania CityWide Hybrid LE, un modelo idóneo para el tráfico suburbano. Su **tecnología híbrida, 100% Scania**, consume hasta un 25% menos, aprovecha la energía generada al frenar para recargar sus baterías y reduce **hasta en un 90%** las emisiones de CO<sub>2</sub>. Otro avance de Scania para disminuir, cada vez más, su impacto medioambiental.



[www.scania.es](http://www.scania.es)

**SCANIA**

transporte de la **pérdida de puntos del carnet** de conducir de sus conductores asalariados.

- Establecimiento de un **protocolo de actuación** que dé seguridad jurídica a las empresas en casos de **consumo de drogas y/o alcohol** por parte de los trabajadores, al objeto de salvaguardar la seguridad durante el transporte.
- En relación con el **ROTT**, se considera de interés que se aplique al transporte de viajeros por carretera los mismos requisitos de antigüedad que se exigen para el transporte de mercancías, así como la aplicación a las empresas de transporte escolar y de transporte discrecional y turístico idénticos requisitos a los exigidos en materia de autorización al transporte de mercancías por carretera.■



# Los costes del autocar se incrementan en el primer semestre de 2018

El Ministerio de Fomento ha publicado el [Observatorio de costes del transporte de viajeros en autocar nº 28](#), actualizado a 1 de julio de 2018. Este Observatorio es el resultado de los trabajos que, bajo el auspicio de la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento, ha realizado un grupo de trabajo constituido por las organizaciones miembros del Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC), entre las que se encuentra CONFEBUS.

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

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

## Evolución de los costes del transporte de viajeros en autocar

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

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

EVOLUCIÓN DE LOS COSTES UNITARIOS

	Costes unitarios							Incrementos semestrales		Incremento interanual de (26) a (28)
	1 de enero de 2005 (1)	1 de enero de 2015 (21)	1 de enero de 2016 (23)	1 de enero de 2017 (25)	1 de julio de 2017 (26)	1 de enero de 2018 (27)	1 de julio de 2018 (28)	De (26) a (27)	De (27) a (28)	
<b>AUTOCAR ESTÁNDAR DE MÁS DE 55 PLAZAS</b>										
<b>Media nacional</b>										
1. Costes por hora: Costes totales / hora (€/hora)	50,546	62,854	60,902	62,940	62,362	64,011	65,490	2,6%	2,3%	5,0%
2. Costes por kilómetro: Costes totales / km (€/km)	1,213	1,508	1,462	1,511	1,497	1,536	1,572	2,6%	2,3%	5,0%
3. Costes por kilómetro y hora. Suma de:										
Costes temporales e indirectos / hora (€/hora)	34,396	40,582	40,421	41,067	40,987	41,534	41,812	1,3%	0,7%	2,0%
Costes kilométricos / kilómetro (€/km)	0,388	0,535	0,492	0,525	0,513	0,539	0,568	5,2%	5,3%	10,8%
<b>Zonas con el coste de personal más alto</b>										
1. Costes por hora: Costes totales / hora (€/hora)	54,267	67,583	65,650	67,783	67,205	68,926	70,406	2,6%	2,1%	4,8%
2. Costes por kilómetro: Costes totales / km (€/km)	1,302	1,622	1,576	1,627	1,613	1,654	1,690	2,6%	2,1%	4,8%
3. Costes por kilómetro y hora. Suma de:										
Costes temporales e indirectos / hora (€/hora)	38,117	45,311	45,169	45,910	45,830	46,450	46,728	1,4%	0,6%	2,0%
Costes kilométricos / kilómetro (€/km)	0,388	0,535	0,492	0,525	0,513	0,539	0,568	5,2%	5,3%	10,8%
<b>Zonas con el coste de personal más bajo</b>										
1. Costes por hora: Costes totales / hora (€/hora)	46,826	58,125	56,154	58,097	57,519	59,095	60,575	2,7%	2,5%	5,3%
2. Costes por kilómetro: Costes totales / km (€/km)	1,124	1,395	1,348	1,394	1,380	1,418	1,454	2,7%	2,5%	5,3%
3. Costes por kilómetro y hora. Suma de:										
Costes temporales e indirectos / hora (€/hora)	30,676	35,853	35,673	36,223	36,144	36,618	36,896	1,3%	0,8%	2,1%
Costes kilométricos / kilómetro (€/km)	0,388	0,535	0,492	0,525	0,513	0,539	0,568	5,2%	5,3%	10,8%
<b>AUTOCAR ESTÁNDAR DE 39 A 55 PLAZAS</b>										
<b>Media nacional</b>										
1. Costes por hora: Costes totales / hora (€/hora)	45,823	57,091	55,443	57,266	56,772	58,243	59,503	2,6%	2,2%	4,8%
2. Costes por kilómetro: Costes totales / km (€/km)	1,100	1,370	1,331	1,374	1,363	1,398	1,428	2,6%	2,2%	4,8%
3. Costes por kilómetro y hora. Suma de:										
Costes temporales e indirectos / hora (€/hora)	32,125	38,203	38,089	38,724	38,659	39,184	39,420	1,4%	0,6%	2,0%
Costes kilométricos / kilómetro (€/km)	0,329	0,453	0,416	0,445	0,435	0,457	0,482	5,2%	5,4%	10,9%
<b>Zonas con el coste de personal más alto</b>										
1. Costes por hora: Costes totales / hora (€/hora)	49,544	61,820	60,191	62,109	61,615	63,159	64,419	2,5%	2,0%	4,6%
2. Costes por kilómetro: Costes totales / km (€/km)	1,189	1,484	1,445	1,491	1,479	1,516	1,546	2,5%	2,0%	4,6%
3. Costes por kilómetro y hora. Suma de:										
Costes temporales e indirectos / hora (€/hora)	35,846	42,932	42,837	43,567	43,502	44,099	44,335	1,4%	0,5%	1,9%
Costes kilométricos / kilómetro (€/km)	0,329	0,453	0,416	0,445	0,435	0,457	0,482	5,2%	5,4%	10,9%
<b>Zonas con el coste de personal más bajo</b>										
1. Costes por hora: Costes totales / hora (€/hora)	42,103	52,362	50,695	52,423	51,929	53,327	54,588	2,7%	2,4%	5,1%
2. Costes por kilómetro: Costes totales / km (€/km)	1,010	1,257	1,217	1,258	1,246	1,280	1,310	2,7%	2,4%	5,1%
3. Costes por kilómetro y hora. Suma de:										
Costes temporales e indirectos / hora (€/hora)	28,405	33,474	33,341	33,881	33,816	34,268	34,504	1,3%	0,7%	2,0%
Costes kilométricos / kilómetro (€/km)	0,329	0,453	0,416	0,445	0,435	0,457	0,482	5,2%	5,4%	10,9%
<b>AUTOCAR ESTÁNDAR DE 26 A 38 PLAZAS</b>										
<b>Media nacional</b>										
1. Costes por hora: Costes totales / hora (€/hora)	38,290	48,047	46,907	48,368	48,027	49,191	50,094	2,4%	1,8%	4,3%
2. Costes por kilómetro: Costes totales / km (€/km)	0,985	1,235	1,206	1,244	1,235	1,265	1,288	2,4%	1,8%	4,3%
3. Costes por kilómetro y hora. Suma de:										
Costes temporales e indirectos / hora (€/hora)	27,928	33,752	33,705	34,306	34,262	34,742	34,907	1,4%	0,5%	1,9%
Costes kilométricos / kilómetro (€/km)	0,266	0,368	0,339	0,362	0,354	0,372	0,391	5,0%	5,1%	10,3%
<b>Zonas con el coste de personal más alto</b>										
1. Costes por hora: Costes totales / hora (€/hora)	42,010	52,776	51,655	53,211	52,870	54,106	55,009	2,3%	1,7%	4,0%
2. Costes por kilómetro: Costes totales / km (€/km)	1,080	1,357	1,328	1,368	1,360	1,391	1,415	2,3%	1,7%	4,0%
3. Costes por kilómetro y hora. Suma de:										
Costes temporales e indirectos / hora (€/hora)	31,648	38,481	38,453	39,149	39,105	39,658	39,823	1,4%	0,4%	1,8%
Costes kilométricos / kilómetro (€/km)	0,266	0,368	0,339	0,362	0,354	0,372	0,391	5,0%	5,1%	10,3%
<b>Zonas con el coste de personal más bajo</b>										
1. Costes por hora: Costes totales / hora (€/hora)	34,570	43,318	42,158	43,525	43,184	44,275	45,178	2,5%	2,0%	4,6%
2. Costes por kilómetro: Costes totales / km (€/km)	0,889	1,114	1,084	1,119	1,110	1,138	1,162	2,5%	2,0%	4,6%
3. Costes por kilómetro y hora. Suma de:										
Costes temporales e indirectos / hora (€/hora)	24,207	29,023	28,957	29,463	29,419	29,827	29,991	1,4%	0,6%	1,9%
Costes kilométricos / kilómetro (€/km)	0,266	0,368	0,339	0,362	0,354	0,372	0,391	5,0%	5,1%	10,3%
<b>MICROBÚS ESTÁNDAR DE 10 A 25 PLAZAS</b>										
<b>Media nacional</b>										
1. Costes por hora: Costes totales / hora (€/hora)	33,987	43,199	42,236	43,590	43,300	44,355	45,126	2,4%	1,7%	4,2%
2. Costes por kilómetro: Costes totales / km (€/km)	0,874	1,111	1,086	1,121	1,113	1,141	1,160	2,4%	1,7%	4,2%
3. Costes por kilómetro y hora. Suma de:										
Costes temporales e indirectos / hora (€/hora)	24,840	30,577	30,564	31,168	31,134	31,597	31,721	1,5%	0,4%	1,9%
Costes kilométricos / kilómetro (€/km)	0,235	0,325	0,300	0,319	0,313	0,328	0,345	4,9%	5,1%	10,2%
<b>Zonas con el coste de personal más alto</b>										
1. Costes por hora: Costes totales / hora (€/hora)	37,707	47,928	46,984	48,433	48,143	49,271	50,042	2,3%	1,6%	3,9%
2. Costes por kilómetro: Costes totales / km (€/km)	0,970	1,232	1,208	1,245	1,238	1,267	1,287	2,3%	1,6%	3,9%
3. Costes por kilómetro y hora. Suma de:										
Costes temporales e indirectos / hora (€/hora)	28,560	35,306	35,312	36,011	35,978	36,513	36,637	1,5%	0,3%	1,8%
Costes kilométricos / kilómetro (€/km)	0,235	0,325	0,300	0,319	0,313	0,328	0,345	4,9%	5,1%	10,2%
<b>Zonas con el coste de personal más bajo</b>										
1. Costes por hora: Costes totales / hora (€/hora)	30,267	38,470	37,488	38,747	38,457	39,439	40,211	2,6%	2,0%	4,6%
2. Costes por kilómetro: Costes totales / km (€/km)	0,778	0,989	0,964	0,996	0,989	1,014	1,034	2,6%	2,0%	4,6%
3. Costes por kilómetro y hora. Suma de:										
Costes temporales e indirectos / hora (€/hora)	21,119	25,848	25,816	26,325	26,291	26,681	26,805	1,5%	0,5%	2,0%
Costes kilométricos / kilómetro (€/km)	0,235	0,325	0,300	0,319	0,313	0,328	0,345	4,9%	5,1%	10,2%



# Comentarios de CEOE a la Agenda Urbana Española de Fomento

Destacando la potenciación del transporte público, la construcción de carriles Bus-VAO y la mejora de las estaciones de autobuses

España asumió durante 2016 dos compromisos internacionales: el Pacto de Ámsterdam, de mayo de 2016, en el que los Ministros responsables de urbanismo de la UE aprobaron la Agenda Urbana de la UE y la Declaración de Quito, de octubre de 2016, en la que los 193 de las Naciones Unidas aprobaron, por unanimidad, la Agenda Urbana de Naciones Unidas.

En sendos documentos España reafirmó su compromiso con el desarrollo urbano sostenible, en el marco más amplio de la Agenda 2030, cuyo objetivo (ODS) nº 11 es alcanzar “Ciudades y Comunidades Sostenibles”, persiguiendo que sean seguras, inclusivas y resilientes.

En cumplimiento de dichos compromisos el Ministerio de Fomento elaboró la [Agenda Urbana Española](#) (AUE). Se trata de un documento de carácter estratégico y no normativo que busca orientar el sentido de las políticas urbanas sostenibles con objetivos sociales, ambientales y económicos. Desde ese punto de vista pretende ser un instrumento al servicio de todas las Administraciones Públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias y principalmente de los Ayuntamientos, para propiciar mejoras en los ámbitos de la normativa y la planificación, la financiación, la gobernanza, el conocimiento, la transparencia y la participación.

En este sentido, la CEOE ha elaborado un documento con comentarios sobre la AUE, donde se dedica un apartado específico a la “Movilidad y transporte”, en el que se destaca la potenciación del transporte público, la construcción de carriles Bus-VAO y la mejora de las estaciones de autobuses, entre otras:

- Sin perjuicio del carácter estratégico y no normativo de la AUE, se considera que puede ser un instrumento eficaz para contribuir a **armonizar las políticas de movilidad urbana existentes**.
- Se comparte el planteamiento efectuado con relación a las **debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades del transporte**.
- Con relación al Objetivo estratégico 5 “Favorecer la proximidad y la movilidad sostenible”, se propone la inclusión de la siguiente línea de actuación en el objetivo específico 5.2 “**Potenciar los modos de transporte sostenibles**”: *Promover la renovación del parque de vehículos, para favorecer un parque más respetuoso con el medioambiente, de bajas y cero emisiones*. Asimismo, se considera que en los indicadores debe contemplarse la antigüedad del parque de vehículos.
- La AUE debe considerar la **mejora del acceso a las ciudades** para reducir las externalidades de la carretera y aumentar la calidad del servicio público, a través de medidas como: (i) la construcción y habilitación de carriles bus y plataformas reservadas, y (ii) priorizar la circulación urbana del transporte público mediante sistemas inteligentes de operación y gestión del transporte.
- La AUE ha de apostar por **fomentar una movilidad sostenible en las conexiones de última milla de los viajeros**, a través de medidas de coordinación del desarrollo de



un Plan de modernización y rediseño de estaciones de autobuses.

- La financiación del transporte es un elemento fundamental que debe abordar la AUE para **garantizar la movilidad de las personas**. Los transportes urbanos, los de carácter metropolitano, los servicios rurales y de débil tráfico deben estar garantizados a través de una regulación normativa, que persiga su prestación en base a criterios objetivos y equilibrados.
- La AUE no debe desaprovechar el potencial que el turismo aporta al desarrollo sostenible de las ciudades, por lo que ha de fomentar medidas tendentes a **favorecer la llegada y desplazamiento en autocar de grupos de turistas**. Entre ellas, el uso de carriles bus o la habilitación de áreas de estacionamiento y de paradas en zonas estratégicas y de interés.
- La AUE debe **tomar en consideración que el sector del renting** puede jugar un papel relevante en la movilidad sostenible de las ciudades. ■

# Administraciones, operadores, fabricantes, especialistas y usuarios debaten sobre el futuro del autobús

“Cero emisiones, cero víctimas en carretera y cero barreras”, fueron los objetivos que sirvieron como eje del encuentro



El I Simposio de Transporte en Autobús y Autocar que organizó el INSIA (Instituto Universitario de Investigación del Automóvil de la Universidad Politécnica de Madrid), en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Industriales de la Universidad Politécnica de Madrid a principios de octubre, se clausuró con interesantes conclusiones sobre el futuro del transporte colectivo de personas, con la mirada puesta especialmente

en cómo garantizar una movilidad sostenible, segura y accesible. “Cero emisiones, cero víctimas en carretera y cero barreras” fueron los objetivos que sirvieron como eje para conducir todas las cuestiones planteadas por los ponentes: [Conclusiones del Simposio](#).

Agrupados en 10 mesas redondas integradas por 40 expertos de empresas, administraciones

y centros de investigación, se debatieron diversos temas, entre los que destacaron la utilización de combustibles menos contaminantes, estrategias para mejorar la seguridad y accesibilidad del transporte colectivo, la conectividad como elemento clave en el futuro del sector, la automatización de vehículos y la situación actual del sistema de concesiones en el transporte de viajeros por carretera.

## El futuro de la movilidad

Durante el acto de apertura, la secretaria general de Transporte del Ministerio de Fomento, María José Rallo, apuntó a como los temas que se tratarían durante el Simposio están alineados con los objetivos de su Departamento de garantizar una movilidad segura, eficiente y sostenible, destacando también el papel del autobús como un modo esencial y universal para facilitar y garantizar la movilidad de los ciudadanos. Asimismo, defendió que la última **propuesta de la Comisión Europea** para la revisión del Reglamento 1073/2009 relacionada con el acceso internacional de servicios de autobús, sería **“muy perjudicial” para el modelo concesional español**, pues comprometería su viabilidad.

Por su parte, el presidente de CONFEBUS, Rafael Barbadillo, destacó como el autobús es un actor clave en **el impulso de una movilidad más segura y sostenible**, que vertebrará la sociedad española conectando miles de poblaciones y colabora en la disminución de las emisiones de CO<sub>2</sub>, como alternativa al vehículo privado. Así, afirmó que es fundamental seguir impulsado la competitividad de un sector estratégico para la sociedad y la economía españolas, y que los ejes que se plantearon en el debate, “cero emisiones, cero víctimas en carretera y cero barreras”, son “fundamentales para seguir mejorando y construir entre todos el autobús que demandan los viajeros del siglo XXI”. Una afirmación que, tras las 10 mesas redondas celebradas, se ratificó, pues quedó patente que la movilidad del futuro, mucho más responsable, gira en gran parte en torno al transporte en autobús y en autocar.

La primera mesa redonda, abierta por Annabelle Huet, jefa de Misión de la Unión Internacional de Transporte Público (UITP), trató del transporte colectivo de personas en las políticas europeas, nacionales, regionales y municipales. Huet

reforzó la apuesta de la UITP por vehículos de transporte limpios y, en relación al Acta Europea de Accesibilidad, apuesta por un texto realista que no comprometa la eficacia del transporte público, pues ya cuenta con un alto grado de accesibilidad gracias a inversiones recientes, afirmando que el objetivo del organismo para **2050 es que el 50% de los vehículos sean de 0 emisiones**. Asimismo, en cuanto al tratamiento de datos, se mostró a favor del *open data* y de la protección de la colaboración entre *start ups* y entidades de transporte público.

La segunda ponencia corrió a cargo de Álvaro Fernández, gerente de la EMT, quien puso de manifiesto que “la solución al problema de movilidad no solo está en el vehículo sino en el **cambio de comportamiento de las personas**”.

En cuanto al caso particular de Castilla y León, el director general de Transportes de la región, Ignacio Santos, puso en valor el servicio de “Transporte a la Demanda”, que “permite satisfacer las **necesidades básicas de movilidad en núcleos rurales** de baja densidad de población”. Según el director, “la iniciativa permite ahorrar costes a través de la optimización de recursos”.

Finalmente, la directora general de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento, Mercedes Gómez, proporcionó datos sobre la situación actual de las concesiones de autobús de titularidad estatal, destacando la transparencia con la que se otorgan los contratos, que permite competencia por el mercado, y la valoración positiva de los usuarios. Asimismo, recalcó el papel del **autobús como pieza clave para la movilidad de las personas**.

La segunda mesa estuvo moderada por Javier González Pereira, presidente de ASCABUS, y contó con las ponencias de José María López, director de INSIA, Héctor Olabe, director general de IRIZAR e-Mobility, Josep María Armengol, director de Energía y Nuevos Desarrollos de TBM, y José Luis Planas, Jefe de Oficina de Estudios y Proyectos de ETRALUX. Esta giró en torno al reto de la descarbonización del transporte público mediante el uso de energía eléctrica.

Al respecto, el director de INSIA destacó que España “es un país petrodependiente”, pues “el



**En 1948** comenzamos este viaje.  
Contigo hemos afrontado retos, aportado soluciones  
y creado un servicio a medida, basado en la confianza.

Expertos en **ECO**movilidad

Carretera de A Coruña, km. 59,5  
15890 Santiago de Compostela  
Tel. +34 981 552 460  
[www.castrosua.com](http://www.castrosua.com)





94% del combustible usado en el sector es de origen fósil”. A su vez, el resto ponentes destacaron la labor de sus compañías en la **electrificación de los sistemas de transporte** comercial para reducir notablemente este porcentaje y reducir el impacto medioambiental de las emisiones de CO<sub>2</sub> sobre todo en las grandes urbes; labor que, según el presidente de ASCABUS, prueba que “en España se está haciendo un muy buen trabajo en cuanto a la electrificación de transportes, adoptando bien el ritmo de los rápidos avances en tecnología, tanto por parte de los propios carroceros como de los proveedores de servicios de transporte”.

Durante el simposio, también se debatió sobre las **tecnologías convencionales de bajas emisiones**, en una mesa moderada por Rafael Barbadillo, en la que participaron Manuel Lage, secretario general de AESSGAN, Jesús de la Fuente, gestor senior de Desarrollo de AutoGas,

Pedro Silva, gerente de Segas, Jesús Casanova, catedrático de Motores de la E.T.S.I. Industriales de la Politécnica de Madrid, y Vicente Macián, catedrático del Instituto CMT-Motores Térmicos de la Politécnica de Valencia. En la misma, el gas natural se perfiló como la opción más ventajosa, tal y como afirmó Manuel Lage: “la solución eléctrica progresará, pero todavía no da solución a todas las necesidades”. Por ello, el gas natural, que facilita la misma autonomía y manejabilidad que los combustibles tradicionales no debe desestimarse”.

### La seguridad y la conectividad, temas cruciales para el sector

La seguridad en los autobuses y autocares fue otro de los temas que se abordaron durante los tres días que duró el Simposio. Así, se habló sobre la evolución de la seguridad en el transporte colectivo de personas en España, con una

ponencia impartida por Agustín Pereira, responsable de Homologaciones de Carrocera Castrosua, y sobre las medidas actuales en **prevención, detección y manejo de accidentes**. En palabras de Eduardo Mayoral, director de Seguridad y Calidad del Grupo ALSA, “más de la mitad de los accidentes son prevenibles. El factor humano es uno de los principales desencadenante, por lo tanto, el margen que tenemos para mejorar la seguridad vial es la inversión para mejorar la alta profesionalidad de los conductores de autobús”. El resto de ponentes también coincidieron en la necesidad de formar a todos los actores participantes en los servicios de transporte colectivo para reducir notablemente el número de siniestros. Asimismo, se subrayó la importancia de cuidar el diseño de los vehículos, los sistemas de detección y extinción y someter a los vehículos a un mantenimiento exhaustivo, según destacó Laura López, directora técnica del Grupo ALSA.

La séptima mesa redonda se centró en la **mejora de la experiencia** en la utilización de los servicios de transporte colectivo **mediante la conectividad**. El primer ponente, Gerardo Lertxundi, director de Nuevas Tecnologías de Grupo VECTALIA, resumió la importancia de la experiencia de viaje para fidelizar al usuario. “La experiencia de viaje empieza desde antes del mismo viaje”, recalcó. Para ser atractivo desde el comienzo, debe ponerse énfasis en la información facilitada al usuario sobre líneas, trayectos y horarios, así como en plataformas y medios de pago fáciles de usar. Por su parte, Enrique Diego, director de Tecnología de la EMT, comentó la importancia de desarrollar herramientas de entretenimiento que fidelicen a la vez que informen a los usuarios de transporte público. Señaló el próximo lanzamiento de EMTing, una app de gamificación y fidelización, que mediante juegos, divertidos sistemas de clasificación y premios a conseguir durante los trayectos, pretende motivar a los ciudadanos a usar el transporte público. Asimismo, Juan Antonio Montoya, director general de Grupo INTERBUS, habló sobre la

integración de los servicios logísticos de carga y de personas, destacando como en el autocar el viajero puede transportar casi cualquier tipo de equipaje, sin límite de peso y tamaño.

### Autobuses accesibles para todos los pasajeros

Por otro lado, Juan José Cantalejo, coordinador de la Comisión de Accesibilidad Universal del Comité de Entidades de Representantes de Personas con Discapacidad del CERMI-Comunidad de Madrid, señaló que “la accesibilidad no es sólo una cuestión que atañe a personas con problemas de movilidad, es un asunto que nos concierne a todos”.

Las siguientes ponencias a cargo de Felipe Jiménez, del INSIA, Miguel Ángel Alonso, director general de la División de Mantenimiento de Grupo ALSA, Javier Iglesias, responsable de Cuentas Públicas de EvoBus Ibérica, y José Moreno, gerente corporativo de Operaciones de Mobility ADO, se centraron en la **automatización** del sector, que, según se avanzó, se encuentra en su fase inicial y que actualmente se están realizando pruebas en parkings y carriles controlados, estimándose que, en un futuro, el sector del transporte en autobús podría beneficiarse considerablemente de esta tecnología y, probablemente, aportar soluciones de movilidad mucho mejores que las que proporcionarían los vehículos privados automatizados.

Sobre la situación actual del **sistema concesional español de servicios regulares** de transporte en autobús, que cuenta con la red más tupida y eficiente de transportes de viajeros en autobús de toda Europa, conectando 8.000 poblaciones, se destacaron diferentes puntos. Así, varios de los ponentes señalaron que la liberalización de este modelo de funcionamiento perjudicaría al actual sistema y, en esencia, al ciudadano que se beneficia del mismo, que actualmente garantiza el servicio a casi todos los pueblos de más de 50 habitantes a unos precios

muy asequibles, contribuyendo por tanto al acceso a los servicios básicos del Estado del Bienestar, la sanidad, educación o el trabajo.

Benito Bermejo, subdirector general de Gestión, Análisis e Innovación del Transporte Terrestre de la Dirección General del Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento, afirmó que “desde el Ministerio se están llevando a cabo negociaciones con la Comisión Europea para **conciliar su propuesta con el sistema concesional con el que se opera en España**”. Los ponentes de esta mesa, Carlos González, director general del Consorcio de Transportes de Asturias, José Moltó, subdirector general de Transporte de la Generalitat Valenciana, Miguel Ángel Cuevas, jefe del Servicio de Gestión del Transporte de la Junta de Andalucía, y José Gascón, director general de Movilidad e Infraestructuras del Gobierno de Aragón, pusieron de manifiesto sus propuestas para la renovación de sus respectivos sistemas de concesión autonómicos.

Todos plantearon la importancia de que se incluya el **transporte escolar**, actualmente gestionado por la Consejería de Educación, en estos planes, pues este ámbito de gestión se optimizaría en manos de las Direcciones Generales de Transporte. Se insistió también la importancia de los planes en marcha para maximizar el alcance territorial. Asimismo, los ponentes expresaron la preocupación de que la normativa europea que se está planteando perjudique significativamente estos planes e, incluso, que empeore el sistema actual en detrimento de la población de las zonas rurales más despobladas.

Por su parte, el presidente de ATUC, Miguel Ruiz, se refirió a “la buena noticia” que ha supuesto la aprobación en el Congreso de la petición al Gobierno para que se apruebe una Ley de financiación del transporte colectivo urbano. “Con el

apoyo de casi todos los partidos políticos, esta Ley nos impulsará a estar más cerca del objetivo que caracteriza a este Simposio: cero barreras, cero accidentes y cero emisiones”, afirmó.

El Simposio se clausuró con la intervención de la eurodiputada Inés Ayala, que recalcó la **calidad que ofrece el modelo concesional español** en una orografía extensa y especialmente compleja. Añadió que es prácticamente un “milagro” que, siendo la deuda española tan grande, este sector haya sido capaz de no caer en la necesidad de financiación por parte de la administración. “Estamos defendiendo el modelo español ante el planteamiento de liberalización de la Comisión, quizás “demasiado simplista” para un sistema tan complejo como es el de España. Contamos con el apoyo de países como Alemania, Rumanía, Irlanda o la República Checa y esperamos que en el debate con la Comisión podamos amparar el sistema de nuestro país con éxito”.

Finalmente, fruto de los trabajos del Simposio el presidente del INSIA, Francisco Aparicio, se desglosó las principales [Conclusiones del Simposio](#), destacando especialmente como la movilidad es un derecho fundamental, influye muy directamente a la calidad de vida de las personas, al desarrollo personal y social, a la integración del territorio y a la economía de nuestro país. El sistema de transportes debe asegurar el ejercicio de este derecho y hacerlo en forma eficiente, segura y respetuosa con el medio ambiente. España cuenta con un sistema de transportes de primer nivel, comparable al de los países más avanzados y, en concreto, el transporte colectivo de personas por autobús y autocar, tanto en el ámbito urbano como en el interurbano y discrecional, es una parte fundamental del sistema de transporte español y reúne características que ofrecen, en conjunto, claras ventajas, frente a otros modos, para los usuarios y para la sociedad.■



# En 4 años las autorizaciones VTC de ámbito nacional quedarán habilitadas solo para transporte interurbano



Se ha publicado en el BOE el [Real Decreto-ley 13/2018](#), de 28 de septiembre, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, entrando en vigor al día siguiente de su publicación.

El citado Real Decreto-Ley dispone que, tras un periodo transitorio de 4 años, las actuales autorizaciones VTC de ámbito nacional quedarán habilitadas únicamente para realizar transporte interurbano.

En consecuencia, al final de ese periodo, **para poder realizar servicios VTC en ámbito urbano, se deberá solicitar la correspondiente autorización a las Comunidades Autónomas o los Ayuntamientos**, lo que no implica que las VTC de ámbito nacional pierdan su eficacia, aunque solo la mantienen para el transporte interurbano.

Por otra parte, el Real Decreto-Ley habilita a las CC.AA. a modificar las condiciones de explotación de las VTC de ámbito nacional para los servicios en su territorio, incluyendo condiciones como precontratación, solicitud de servicios, captación de clientes, recorridos mínimos y máximos, servicios u horarios obligatorios y especificaciones técnicas del turismo. Estas modificaciones, en caso de ser aprobadas por la administración autonómica, se aplicarán tanto durante el periodo transitorio como tras el mismo.

En lo referente a los servicios urbanos que se presten por titulares de VTC de ámbito nacional durante el periodo transitorio, deberán cumplir las condiciones que establezcan, dentro de sus competencias, las entidades locales sobre utilización del dominio público viario, gestión del tráfico urbano, protección del medio ambiente y prevención de la contaminación atmosférica. ■

# Gobierno, eurodiputados y CONFEBUS defienden el sistema concesional ante la Unión Europea

En un evento organizado en la sede del Parlamento Europeo



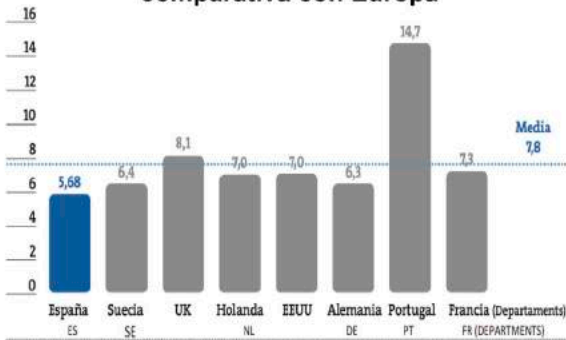
El pasado septiembre, CONFEBUS participó en un desayuno de trabajo sobre el impacto en España de la propuesta para modificar el Reglamento de servicios internacionales de autobús. El evento tuvo lugar en la sede del Parlamento Europeo en Bruselas, donde **Rafael Barbadillo**, presidente de CONFEBUS, presentó los datos que avalan la eficacia de la organización del

mercado de servicios regulares de transporte en autobús que existe en España para garantizar un servicio seguro, a un coste asequible, de calidad y con adecuadas condiciones sociales y laborales para los profesionales que lo prestan. Además, resaltó que España cuenta con la flota de autobuses más moderna de Europa, con una media de antigüedad de 5,6 años.



## Cuenta con la flota más moderna de Europa

El transporte en autobús en España – Una comparativa con Europa



Fuente: elaboración propia a partir de diferentes fuentes.



**Los autobuses españoles tienen de media una antigüedad de 5,6 años**

El debate contó además con la participación del Ministerio de Fomento. La secretaria general de Transportes, **María José Rallo**, resaltó el papel histórico del autobús en España en dar movilidad y accesibilidad a toda la población, permitiendo tener una de las redes más eficientes y densas de transporte de viajeros. Rallo recaló que España no puede asumir modificar un sistema que se considera muy bueno y, dado que la propuesta de Reglamento amenaza este sistema, también señaló que Fomento ha venido trabajando y seguirá

El evento fue organizado por los eurodiputados **Inés Ayala** (PSOE), **Izaskun Bilbao** (PNV) y **Luis de Grandes** (PP), quienes defendieron el actual sistema español por considerarlo una buena práctica de colaboración público-privada que permite que todas las poblaciones del estado español de más de cincuenta habitantes dispongan de una conexión por autobús. También intervino el eurodiputado **Peter Kouroumbashev**, quien se mostró contrario a liberalizar el mercado de transporte por autobús debido a su fuerte componente social y sosteniendo que la propuesta entra en conflicto con el vigente Reglamento 1370/2007 sobre servicios públicos de transporte de viajeros.

trabajando con la Comisión Europea con el fin de mejorar la propuesta.



Asimismo, la directora general de Transporte Terrestre, **Mercedes Gómez**, proporcionó datos sobre la situación actual de las concesiones de autobús de titularidad estatal, destacando la transparencia con la que se otorgan los contratos, que permite competencia por el mercado, y la valoración positiva de los usuarios. Por parte de la Representación Permanente de España ante la UE, **Vicente Salvador**, subrayó que el Consejo de la UE aún no ha debatido el expediente con profundidad, pese a que los primeros intercambios de información confirman que muchos países comparten las objeciones planteadas por España.

Tras recordar los objetivos de la propuesta de modificación del Reglamento 1073/2009, **Jose-lyn Fajardo** (jefe adjunto del Gabinete de la Comisaria de Transportes, Violeta Bulc) reconoció la particularidad del sistema español y confirmó que la Comisión ha escuchado las preocupaciones del sector y de las autoridades españolas. En la misma línea, **Eddy Liegeois**, jefe de Unidad de Transporte por Carretera de la DG MOVE de la Comisión Europea, reiteró que la propuesta de la Comisión es tan solo un punto de partida para recabar opiniones que permitan mejorarla y afirmó que hay que tener en cuenta las particularidades de España, pero siempre encontrando un equilibrio entre servicios comerciales y obligaciones de servicio público. ■





Una generación de  
autobuses y autocares

Eficiente e inteligente



**Irizar i8**



COACH  
OF THE YEAR  
2018

Integral, Híbrido, Eléctrico

# Bulc recuerda las prioridades de la Comisión en materia de transporte



La comisaria de Transporte, Violeta Bulc, recordó en el Comité Económico y Social Europeo (CESE), reunido en sesión plenaria, las prioridades de la Comisión Europea en el sector del transporte hasta el final su mandato y, en particular, los relacionados con el primer paquete de movilidad.

Así, la Comisaria recordó que los debates sobre el paquete de propuestas presentado en mayo de 2017, se han estancado en los **aspectos sociales y de mercado** (tiempos de descanso y conducción, tacógrafos inteligentes, cabotaje y desplazamiento de trabajadores). Sin embargo,

la Comisión mantiene la esperanza de que las negociaciones interinstitucionales concluyan en esta legislatura. Estos puntos, sobre todo el relativo al desplazamiento de trabajadores, son prioritarios para la Comisión, que ha presentado recientemente propuestas de compromiso a los eurodiputados.

Por otro lado, con una clara alusión a lo que queda hasta 2020 y al próximo Multianual Financial Framework (el presupuesto para de la UE para los años 2021-2027), Violeta Bulc ha reclamado mayor **financiación** para la agenda de transporte, de la que dice que *“será de gran importancia*

en los años venideros por la creciente importancia del transporte por carretera y ferrocarril”.

La **seguridad** por carretera es la mayor prioridad ahora mismo y se siente orgullosa de que ahora figure en la agenda política. Por ello, ha animado a los fabricantes de vehículos a que apuesten por la tecnología a la hora de cumplir con la futura agenda de transporte que se aprobará.

Además se mostró particularmente satisfecha del éxito de su plataforma **“Women in Transport”**, destinada a aumentar el número de mujeres que trabajan en el sector, ya sea como conductoras de autobuses o de camiones (este año cerca de 1.000 mujeres se han suscrito a la iniciativa).

Recalcó también la importancia de las **propuestas legislativas** que se encuentran ahora mismo en marcha, las cuales son clave para el desarrollo de nuevos instrumentos para el futuro,

basados en asuntos como la descarbonización del transporte, la creación de vínculos transnacionales, tanto para el transporte de pasajeros como el de mercancías, y la digitalización de las redes europeas de transporte.

En respuesta a preguntas de representantes de Suecia, Francia Irlanda y RU, Bulc puso énfasis en la **digitalización**, como herramienta fundamental para integrar, tanto infraestructuras de transporte de pasajeros y mercancías a nivel nacional como internacional. Para ello deben crearse “redes digitales” que aseguren una mayor interoperabilidad a los ciudadanos y hagan más homogéneo el transporte en Europa.

Finalizó su intervención haciendo referencia al mayor problema que sin duda tiene y tendrá la política de transporte: la falta de compromiso y cumplimiento por parte de los **Estados Miembros**, bien sea por falta de medios o por falta de interés. *“Sin duda- aseguró- ese será el mayor reto al que se enfrentará el próximo Comisario”.* ■

## AUTONOMÍAS

# Primer aniversario de la elección de los componentes de los órganos de gobierno de FECAV

***Durante este año la Federación ha potenciado el área de comunicación e imagen y ha impulsado la relación con sus asociados, la administración y las asociaciones del sector.***

Se ha cumplido el primer aniversario de la elección de los nuevos componentes de los órganos de gobierno de la Federación Empresarial

Catalana de Autotransporte de Viajeros (FECAV). Los miembros de la Junta Directiva, del Comité Ejecutivo, el presidente y los vicepresidentes fueron elegidos en la Asamblea General anual celebrada el 20 de junio de 2017.

Durante el primer año del nuevo equipo, FECAV ha impulsado una serie de actuaciones con el



*Los miembros del Comité Ejecutivo y la directora de FECAV, Mireia Ruiz, a la derecha*

objetivo de seguir defendiendo los intereses de las empresas del sector del transporte de viajeros por carretera en Cataluña en todas sus modalidades: regular urbano e interurbano, y discrecional.

En este periodo se ha modificado la organización interna del Comité Ejecutivo de manera que cada miembro se encarga de unas áreas específicas en las que tiene una mayor experiencia. Estos ámbitos son, por citar algunos: formación, transporte regular urbano e interurbano,

transporte discrecional, transporte escolar, transporte a la demanda, transporte adaptado, transporte turístico, web y TIC o imagen y comunicación.

Concretamente en los campos de web, TIC y comunicación, FECAV ha realizado diversas actuaciones de relieve. En cuanto a la web, a principios de 2018 la Federación lanzó su nueva versión, con un diseño moderno, mejoras importantes en usabilidad y con información actualizada y de interés para las empresas del sector.



La web también incluye un área privada para los asociados. En cuanto a la comunicación, FECAV ha iniciado el envío de un boletín informativo mensual y ha potenciado su presencia en las redes sociales.

Según el presidente de FECAV, José María Chavarría, “el sector del transporte de viajeros por carretera está viviendo un proceso de modernización y digitalización muy intenso en los últimos años. Esto se puede constatar con la renovación de las flotas de muchos operadores, con vehículos más modernos y sostenibles, que ofrecen servicios de entretenimiento a bordo, sistemas para maximizar la seguridad y, en definitiva, mucho más confort para los pasajeros. La digitalización también la encontramos en las inversiones que hacen los operadores en aplicaciones y herramientas para realizar reservas de billetes, consultar itinerarios, incidencias o para gestionar sus propias flotas. Por todo ello, y en este contexto, queremos que FECAV sea un reflejo y un promotor de esta modernización del sector”.

Por otra parte, José María Chavarría también manifiesta que “el sector está preocupado por los nuevos gastos que deben afrontar los operadores, como costes extras del gasóleo y de personal”. Por ello pide que “las administraciones tengan en cuenta los nuevos costes a la hora de elaborar los pliegos de las concesiones”.

Impulsar los vínculos y la colaboración con las administraciones con las que FECAV tiene más relación, como la Generalitat de Catalunya, el Área Metropolitana de Barcelona, las diferentes ATM o los principales ayuntamientos catalanes, ha sido otra prioridad para FECAV durante este periodo. En este sentido, a finales de mayo, FECAV presentó junto con el Servei Català de Trànsit y la Direcció General de Transports i Mobilitat de la Generalitat de Catalunya la campaña “Pasajeros seguros, en el autocar también”.

Esta iniciativa tiene como objetivo recordar a los viajeros las medidas de autoprotección que deben seguir en el autocar, como abrocharse el cinturón, guardar adecuadamente el equipaje o no distraer al conductor.

Aparte del impulso en la relación con las administraciones, también cabe destacar las acciones realizadas para potenciar los vínculos con otras asociaciones del sector. Durante los últimos meses se ha renovado el convenio de colaboración con la Asociación Transportes Girona (ASETRANS), y se ha firmado un nuevo acuerdo con la Federación Empresarial de Autotransportes de Tarragona (FEAT).

La formación de sus asociados es también una prioridad para FECAV. Por eso, siempre que se ha creído conveniente, se han organizado sesiones formativas presenciales en la sede de la Federación o se ha informado de sesiones de interés ofrecidas por otras entidades. Entre las formaciones ofrecidas por FECAV, impartidas por expertos en la materia, se ha tratado sobre la nueva ley de contratos del sector público y sobre estrategias comerciales para maximizar el margen de beneficio.

En cuanto a los retos de FECAV para los próximos años, la Federación seguirá defendiendo los costes reales aplicables a los servicios en autocares y en autobús, pues no siempre se consideran correctamente por parte de las administraciones públicas o los clientes privados. Asimismo, FECAV potenciará la relación con las administraciones, con los asociados, el resto de entidades del sector y organizaciones empresariales. También mantendrá el compromiso para lograr las mejoras necesarias que permitan optimizar la calidad del servicio, siempre considerando correctamente sus costes asociados. Por último, la Federación priorizará la formación de sus asociados, adaptándola a sus necesidades. ■

# FEDINTRA y APETAM preocupadas por la situación del transporte escolar en Andalucía

Al poner en riesgo la calidad del servicio y la viabilidad del empleo



La Federación Independiente de Transportistas de Andalucía (FEDINTRA), ha puesto de manifiesto ante la consejería de Educación de la Junta de Andalucía la omisión a sus peticiones y reivindicaciones en la publicación de los últimos concursos de rutas escolares en la comunidad.

Han sido varios los encuentros con la consejería de Fomento y con la Agencia Andaluza de Educación, en las que se ha solicitado de forma reiterada que haya un giro radical en el planteamiento de las licitaciones públicas de rutas escolares. Con la actual situación, en la que el criterio de oferta económica y la competencia entre los

operadores son la base de dichos concursos, se ponen en peligro la calidad del servicio y la estabilidad del empleo, así como **la viabilidad de las empresas operadoras**.

El actual sistema de precio a tanto alzado bajo el principio de la Ley de Contratos del Sector Público genera **un continuo deslizamiento a la baja fruto de la propia competencia en la licitación**, que en tanto en cuanto no se sostenga sobre una estructura de costes real de cada ruta o lote de transporte adjudicado, no garantiza la eficaz prestación del servicio por su envilecimiento económico, que aun siendo a riesgo

y ventura del empresario, debiera garantizar la solvencia y la ejecución bajo los parámetros de calidad y seguridad.

Desde FEDINTRA, se plantean iniciar una serie de movilizaciones, a tenor de la falta de respuesta por parte de la Junta de Andalucía a los escritos y peticiones de la federación a “cuestiones que pueden poner en peligro un elemento básico de nuestra vertebración social, como el Transporte escolar, sobre todo en zonas rurales y más aisladas y la apuesta por el crecimiento económico de las pymes andaluzas”.

Las principales reivindicaciones la Federación andaluza van encaminadas a:

- **Establecer una unidad de costes mínima**, 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. De esta manera siempre se tendría en cuenta el coste real del servicio para que las ofertas nunca puedan ser inferiores.
- **Mayor coordinación** en las direcciones provinciales de la Agencia Pública Andaluza de Educación para el acceso en igualdad de condiciones de las Pymes a los distintos concursos públicos de rutas escolares.
- La documentación requerida en el Pliego y justificada en base a declaraciones responsables, debe ser aportada antes de la firma del contrato. Igualmente darse con carácter previo a la firma contractual los Planes de Ruta en beneficio de la transparencia.
- **Simplificar en lo posible la carga legislativa** que sufre el transporte de viajeros.
- Definir el alcance de las modificaciones contractuales.

- **Valorar el criterio de territorialidad sería conveniente**, para fomentar la apuesta de las empresas andaluzas por este tipo de servicios y potenciar a aquellas empresas que tengan mayor trayectoria y experiencia en la provincia donde se preste el servicio.

“En definitiva, exigimos que el servicio pueda ser mínimamente viable para poder aplicar los criterios de calidad a una materia tan seria como es el transporte escolar”, señala Antonio Vázquez, presidente de FEDINTRA.

FEDINTRA continuará trabajando en su papel de interlocutor ante las Administraciones y la sociedad en general, en todas las líneas de trabajo que se han abierto en el sector del Transporte, la Movilidad y el Turismo en la Comunidad Andaluza.

### APETAM se reúne con la Federación de AMPAS malagueñas ante la grave situación del transporte escolar

Por su parte, la Asociación Provincial de Empresarios del Transporte y Agencias de Málaga (APETAM) mantuvo un encuentro con la Federación Malagueña de Asociaciones de Padres



y Madres de Alumnos (FDAPA) para transmitir la difícil situación del transporte escolar en Málaga y Andalucía. Los transportistas de APETAM trasladan cada día a casi 50.000 alumnos en la provincia y son muchas las cuestiones a cambiar para elevar el nivel del servicio y la seguridad de los viajeros y sus familias.

En primer lugar, son muchas las reivindicaciones que se han realizado desde las empresas para que **los concursos públicos no se basen casi exclusivamente en criterios economicistas**, y sin valorar las apuestas de las empresas por el empleo y la renovación de flota. “De no tener en cuenta otros criterios como la calidad del empleo ofertado, la edad media de la flota ofertada, la reducción de emisiones de gases o las dotaciones de seguridad en los vehículos, será difícil tener en el futuro un servicio de calidad”, apuntó Antonio Vázquez, vocal de Transporte Escolar de APETAM; que se reunió con la vicepresidenta de FDAPA, Lola Marín, y el propio presidente de APETAM, Juan Sierra.

Desde APETAM, se ha transmitido a la Federación de Padres que son muchas las solicitudes planteadas a la Administración para **exigir un serio control de bajas temerarias**, una modificación del sistema tarifario de los contratos, donde quede claro el precio de cada ruta, así como primar la calidad y la seguridad en el transporte escolar frente a criterios económicos, y no recibir respuesta. Por todo ello desde el sector 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”, señala el presidente de APETAM, Juan Sierra.

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, es decir

elementos limitadores de las bajas desproporcionadas.

- **Facilitar el acceso de las Pymes provinciales** valorando las fortalezas de estar en las zonas donde se realizan los servicios.
- 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.
- **Valorar la contratación y el trabajo de calidad**.
- Un **mayor control del cumplimiento laboral y fiscal** de las empresas adjudicatarias de las rutas escolares.
- Y el **apoyo por parte de la Administración a las empresas andaluzas y malagueñas**.

Además, habría que realizar una seria reordenación de rutas y trazados para llegar a todos los puntos, de forma segura, y que garantice la conexión entre todas las zonas de interés y los centros educativos; sobre todo, en las zonas rurales. Precisamente, es en estas zonas donde la movilidad escolar corre peligro, por la inestabilidad que la situación actual provoca en las empresas y el empleo.

El sector también solicita delimitar el alcance de las modificaciones contractuales de los contratos, que estimamos que están siendo abusivos en muchos casos. Y en materia de empleo, denuncian las empresas la falta de monitores escolares en las rutas de secundaria, cuyos puestos de trabajo se han visto reducidos en los últimos cursos.

APETAM, y la federación andaluza, FEDINTRA, trasladarán igualmente esta problemática a CODAPA, la coordinadora autonómica de AMPA's, ya que el problema se extiende a toda Andalucía. ■

Peligran rutas rurales y se ponen en riesgo puestos de trabajo



# Bróker de seguros líder en el Seguro de Autobuses

Nuestros servicios y valor añadido:

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

Para más información, por favor, contacte con la Unidad de Flotas:

Pilar Mateos

+34 91 423 3354

[pilar.mateos@willistowerswatson.com](mailto:pilar.mateos@willistowerswatson.com)

# Rosalía Gonzalo: “los madrileños disfrutamos de uno de los mejores sistemas de transporte público del mundo”

Participó en el desayuno organizado por Executive Forum y Arriva

La consejera de Transportes, Vivienda e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid, Rosalía Gonzalo, participó en un desayuno informativo organizado por Executive Forum con el patrocinio y la colaboración de Arriva. El presidente de la Comunidad de Madrid, Ángel Garrido, presentó a la consejera y le acompañó en este evento que se celebró en el Hotel Palace de Madrid.

Juan Ignacio García de Miguel, CEO de Arriva en España, inauguró el evento expresando la voluntad de la compañía por “colaborar con las administraciones para mejorar lo que nos une: el transporte público de viajeros”, por lo que añadió que “desde Arriva creemos que esa mejora continua del sector es la que promueve que cada vez más pasajeros elijan el transporte público, y ese es el objetivo fundamental de todos los que nos reunimos hoy aquí: que cada vez más ciudadanos nos elijan”.

A continuación, Ángel Garrido presentó a Gonzalo destacando su trabajo en “una de las consejerías que más tiene que ver con la calidad de vida de los ciudadanos y con la competitividad de la Comunidad de Madrid”.

La consejera comenzó su discurso aclarando que la política no ha de ser un fin, sino que un medio para mejorar la vida de los madrileños. Partiendo de este principio, hizo varios llamamientos acerca de la necesaria lealtad institucional para que “antepongamos las necesidades de los ciudadanos a

los intereses partidistas o personales”, sobre todo en materia de Transporte, Vivienda e Infraestructuras, ya que son los ejes fundamentales que vertebran social y económicamente un territorio, además de “exponentes de su nivel de vida”.

Con respecto al Transporte, Gonzalo reconoció que “contamos con uno de los mejores sistemas intermodales del mundo”, referente para otros países que lo toman como modelo a seguir. Así, la Comunidad de Madrid contó en 2017 con 1.504 millones de viajeros en 2017, cifra que crece un 7% en 2018 gracias al incremento de la demanda. Todo ello, según expresó la consejera, en un marco de financiación que “no es del todo justo”. En este sentido, reclamó un reparto de la financiación responsable y serio, que se aleje de negociaciones bilaterales y con intereses partidistas. ■



# FROET advierte que una subida de impuestos a los carburantes sería un “golpe mortal” para el sector

Calcula que las empresas tendrían que subir un 15% sus tarifas para poder asumir el efecto del incremento



La Federación Regional de Organizaciones Empresariales de Transporte de Murcia, FROET, ha advertido que una subida de impuestos de hidrocarburos supondría un “golpe mortal” para el sector ya que “sería incapaz de asimilarlo”, según indicó el secretario general de FROET, **Manuel Pérezcarro**.

En este sentido, explicó que, en función de las primeras estimaciones realizadas, las empresas

tendrían que subir un 15% sus tarifas para poder asumir el efecto de ese teórico incremento, porcentaje que tendrían que trasladar a los clientes en un momento en el que los márgenes ya van muy ajustados.

“Es una decisión muy importante, no sólo para nosotros como sector, sino también para la economía nacional y regional, porque las

exportaciones se verían seriamente dañadas y eso es un *input* que no nos podemos permitir”, apuntó.

El secretario general de FROET aseguró que esta hipotética subida anunciada por el Gobierno central “sería una puntilla para el sector”, ya que “el margen que queda ahora mismo a las empresas es muy estrecho y cualquier incidencia en el precio del gasoil volcaría esos márgenes de manera negativa”.

De hecho, recalcó que el sector “está muy atomizado” en la Región de Murcia, donde hay muchos transportistas autónomos o pequeñas empresas de transporte que tendrían “dificultades en repercutir esos incrementos de costes a sus clientes”.

El sector regional del transporte, que cuenta con más de 15.000 vehículos pesados, cuenta con un gasóleo profesional que permite a los camiones de más de 7.500 kilos de MMA, a los

autobuses y a los taxis a solicitar la devolución de una parte de los impuestos por hidrocarburos.

Si la subida que baraja el ministerio se incluyera en este apartado “supondría un efecto financiero negativo para el sector, porque tendríamos que estar soportando ese coste en tanto no nos lo devuelve la Hacienda pública”.

Pérezcarro realizó estas declaraciones tras reunirse con el diputado regional de Ciudadanos, **Miguel López-Morell**, y la secretaria de Relaciones Institucionales, **Lola Jiménez**, quienes trasladaron a FROET su interés de que integren una mesa técnica que estudie el efecto de la subida de hidrocarburos en la Región, iniciativa que Cs ha presentado en la Asamblea Regional. Al respecto, Pérezcarro indicó que “cualquier iniciativa que sea capaz de hacer que el legislador, antes de tomar una decisión, conozca la situación del sector y las repercusiones, siempre es positivo”. ■

## Un año más, ASETRA celebra la fiesta de San Cristóbal

El pasado julio, organizada por ASETRA en Segovia capital, se celebró la festividad de San Cristóbal.

En el Centro de Transportes de Segovia tuvo lugar la tradicional Misa en honor del Patrón del Transporte, a la que siguió la entrega de los premios del segundo certamen literario y fotográfico “Transporte sobre ruedas”, y la bendición de vehículos. Por la tarde, en el hotel Puerta de Segovia, se disfrutó de la Comida de Hermandad.

### II Certamen literario y fotográfico

Los relatos premiados en este II Certamen fueron los siguientes:

- Categoría socios de Asetra, ‘El transporte regular de viajeros’, autora Cristina Vega Herrero, quien recogió el diploma manos de la subdelegada del Gobierno en Segovia, Lirio Martín García.
- Categoría de no socios, ‘Con Q de queso’, autor Sergio Félix Alonso Criado, le entregó el diploma el delegado de la Junta de Castilla y León en Segovia, Javier López-Escobar Anguiano.
- Poesía (no a concurso, pero el jurado decidió premiar la presentada), categoría socios de Asetra, “Un gran viaje por carretera”, autor Paulino Ayuso Llorente, premio entregado por Magdalena Rodríguez Gómez, diputada delegada PRODESTUR, Diputación Provincial de Segovia, y alcaldesa de Abades.





Los ganadores del concurso literario y fotográfico, junto al presidente de ASETRA, Juan Andrés Saiz

En cuanto al concurso de fotografía los ganadores fueron:

- Categoría socios de Asetra, “Año de nieves 3”, autor Juan Jesús Fernández Ayuso, quien no pudo acudir a recoger el premio, haciéndolo en su nombre Luis Miguel Montón, entregado por Juan Luis Gordo Pérez, diputado en el Congreso.
- Categoría de no socios, “Arcos” de Laura Muñoz Herranz, siendo Paloma Sanz Jerónimo, concejala de Obras del Ayuntamiento de Segovia, la encargada de darle el premio.

Los textos literarios y fotografías se pueden consultar en la página web de ASETRA: <http://www.asetrasegovia.es>

### Bendición de Vehículos

A continuación se inició la tradicional bendición de vehículos en la explanada del CTS, con un incremento notable en la participación y la animación musical de una charanga. El jurado encargado de valorar el adorno de los vehículos seleccionó como ganadores:

- Autobús de la empresa ‘Urbanos de Segovia’, decorado por un grupo de sus conductores.

- Camión de distribución de pienso, de la empresa ORTIPESAL.

### Actividades de ocio en el CTS

A lo largo de la mañana en el interior del edificio administrativo del Centro de Transportes, ASETRA también planteó diversas actividades de ocio para adultos y niños: simuladores de Fórmula 1, taller de magia, pintacaras,...

### Comida de Hermandad

Por la tarde, en el hotel Puerta de Segovia, cerca de doscientas personas acudieron a la Comida de Hermandad, a la que siguió el sorteo de regalos donados por los colaboradores de Asetra (a quienes agradecemos una vez más su participación en esta fiesta) con la animación de Javi (cantante de la orquesta Pikante), quien con su desparpajo y profesionalidad habitual, nos hizo pasar unos momentos muy agradables.

### Magia y baile

La tarde concluyó con la actuación de El Mago Toño, y una animada disco móvil. ■

# Se constituye la Comisión Sectorial de Servicios Públicos de Transporte de Viajeros por Carretera de Cataluña

Formada por representantes sindicales, a través de FESCM- UGT y FSC- CCOO, y empresariales, a través de FECAV



De izq. a dcha., Carlos Pellejero, de FSC- CCOO, José María Chavarría, presidente de FECAV, y Carlos González, de FESCM- UGT. Fuente: FECAV

El pasado mes de septiembre se constituyó la Comisión Sectorial de Servicios Públicos de Transporte de Viajeros por Carretera de Catalunya. Se trata de un espacio de análisis, coordinación, información y consulta formado por miembros de los sindicatos más representativos en Cataluña en materia de transporte de viajeros por carretera, la Federación Estatal de Servicios, Movilidad y Consumo de UGT y la Federación de Servicios a la Ciudadanía de CCOO, y por las empresas operadoras, a través de la Federación Empresarial Catalana de Autotransporte de Viajeros (FECAV), asociación más representativa en Cataluña.

Esta Comisión Sectorial velará para conseguir unas correctas condiciones en las licitaciones de servicios públicos de transporte de viajeros por carretera, cuando se considere que incumplen la normativa en el ámbito territorial, funcional y personal de aplicación. También actuará en caso de que se consideren infringidos acuerdos del convenio colectivo del sector en cuanto a retribuciones y obligaciones de subrogación. En este sentido, la Comisión elaborará escritos y comunicaciones que se remitirán a las diferentes Administraciones para que se tengan en consideración y se apliquen, y así se garantice un transporte público seguro y de calidad en Cataluña.

El presidente de FECAV, José María Chavarría, explicó que “la Comisión Sectorial será una herramienta muy útil para mejorar la coordinación entre empresas y trabajadores y defender una justa aplicación de los costes y condiciones legales en las licitaciones ante la Administración”. Chavarría también recordó la necesidad de “trabajar con unos contratos de más largo plazo para mejorar la cobertura y seguridad, tanto de las empresas, como de la administración”.

Velará por conseguir unas correctas condiciones en las licitaciones y luchará contra posibles incumplimientos de la normativa en la contratación

El representante de FESCM- UGT, Carlos González, indicó que “creemos firmemente que esta Comisión será un instrumento importante para garantizar que las licitaciones públicas se hagan con criterios que tengan como objetivos principales el respeto de las condiciones laborales de los trabajadores del sector y la calidad de un servicio tan importante para la ciudadanía como es el transporte de viajeros”.

En cuanto al representante de FSC- CCOO, Carlos Pellejero, apuntó que “esta Comisión debería permitir ejercer un papel vigilante del cumplimiento de unas condiciones justas en todas las licitaciones, garantizando que la designación del prestatario de servicios públicos no venga determinada por criterios únicamente económicos, cuestión ésta, que tal como se ha evidenciado los últimos años, perjudica directamente a usuarios y trabajadores”. ■

## Gestión eficiente para tu flota.



[www.fleet.vdo.es](http://www.fleet.vdo.es)

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

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

# VDO

# Madrid refuerza su Protocolo por alta contaminación

En vigor desde el 8 de octubre, algunas de las restricciones se ampliarán a toda la ciudad



El Ayuntamiento de Madrid ha aprobado definitivamente la revisión del [Protocolo de Actuación para Episodios de Contaminación](#), entrando en vigor el 8 de octubre, para aumentar la protección de la salud de la ciudadanía cuando el dióxido de nitrógeno (NO<sub>2</sub>) alcance niveles nocivos. La aprobación definitiva por parte de la Junta de Gobierno se produce después del periodo de alegaciones.

Respecto al Protocolo vigente, de febrero de 2016, las principales novedades introducidas para mejorar la lucha contra la contaminación son la limitación de la circulación de los vehículos en función de los distintivos ambientales de la DGT, incluidas las motos y los ciclomotores, el adelanto y refuerzo de algunos escenarios, la creación de uno nuevo y la extensión geográfica a toda la ciudad de algunas medidas.

También incorpora un nuevo criterio para activar los niveles de preaviso y aviso cuando se superen los umbrales correspondientes en tres estaciones cualesquiera de la red para que tengan más peso los distritos exteriores a la M-30, además de en dos estaciones de la misma zona como hasta ahora. Se podrá declarar el escenario 3 con tres días consecutivos de preaviso, lo que se suma a los dos días de aviso ya recogidos actualmente. Como en el protocolo anterior, la activación de episodios y escenarios se producirá cuando la previsión de la AEMET sea desfavorable para la contaminación.

El protocolo se activará cuando se superen los niveles de preaviso o aviso, de forma gradual comenzando siempre con las medidas del primer escenario, que incluye la recomendación del uso del transporte público y la reducción de

la velocidad máxima a 70 km/h en M-30 y accesos a la ciudad. Para el resto de escenarios, que introducen las medidas de restricción del estacionamiento y la circulación, se avisará con un día de antelación.

### Medidas progresivas

El nuevo protocolo tendrá cinco escenarios, uno más que el actual. En el escenario 2, además de la limitación del aparcamiento en la zona SER a los vehículos que no sean CERO o ECO, se introducen medidas de limitación del tráfico, con la limitación de la circulación de los vehículos sin distintivo ambiental, los más contaminantes, en la M-30 y su interior. En el escenario 3, la restricción de circulación a los vehículos más contaminantes se extenderá a toda la ciudad.

Como novedad, se crea un nuevo escenario 4 para cuando el nivel de aviso se mantenga durante cuatro días consecutivos, en el que la limitación de circulación se extenderá también a los vehículos con clasificación ambiental B en la M-30 y su interior. El escenario 5 se corresponde con el nivel de Alerta definido por la Unión Europea y, en esta situación, solo se permitirá, en toda la ciudad, la circulación de vehículos CERO y ECO, y el aparcamiento en el SER de los CERO. Además, al igual que en el protocolo anterior, todos los escenarios contemplan las medidas del anterior.

Se pasa así del criterio par/impar a utilizar el sistema de distintivos ambientales de la DGT. Los vehículos más afectados serán los que no tienen etiqueta, es decir, los de gasolina anteriores al año 2000 y los diésel anteriores a 2006, que representan un 17% del parque circulante en la ciudad. La clasificación ambiental de los vehículos se puede consultar introduciendo la matrícula en la web de la [DGT](#).

Con esta revisión, se tomarán más medidas para conseguir reducir antes los niveles de contaminación en situaciones excepcionales nocivas para la salud, y la gestión de cada episodio será más progresiva.

### Niveles

- **PREAVISO:** cuando en dos estaciones cualesquiera de una misma zona se superan los 180 microgramos/m<sup>3</sup> durante dos horas consecutivas de forma simultánea o en tres estaciones cualesquiera de la red de vigilancia se superan los 180 microgramos/m<sup>3</sup> durante tres horas consecutivas de forma simultánea.
  - **AVISO:** cuando en dos estaciones cualesquiera de una misma zona se superan los 200 microgramos/m<sup>3</sup> durante dos horas consecutivas de forma simultánea o en tres estaciones cualesquiera de la red de vigilancia se superan los 200 microgramos/m<sup>3</sup> durante tres horas consecutivas de forma simultánea.
  - **ALERTA:** cuando en tres estaciones cualesquiera de una misma zona (o dos si se trata de la zona 4) se superan los 400 microgramos/m<sup>3</sup> durante tres horas consecutivas de forma simultánea.
- En todos los Escenarios se recomendará el uso del transporte público #MejorEnBus**
- Escenario 1:** (primer día de activación y 1 día de superación con nivel de preaviso): limitación de velocidad a 70 km/h en la M-30 y los accesos a Madrid dentro de la M-40; recomendación del uso del transporte público.
- Escenario 2:** (2 días consecutivos con superación del nivel de preaviso o 1 día con superación del nivel de aviso): prohibición de estacionar en las plazas y horarios del SER. Solo pueden aparcar los vehículos CERO y, como novedad, los ECO; prohibición de circular a los vehículos, incluidos ciclomotores y motocicletas, sin etiqueta ambiental de la DGT en la almendra central y en la M-30. En el caso de la almendra central suponen un 13,4% de los desplazamientos; medidas del escenario anterior.
- Escenario 3:** (3 días consecutivos con superación del nivel de preaviso o 2 días consecutivos con superación del nivel de aviso): la prohibición de circular a los vehículos, incluidos ciclomotores y motocicletas, se extiende a toda la ciudad. Supone una reducción del 17,7% de la circulación en toda la ciudad; se recomienda la no circulación a los taxis que no estén en servicio, excepto los vehículos CERO y ECO; medidas del escenario anterior.
- Escenario 4:** (4 días consecutivos con superación del nivel de aviso): prohibición de estacionar en las plazas y horarios del SER. Solo pueden aparcar los vehículos CERO y los ECO; en la M-30 y su interior la limitación de circulación se extiende a los vehículos con etiqueta B, que suponen entre un 47-49% de los recorridos en esos ámbitos; prohibición de circular a los taxis libres, excepto los que tengan etiqueta CERO o ECO.
- Escenario 5 (Alerta):** (1 día de nivel de alerta). Coincide con el nivel de alerta marcado por la

## NUEVO PROTOCOLO DE ACTUACIÓN PARA EPISODIOS DE CONTAMINACIÓN EN LA CIUDAD DE MADRID

Vigencia: desde el 8 de octubre de 2018

### Tres niveles

- **PREAVISO:** cuando en dos estaciones cualesquiera de una misma zona se superan los 180 microgramos/m<sup>3</sup> durante dos horas consecutivas de forma simultánea o en tres estaciones cualesquiera de la red de vigilancia se superan los 180 microgramos/m<sup>3</sup> durante tres horas consecutivas de forma simultánea.
- **AVISO:** cuando en dos estaciones cualesquiera de una misma zona se superan los 200 microgramos/m<sup>3</sup> durante dos horas consecutivas de forma simultánea o en tres estaciones cualesquiera de la red de vigilancia se superan los 200 microgramos/m<sup>3</sup> durante tres horas consecutivas de forma simultánea.
- **ALERTA:** cuando en tres estaciones cualesquiera de una misma zona (o dos si se trata de la zona 4) se superan los 400 microgramos/m<sup>3</sup> durante tres horas consecutivas de forma simultánea.

ZONA	ESTACIONES
1 (interior M-30)	7 de tráfico (Escuelas Aguirre, Castellana, Plaza de Castilla, Ramón y Cajal, Cuatro Caminos, Plaza de España y Barrio del Pilar) + 3 de fondo (Plaza del Carmen, Méndez Álvaro y Retiro)
2 (sureste)	1 de tráfico (Moratalaz) + 2 de fondo (Vallecas y Ensanche de Vallecas)
3 (noreste)	5 de fondo (Arturo Soria, Sanchinarro, Urbanización Embajada, Barajas pueblo y Tres Olivos) + 1 suburbana (Juan Carlos I)
4 (noroeste)	2 suburbanas (El Pardo y Casa de Campo)
5 (suroeste)	1 de tráfico (Fernández Ladreda) + 2 de fondo (Farolillo y Villaverde)



### Cinco escenarios

Escenario 1	Escenario 2	Escenario 3	Escenario 4	Escenario 5
<b>Primer día de activación y 1 día de superación con nivel de preaviso</b>	<b>2 días consecutivos con superación del nivel de preaviso o 1 día con superación del nivel de aviso</b>	<b>3 días consecutivos con superación del nivel de preaviso o 2 días consecutivos con superación del nivel de aviso</b>	<b>4 días consecutivos con superación del nivel de aviso</b>	<b>Alerta: 1 día de nivel de alerta. Coincide con el nivel de alerta marcado por la UE al que nunca se ha llegado en Madrid</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>· Limitación de velocidad a 70 km/h en la M-30 y los accesos a Madrid dentro de la M-40.</li> <li>· Recomendación del uso del transporte público.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Prohibición de estacionar en las plazas y horarios del SER. Solo pueden aparcar los vehículos CERO y ECO.</li> <li>· Prohibición de circular a los vehículos sin etiqueta ambiental de la DGT en la almendra central y en la M-30.</li> <li>· Medidas del escenario 1.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· La prohibición de circular a los vehículos, incluidos ciclomotores y motocicletas, se extiende a toda la ciudad.</li> <li>· Se recomienda la no circulación a los taxis que no estén en servicio, excepto los vehículos CERO y ECO.</li> <li>· Medidas del escenario 2.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Prohibición de estacionar en las plazas y horarios del SER. Solo pueden aparcar los vehículos CERO y los ECO.</li> <li>· En la M-30 y su interior la limitación de circulación se extiende a los vehículos con etiqueta B.</li> <li>· Prohibición de circular a los taxis libres, excepto los de etiqueta CERO o ECO.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Solo podrán estacionar en el SER los vehículos CERO.</li> <li>· A las medidas anteriores, se suma la prohibición en toda la ciudad de circular a los vehículos sin distintivo ambiental y a los B y C.</li> <li>· Medidas del escenario 4.</li> </ul>

**Excepciones:** Transporte público colectivo, debiendo llevar el correspondiente distintivo ambiental de la DGT. Para saber qué distintivo te corresponde puedes consultar en el siguiente enlace: <http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/distintivo-ambiental/index.shtm>  
 Para saber más: <http://www.mambiente.munimadrid.es/opencms/opencms/calaire/ServCiudadanos/ProtocoloNO2.html>

Unión Europea al que nunca se ha llegado en Madrid: solo podrán estacionar en el SER los vehículos CERO; a las medidas anteriores, se suma la prohibición en toda la ciudad de circular a los vehículos sin distintivo ambiental y a los B y C; medidas del escenario anterior.

### Excepciones

Durante la aplicación de las medidas del Protocolo de contaminación, podrán seguir estacionando en las plazas del SER los residentes (exclusivamente en su barrio y plazas), los de personas con movilidad reducida, los autorizados como comerciales e industriales del SER con calificación ambiental CERO, ECO y C, y los B hasta el 31 de diciembre de 2020, los vehículos estacionados en zonas reservadas para su actividad y los autotaxis y vehículos de alquiler de servicio público con conductor que estén

en servicio y su conductor esté presente, entre otras excepciones.

Por otro lado, habrá excepciones a la limitación de circulación para el transporte público colectivo, los servicios de emergencias, los vehículos de profesionales cuya hora de inicio o de fin de jornada laboral esté fuera del horario de cobertura del transporte público previa autorización, los vehículos para limpieza y gestión de arbolado urbano. También se permitirá la circulación a los vehículos comerciales e industriales de distribución urbana de mercancías (igual o inferior a 3.500 kg hasta diciembre de 2019 y superior a 3.500 kg hasta diciembre de 2022), y algunos vehículos especiales, como grúas, servicios funerarios, adaptados para la retransmisión de radio o televisión o vehículos blindados.

Más información en [www.madrid.es/contaminacion](http://www.madrid.es/contaminacion)

# El Gobierno Vasco se compromete con la Movilidad Sostenible

840 M€ hasta 2020 en fomentar un transporte 'limpio'

La consejera de Desarrollo Económico e Infraestructuras, Arantxa Tapia, compareció públicamente para reiterar el compromiso del Gobierno Vasco por un Modelo de Movilidad Sostenible para el conjunto del País Vasco, atendiendo a principios medioambientales, económicos y sociales.

Esta comparecencia se produjo el mismo día en que se presentó ante la Comisión parlamentaria de DEI tanto el Plan de Movilidad Eléctrica, aprobado recientemente por el Consejo de Gobierno, como el proyecto de Ley de lo que será la tercera modificación de la Ley de Carreteras de la CAE. Dos asuntos vinculados a la mejora y avance de una movilidad coordinada y eficiente para el País Vasco.

“La Movilidad Sostenible recoge aspectos transversales que requieren de la coordinación de numerosos instrumentos y herramientas en los planos ejecutivo, normativo y legislativo”, destacó. En este sentido, “contamos con referencias impulsadas por este Gobierno como son el *Plan Director de Transporte Sostenible 2030*, la *Estrategia Energética del País Vasco 2030*, la *Estrategia Vasca de Cambio Climático 2050*, el *Plan Estratégico de Seguridad Vial y Movilidad Segura y Sostenible 2015 – 2020* y el *Plan de Salud del País Vasco 2013-2020*, entre otros”. En todo caso, todos ellos inspirados y relacionados con el documento *Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible*, aprobado por la Asamblea de las Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015.

Según explicó, desde el punto de vista normativo en el País Vasco se han ido dando los pasos necesarios, pendientes ahora de dotar del

que probablemente sea el instrumento que contribuya de manera más efectiva a dar un salto cualitativo en la implementación del modelo de movilidad sostenible del futuro, más moderna y más eficiente: la **Ley de Movilidad Sostenible del País Vasco**. Un instrumento relevante cuya aprobación está comprometida en el calendario legislativo del Gobierno y cuya tramitación se prevé que se inicie antes de finalizar 2018. Será a partir de entonces cuando se someta a exposición pública y se puedan recabar las aportaciones de los agentes sociales.

## Principios en los que se basa el Modelo/Sistema de Movilidad Sostenible en el País Vasco

A continuación, señaló que el País Vasco no parte de cero, pero necesita encontrar alternativas que ayuden a paliar los costes sociales, ambientales y económicos del modelo actual, y avanzar en un modelo que se defina, precisamente, por la sostenibilidad.

Las administraciones públicas en el País Vasco comparten el compromiso de impulsar políticas que potencien una movilidad sostenible. Por ello, el catálogo de políticas públicas a desarrollar para lograr los objetivos dibujados en el escenario de eficiencia en la movilidad consiste en:

- Incorporar las políticas de movilidad en la **planificación integral del transporte** y éstas a su vez en las políticas de ordenación del territorio, planificación de infraestructuras y reordenación urbanística.



- Impulsar la **electrificación del transporte público** a través de priorizar el transporte ferroviario y la utilización de vehículos de transporte sin emisiones.
- Dotar al País Vasco de un plan de mejora del transporte, **integrando todos los modos de transporte en la gestión** de forma sostenible.

### Objetivos del nuevo Sistema de Movilidad Sostenible

#### 1. Sistema único.

- Configurar un **sistema de transporte integrado**, de manera que el transporte en el País Vasco resulte para el usuario un “sistema único”.
- En coordinación con las autoridades territoriales del transporte - DDFF y Ayuntamientos se trabajará en el seno de la Autoridad del Transporte del País Vasco (ATE).
- Un sistema de transporte que optimice los recursos existentes para la mejora de la calidad del servicio y que sea económicamente sostenible.
- **Interoperabilidad plena:** promover el diseño e implantación de un sistema de pago universal.

**2. Priorizar el transporte público y colectivo,** optando por medios que no consuman combustibles fósiles.

- Ejemplos de implementación de transporte público eléctrico el BEI o el tranvía (con carril exclusivo y prioridad semafórica).
- Incentivar el transporte sostenible. En el Plan Integral de Movilidad Eléctrica (PIME) se recogen incentivos para que los ayuntamientos y las compañías puedan adquirir, por ejemplo, buses eléctricos o híbridos en vez de convencionales.
- Disminuir, mediante la oferta pública de servicios, la necesidad de transporte privado, permitiendo la descongestión de las ciudades.

#### 3. Conectividad interior y exterior

- Impulsar el **equilibrio territorial** del País Vasco y la **competitividad** de su tejido económico, mediante una red de infraestructuras de transporte que potencien la conectividad interior y exterior.

#### 4. Intermodalidad

- Potenciar la intermodalidad en el **transporte de personas y de mercancías**, a partir de una red de transporte público integrada y coordinada y de centros logísticos que reduzcan las necesidades del transporte tradicional.
- Personas: **Estaciones multimodales:** bus-tren-metro-tranvía-bici. ■



# En 2019 estarán en obras cuatro estaciones intermodales en Galicia: Orense, Pontevedra, Santiago y Vigo

La Xunta solicita la colaboración municipal para impulsar también las de A Coruña, Ferrol y Lugo

La conselleira de Infraestructuras y Vivienda, Ethel Vázquez, ha destacado que gracias al empeño y el trabajo de la Xunta el próximo año, 2019, estarán en obras cuatro estaciones intermodales de Galicia, y ha solicitado la colaboración municipal para impulsar las de A Coruña, Ferrol y Lugo. Asimismo, defendió que desde la Xunta se está avanzando con determinación en el impulso de las estaciones intermodales –estaciones de autobuses integradas en las de ferrocarril- y destacó la necesidad de implicación de los Ayuntamientos en sus responsabilidades en los proyectos.

En su intervención se refirió también en detalle a los pasos que se están dando para dotar las ciudades gallegas de estaciones intermodales, que permitan aprovechar al máximo las potencialidades de la llegada del alta velocidad a Galicia. Y dio cuenta de los avances en los compromisos adquiridos, con las máquinas ya trabajando sobre el terreno en la construcción de las estaciones de autobuses intermodales, primero en Santiago y después en Ourense.

Recordó que en las actuaciones de **Santiago** la Xunta está invirtiendo 10,4 M€, partida autonómica que se eleva hasta los 12 M€ si se tiene en cuenta el cofinanciamiento de la pasarela que unirá este edificio con la estación de ferrocarril, y que está próxima a su licitación.

Con respecto a las obras de la estación de autobuses de **Ourense** señaló que ya están iniciados los trabajos y explicó que en una primera fase de estas obras está prevista la construcción de un aparcamiento subterráneo por parte de Adif, que dará servicio a las terminales ferroviarias y de autobuses y al barrio de A Ponte. Estas dos actuaciones suponen una inversión global de 11 M€, el 75% aportado por la Xunta.

La conselleira adelantó además que en el caso de **Ferrol** se están a punto de adjudicar los estudios previos, que permitirán conocer las necesidades reales de movilidad y analizar las alternativas para darle respuesta y, una vez finalizados, continuar con la licitación del proyecto.



**Hidral**  **Gobel**  
[www.hidralgobel.com](http://www.hidralgobel.com)  
 Productos para la **Accesibilidad**



Según dijo, paralelamente a estas actuaciones, también se está avanzando en los trabajos del conjunto intermodal de **Pontevedra**, teniendo ya el diseño definido y completo, y a punto de finalizar los proyectos, con el objetivo de iniciar las obras el próximo año.

Tal y como subrayó la titular de Infraestructuras, “no hay vuelta atrás en la firme apuesta del Ejecutivo autonómico por la intermodalidad en las ciudades gallegas”,

y, en ese sentido, incidió en como las estaciones intermodales son proyectos de futuro a los que ninguna de las grandes ciudades gallegas puede ni debe renunciar. Este convencimiento, indicó, es lo que ha llevado al Gobierno gallego a asumir las riendas, a llevar la iniciativa y a ejercer el liderazgo en el impulso de estas estaciones intermodales, y a procurar el acuerdo y la colaboración del Ministerio de Fomento y de los Ayuntamientos, como las otras administraciones implicadas en su diseño y desarrollo.

Puso como ejemplo los obstáculos de la intermodal de **Vigo**, conformada por el Centro Vialia, la estación de tren y la nueva estación de autobuses intermodal que se impulsa desde la Xunta, que ha sufrido un importante retraso en la tramitación de la intermodal, pero que ahora está por fin finalizada, contando ya el proyecto conjunto con todas las autorizaciones pertinentes e informes favorables para ser aprobado. Y anunció que se espera que en pocos días la Comisión Superior de Urbanismo le de su visto bueno al proyecto y de forma inmediata se pueda elevar al Consello da Xunta para su aprobación. Según explicó, esto supone que el complejo intermodal de Vigo va a tener autorización urbanística y, de esta forma, se podrán comenzar las obras del Centro Vialia, ya autorizadas y con autorización



comercial autonómica. Y también desde la Xunta se podrá iniciar este mismo año, la contratación de las obras de la estación de autobuses intermodal de Vigo, a las que la Xunta destinará 15 M€.

Vázquez Mourelle se refirió también al caso de **Lugo**, en el que se está esperando la contestación del ayuntamiento para proceder a la firma del convenio a tres bandas para ejecutar las obras de la intermodal.

En cuanto a la estación intermodal de **A Coruña**, la conselleira aseguró que en la Xunta no se dejó de trabajar ni un solo día para impulsar esta infraestructura estratégica para la ciudad, asegurando que “el Ejecutivo autonómico no escatimará esfuerzos ni trabajo, ni recurso, para dotar a los vecinos de A Coruña de una intermodal de futuro, la intermodal que necesitan y merecen”.

Finalizó su intervención reiterando la determinación de la Xunta por acercar la intermodalidad a las principales ciudades gallegas, con la previsión de que el año que viene las obras estén en marcha en 4 estaciones intermodales, sumando Vigo y Pontevedra a Santiago y Ourense, y trabajando para hacerlas también realidad en las ciudades de A Coruña, Lugo y Ferrol. ■

# 20 años de Seguridad Vial en el autobús

Por Pedro Barea López y Óscar Martínez Álvaro

Gerente de Proyectos, Ingeniero de Caminos. Tool Alfa. y Socio Director, Dr. Ingeniero de Caminos y MBA (IESE). Tool Alfa, respectivamente.

## Una visión general

La evolución en los últimos 20 años en el transporte ha sido radical en muchos aspectos. Entre 1996 y 2016 la red de autovías y autopistas ha pasado de casi 8.500 kilómetros de vías de gran capacidad a más de 17.000 y el parque de autobuses de algo menos de 48.500 a casi 62.000.

Los aspectos relacionados con la Seguridad Vial también han evolucionado. Las mejoras en todo lo referente a las infraestructuras, los vehículos y la formación de los conductores han sido constantes. Se ha pasado de vehículos circulando sólo con ABS a autobuses con radar anticolidión, asistencia al conducción, etc.

## Seguridad Vial en general

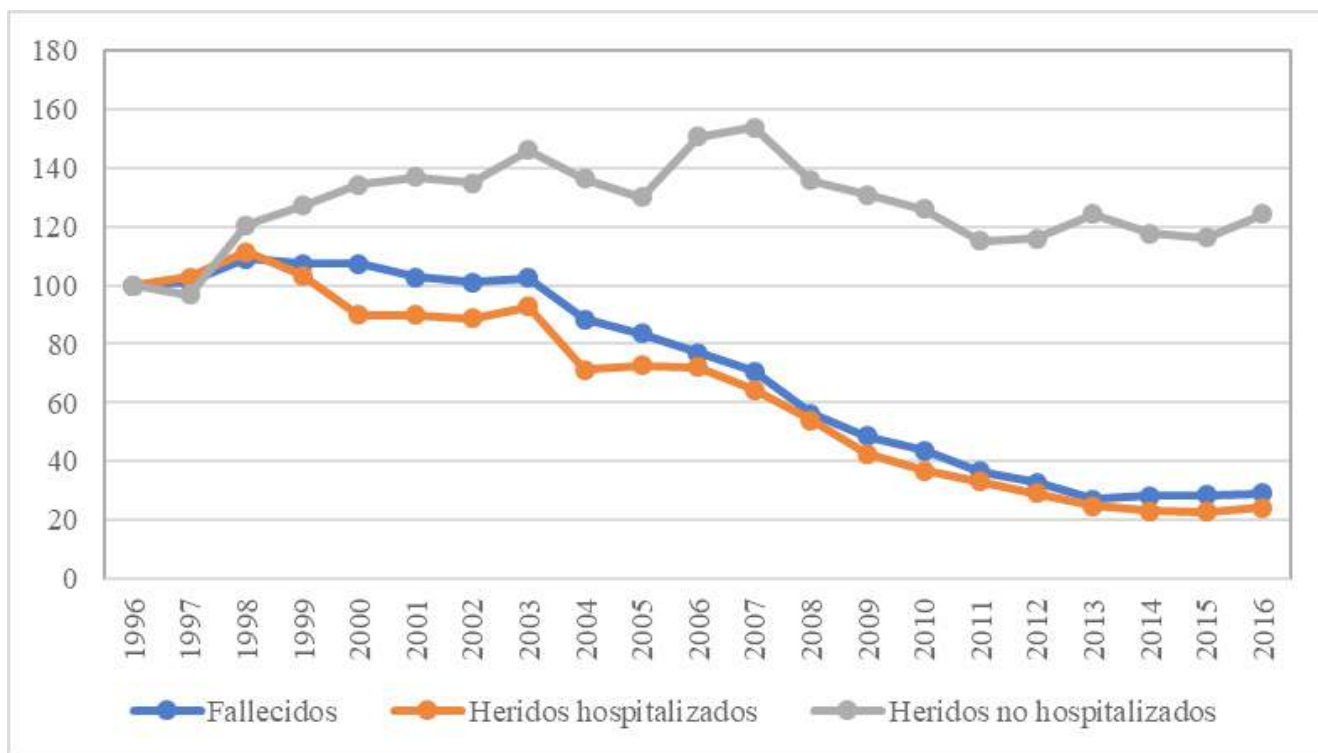
Cualquier estudio sobre la Seguridad Vial en España ha de basarse en los datos que la Dirección General de Tráfico proporciona desde hace décadas.

- El número de accidentes con víctimas en medio interurbano fue similar en 1996 y 2016, al pasar de 37.474 en el siglo pasado a los 36.721 en el último año tras alcanzar un máximo de 49.820 en 2007.
- Por otra parte, el número de vehículos involucrados en accidentes en carretera también fue muy parecido en 1996 y en 2016 con cifras de 63.056 y 63.987 respectivamente, lo que supuso un aumento del 1,5%.
- Sin embargo, el número de víctimas evolucionó muy positivamente, como es bien conocido, pasando de 4.464 fallecidos en carretera en 1996 a 1.291 en 2016 lo que significa una reducción del 71,1%, cifra que se encuentra entre las mayores de Mundo.
- En cuanto a los heridos hospitalizados en carretera, la reducción fue incluso algo mayor en el mismo período (de un 75,6%) mientras que los heridos no hospitalizados aumentaron un 24,3%.

Hay que tener en cuenta que entre 2013 y 2016 las cifras absolutas de víctimas fueron similares de forma que parece que el incremento del tráfico contrarrestaba en estos años la mejora en los indicadores unitarios de Seguridad Vial. En todo caso, la reducción en el número de víctimas y su comparación con el número de accidentes en un período amplio de 20 años pone de manifiesto el gran descenso en la tasa de víctimas por accidente gracias, en gran parte, a las mejoras en la seguridad pasiva de los vehículos y en los medios de atención a las víctimas.

Gráfico 1. Víctimas de accidentes en carretera con todo tipo de vehículos. España.

Base 100 = 1996 (\*)



(\*) Incluye sólo ocupantes de los vehículos (conductores y pasajeros)

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la DGT

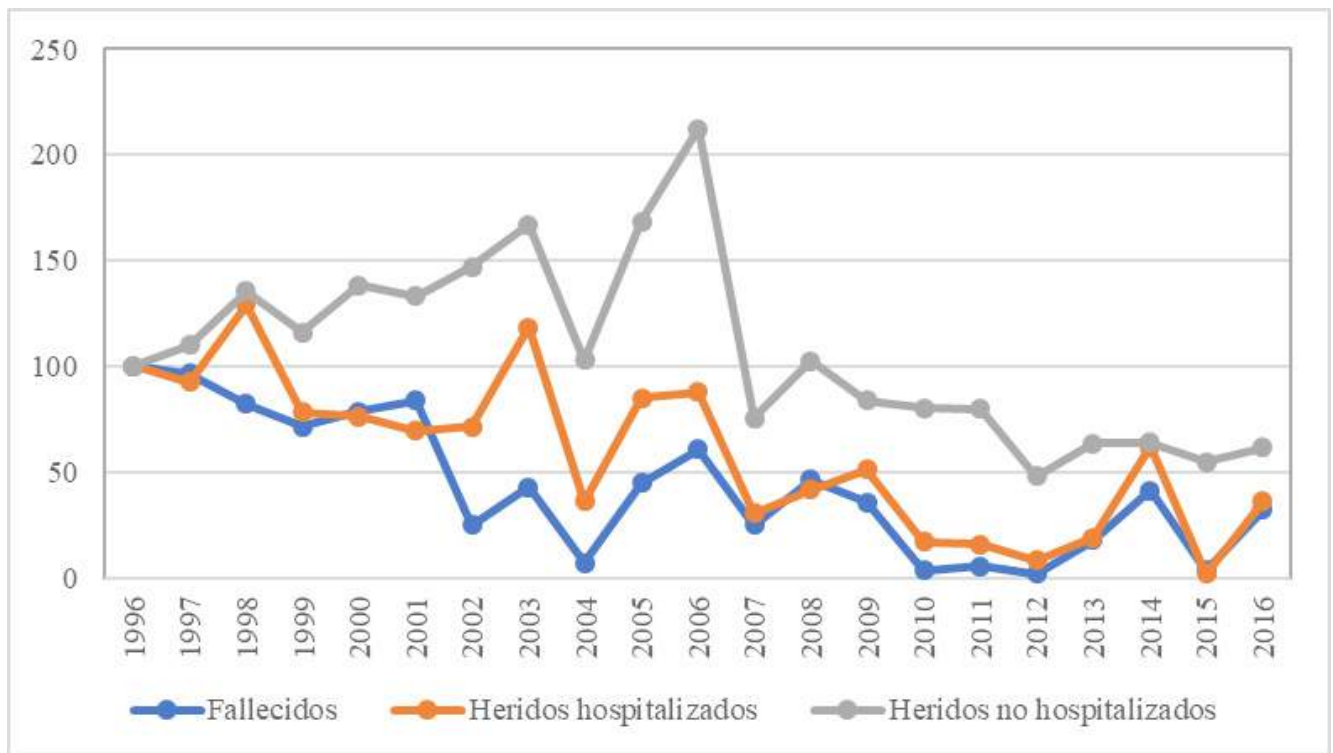
### Los autobuses y los accidentes en carretera

Analizando la evolución de los indicadores anteriores, pero referidos sólo a autobuses, se observa que la mejora fue también muy positiva para el modo colectivo. No obstante, en algunos años intermedios hubo cifras muy dispares por el efecto de accidentes singulares que suceden de forma errática dentro de un contexto de cifras absolutas muy reducidas.

- Así, el número de autobuses que se vieron involucrados en accidentes de tráfico en carretera descendió un 33,5% entre 1996 y 2016.
- El número de conductores y pasajeros fallecidos en autobuses en carretera descendió un 67,9% y el de heridos hospitalizados un 63,9%.
- Si el análisis se realiza con los conductores y pasajeros de autobús heridos no hospitalizados se obtiene que el descenso fue del 38,6%.

Gráfico 2. Víctimas de accidentes en carretera de autobuses. España.

Base 100 = 1996 (\*)



(\*) Incluye sólo ocupantes de los vehículos (conductores y pasajeros)

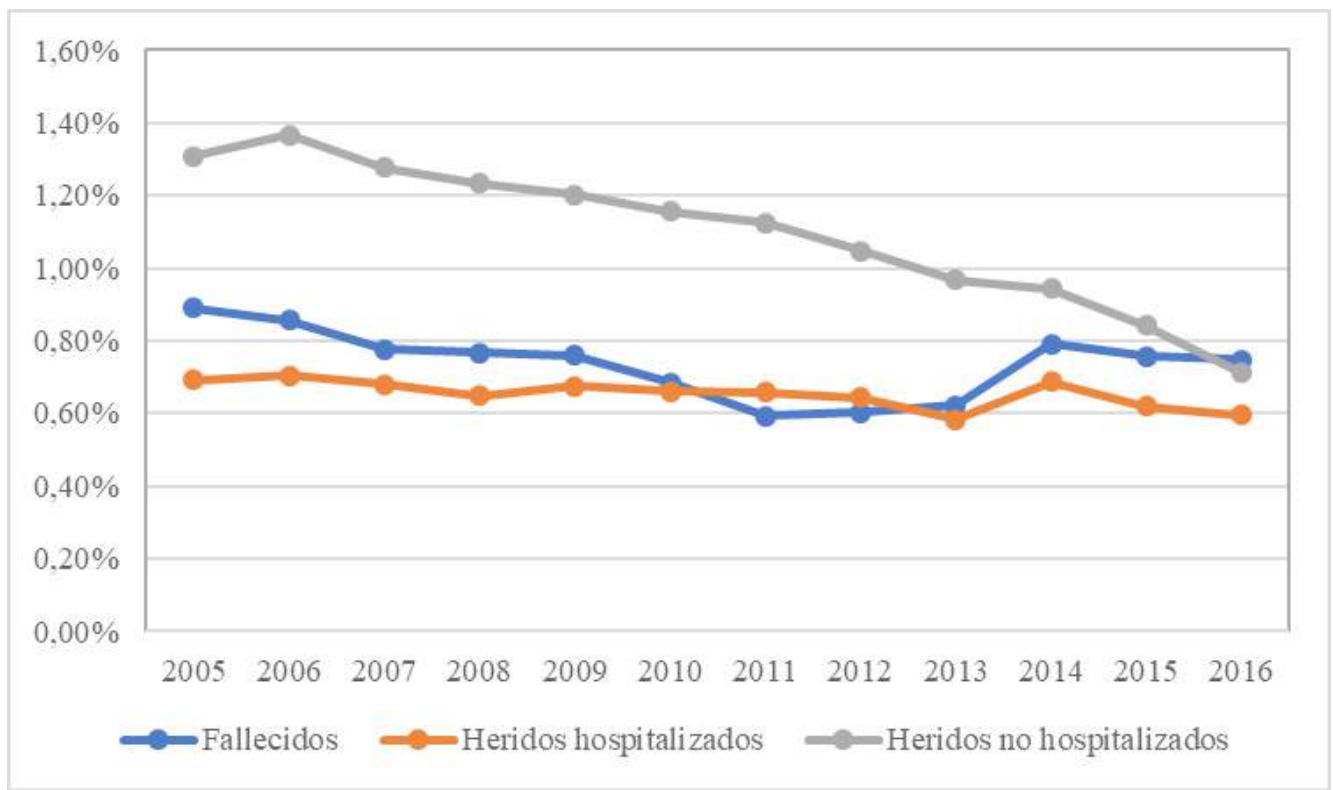
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la DGT

### El autobús frente al resto de vehículos

Para observar si la mejora de la Seguridad Vial en el autobús ha sido inferior, similar o superior a la del conjunto, resulta de interés comparar la evolución de sus valores con los del total de vehículos. Para ello, se ha realizado un análisis de la evolución de los indicadores citados anteriormente, pero agregando sus valores por períodos de 10 años (media móvil) para atenuar en el autobús el efecto ya comentado anteriormente de años con datos singulares.

- Los resultados muestran que, en líneas generales, los indicadores de accidentes del autobús en medio interurbano han evolucionado algo mejor que los del conjunto de vehículos en los últimos años en lo referente a fallecidos y hospitalizados mientras que la evolución ha sido mucho mejor en lo referente a heridos no hospitalizados
- El porcentaje de ocupantes fallecidos en autobús frente al total de ocupantes de vehículos fallecidos en carretera pasó (como promedio de 10 años) del 0,89% al 0,75%.
- Por otra parte, el porcentaje de heridos hospitalizados pasó del 0,69% al 0,59% y el de heridos no hospitalizados descendió del 1,31% al 0,71% del total.

**Gráfico 3. Porcentaje de víctimas en autobús frente al total de víctimas de accidentes en carretera. España. Media móvil de 10 años. 2005 – 2016 (\*)**



(\*) Incluye sólo ocupantes de los vehículos (conductores y pasajeros)

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la DGT

### Seguridad Vial en términos relativos

Los indicadores anteriores son interesantes por sí mismos, pero incompletos, ya que no tienen en cuenta el nivel de actividad. En particular, conviene analizar en medio interurbano la ratio de ocupantes fallecidos en autobús por pasajero-km frente a la ratio de ocupantes fallecidos por pasajero-km en otro tipo de vehículos.

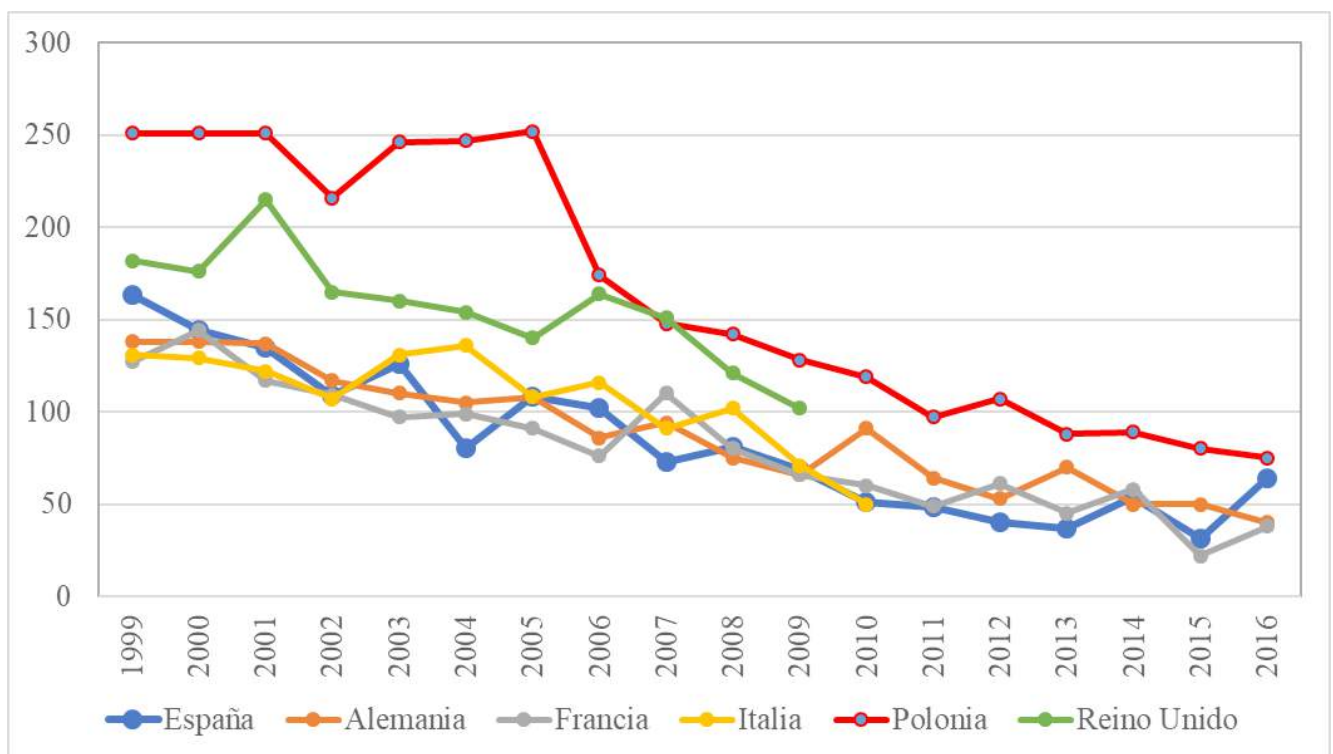
- El valor de la ratio para ocupantes de turismos (como media móvil de 10 años) ha pasado de 1,0 fallecidos por cada 100 millones de pasajero-km en carretera en 1996 a un valor de 0,4 en 2016.
- Para los ocupantes de autobús en medio interurbano la ratio ha pasado de 0,06 a 0,02 en el mismo período.

Los resultados que se obtienen muestran que el riesgo de fallecimiento de un ocupante de un autobús por cada pasajero-km recorrido en carretera es del orden de 17 veces menos que en el caso de un ocupante de un turismo.

### Comparación con otros países

Para verificar lo ocurrido en otros países, aunque no se dispone de información tan detallada, resulta de gran interés el análisis de los datos del *European Road Safety Observatory* (ERSO) en donde se recogen todas las víctimas de accidentes en donde han estado involucrados autobuses incluyendo peatones, ciclistas, etc. Para España y otros países, las cifras de fallecidos en accidentes de autobús han tenido la siguiente evolución entre 1999 y 2016 para el conjunto de tráfico urbano e interurbano.

**Gráfico 4. Fallecidos en accidentes de autobús en los países más poblados de la UE. 1999 – 2016. Conjunto de tráfico urbano e interurbano (\*)**

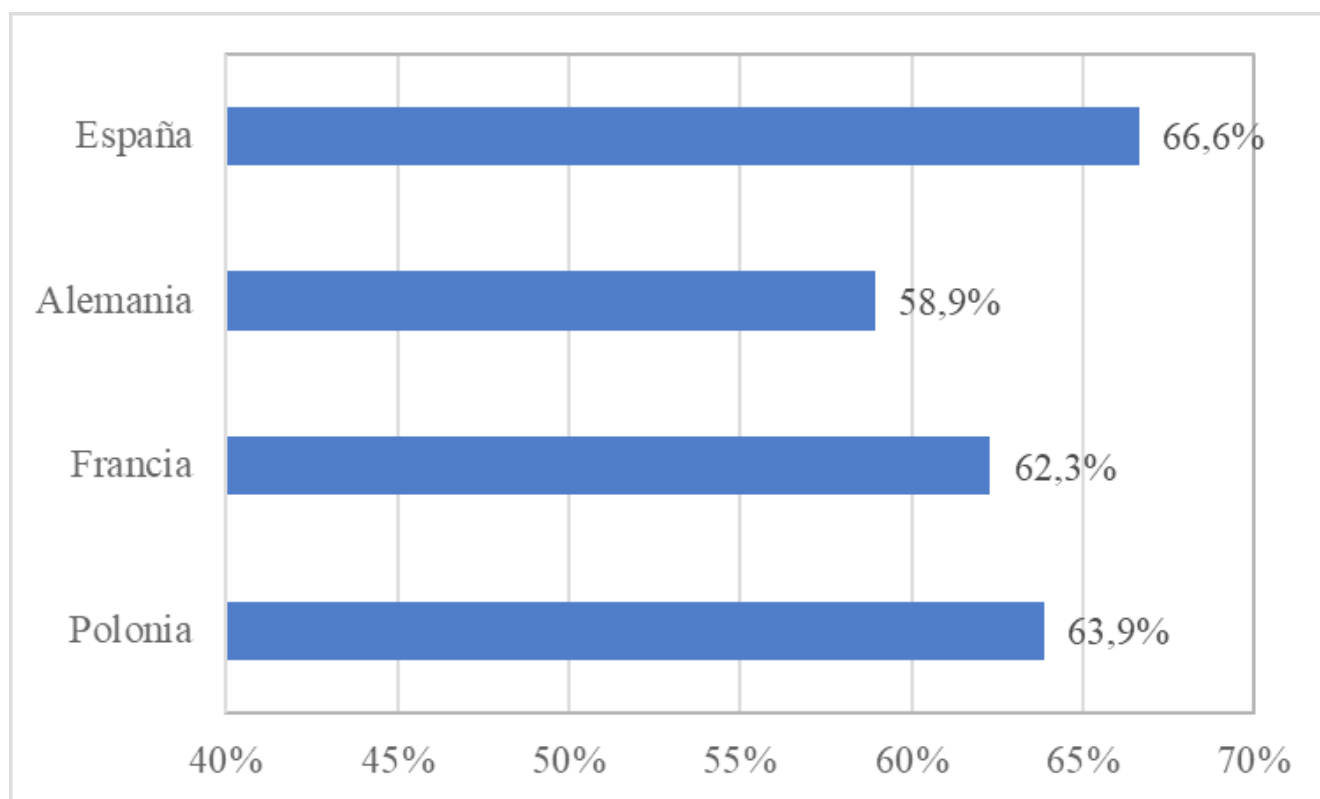


(\*) Incluye todos los fallecidos en accidentes de autobús incluso peatones, ciclistas, etc.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del ERSO.

Se observa la tendencia similar de evolución en el número de fallecidos en los países más poblados de la UE. Utilizando la media móvil de 5 años, para atenuar los efectos de accidentes singulares, se obtienen los siguientes descensos porcentuales por países con reducciones algo mayores para España en comparación con Alemania, Francia y Polonia.

**Gráfico 5. Reducción del número de fallecidos en accidentes de autobús. Media móvil de 5 años. 2003 - 2016**



*Fuente: Elaboración propia a partir de datos del ERSO.*

## Conclusiones

Las cifras generales de Seguridad Vial evidencian un progreso notable en los indicadores de víctimas, a pesar de que el número de accidentes en carretera y de vehículos involucrados se ha mantenido en cifras similares en las últimas dos décadas. En el caso del autobús interurbano se evidencia un ritmo de mejora en sus indicadores de accidentes y víctimas más favorable que los registrados para el conjunto del tráfico en España en los últimos años. Esta tendencia sigue la de varios de los países con mayor población y tráfico de la UE.

El progreso no se detiene y los valores mostrados tienen que servir como acicate para continuar mejorando en la gran seguridad del autobús con el foco en el concepto “Visión Cero” involucrando a operadores de transporte, fabricantes de vehículos, gestores de infraestructura, etc. ■



te acercamos a  
**LO QUE TE IMPORTA**

[www.confibus.org](http://www.confibus.org)

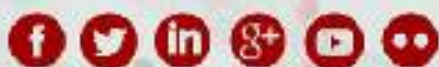
YWERFLEET

ÚLTIMAS NOTICIAS

ÚLTIMAS NOTICIAS

 **CONFEBUS**

**LA RED SOCIAL  
DEL TRANSPORTE**



# La seguridad vial en el transporte mejoraría con la democratización de la tecnología

El riesgo de sufrir un accidente en autobús es 6 veces menor que en un turismo

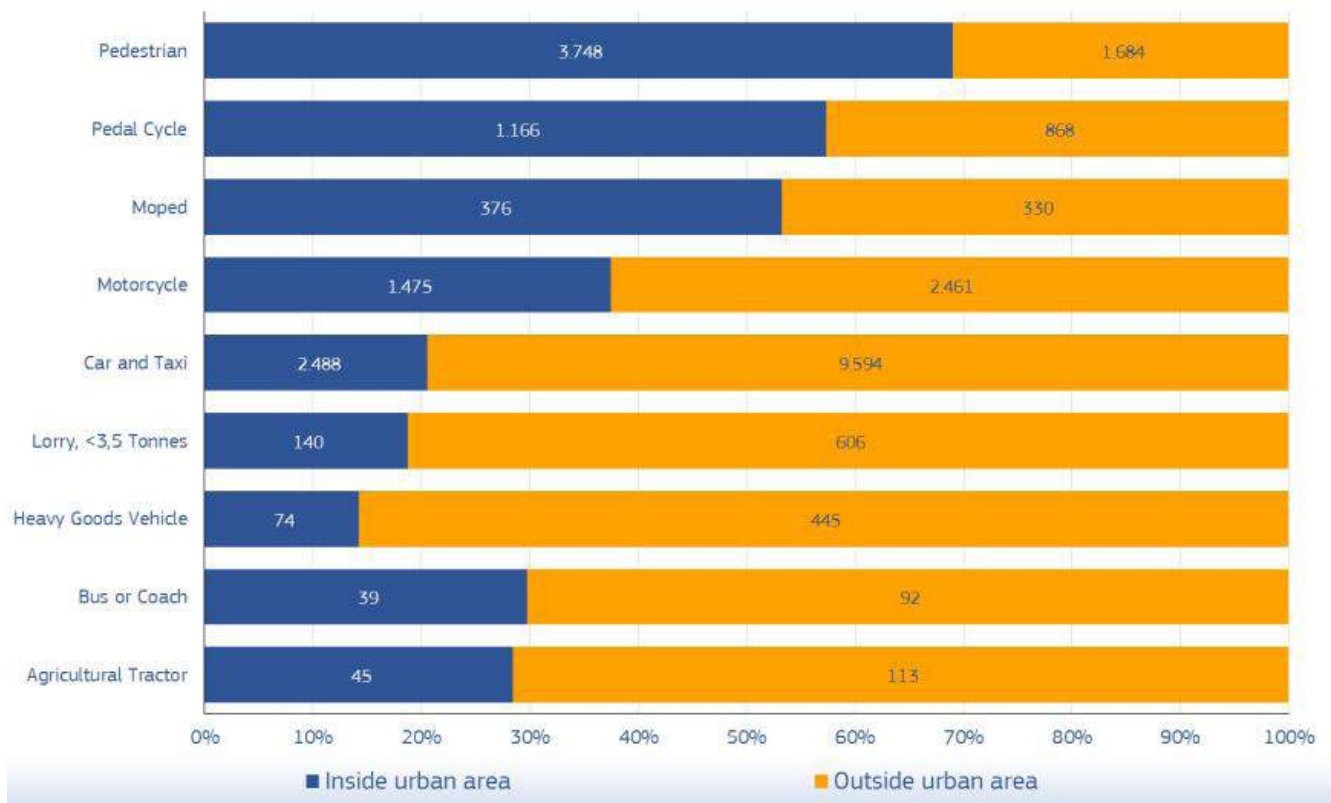
Por Borja Moreno Moreno

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

A nivel estatal, así como europeo, el número de viajeros de autobús o autocar que fallecen en accidentes de tráfico es muy inferior al resto de víctimas mortales que viajan en otro tipo de transporte por carretera. Según los últimos datos analizados por CARE (*EU road accidents database*) y publicaciones nacionales, obtenidos a partir del *European Road Safety Observatory*

([www.erso.eu](http://www.erso.eu)), para el año 2015 (datos actualizados a mayo de 2017), el número de viajeros de autobús que fallecieron en accidentes de tráfico (131, 39 en vía urbana y 92 en vía interurbana) representó únicamente un 0,5% de todas las víctimas mortales en carretera en Europa. Como se puede observar, la mayoría de los pasajeros de autobuses o autocares fallecen en

## Víctimas mortales por tipo de área y modo de transporte en la UE, 2015



Fuente: Annual Accident Report 2017, European Road Safety Observatory (<http://www.erso.eu>).

accidentes fuera de las áreas urbanas. Suele tratarse de ocupantes de autocares o autobuses de líneas de largo recorrido. Hay que tener en cuenta que las víctimas mortales de siniestros en autobús se reparten tanto entre autopistas y autovías, como en las demás vías fuera de poblado.

No debemos olvidar que el autobús es uno de los modos de transporte más seguros, ya que el riesgo de sufrir un accidente de tráfico en autobús es 6 veces menor que si se viaja en un turismo, y 321 veces menor que si se viaja en moto, según el instituto Rail Safety and Standards Boards Limited, del Reino Unido. Sin embargo, los accidentes de autobuses se ven a menudo ensombrecidos por algún siniestro grave en el que se tienen que lamentar víctimas mortales.

Este mes de agosto ha sido especialmente negativo en lo que a víctimas de tráfico se refiere en España, ya que han sufrido un incremento que rompe la tendencia de los últimos años a la baja.

A nivel internacional, siguen sucediendo trágicos accidentes como el ocurrido en Perú, en el que fallecieron 23 de los 40 ocupantes, y 15 resultaron heridos, tras la caída de un autobús a un abismo de 300 metros de profundidad en los Andes, a su paso por la remota provincia de Paruro, en la sureña región de Cusco.

Pero hay que destacar el esfuerzo que se está realizando en el desarrollo e implantación de nuevas tecnologías para reducir accidentes de tráfico, tales como:

- **Sistemas de detección de señales de tráfico (SDW):** Estos sistemas detectan las señales de tráfico de límite de velocidad, de modo que cuando el vehículo excede de la velocidad indicada envía alertas al conductor para prevenirle.
- **Sistemas de lectura de temperatura y presión de los neumáticos (TPMS):** Mediante sensores se monitoriza la temperatura y la presión de los neumáticos previniendo posibles reventones por presiones inadecuadas. Asimismo, estos sistemas permiten aumentar la vida útil

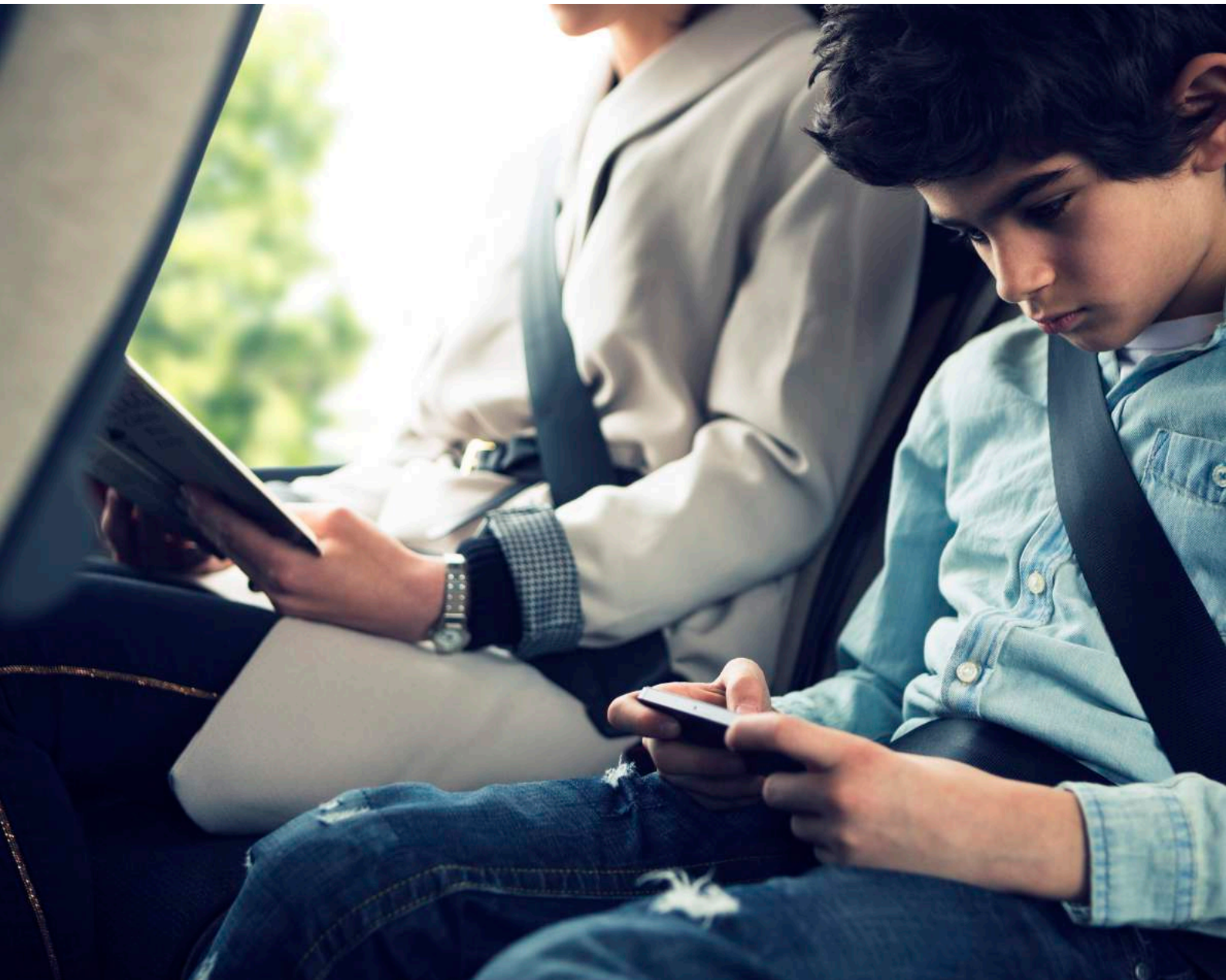
de los neumáticos optimizando la tracción y el consumo de combustible.

- **Detectores de fatiga (DFW):** Dispositivos que permiten supervisar los parpadeos y movimientos de los ojos y la cabeza del conductor. Estos sistemas permiten detectar acciones anómalas que conducen a reacciones de riesgo por parte del conductor. En ese caso se activan las alarmas de aviso mediante la vibración del asiento al conductor.
- **Sistema de detección de ángulos muertos (BLIS):** Sistema cuyo objeto es evitar aquellos accidentes producidos por la presencia de un vehículo o persona junto al lateral de otro vehículo que realiza una maniobra de cambio de carril o giro, situado fuera del alcance visual de sus espejos retrovisores.

Así como en la modernización de la normativa exigible en materia de seguridad de estos vehículos. Entre los sistemas de seguridad en autobús obligatorios para vehículos tipo M2 y M3, hoy, encontramos el ABS (*Antilock Braking System*) obligatorio desde 2002, el cinturón de seguridad que a partir de 2007 han de disponerse obligatoriamente (pero no es aplicable con efectos retroactivos), y el ESC (*Electronic Stability Control*), LDWS (*Lane Departure Warning System*) y AEBS (*Advanced Emergency Braking System*) obligatorios desde 2015.

Sin embargo, sólo algunos sistemas son obligatorios desde el año 2015 en los autobuses tipo M2 y M3, pero la edad media del parque español de autobuses es cada vez mayor, el 55,8% del parque español de autobuses tenía más de 10 años de antigüedad al cierre de 2017, frente al 42,5% de 2008.

Y si, además, a pesar de que la instalación del cinturón de seguridad en los autobuses españoles es obligatoria para todos los autobuses fabricados a partir de 2007, siendo obligatorio su uso para todos los viajeros (excepto los menores de tres años) si el autobús dispone de los mismos, solo un 20% de los pasajeros utiliza el cinturón, tenemos una situación complicada de mejorar.



Por esto mismo, se debe apostar en primer lugar por la “**concienciación**”, tanto de viajeros como de las empresas, ya que estas son las que realizan la inversión en sistemas que mejoran la seguridad vial de todos, y en segundo lugar por la “**democratización**” de las soluciones para que no sea sólo una cuestión de vehículos premium o de alta gama, no sólo para aquellos con mayor poder adquisitivo, si no que se consiga la implantación de sistemas y medidas de manera globalizada y conjunta, y que puedan ser afrontadas de un modo rentable por parte de las compañías de transporte, como por ejemplo, teniendo en cuenta el esfuerzo y desembolso que

realizan las empresas en materia de seguridad en los concursos públicos.

En resumen, la reducción de siniestros y víctimas de tráfico, tanto de viajeros de autobús como del resto de intervinientes de la vía pública, precisa de nuevos avances tecnológicos, sistemas inteligentes más accesibles y nuevamente, una democratización de la seguridad vial en términos generales mediante la incentivación de ayudas a empresarios que inviertan en acciones relacionadas a la seguridad vial laboral, y más aun teniendo en cuenta que más del 70% de los desplazamientos entre semana son debido a motivos laborales. ■

# La inteligencia artificial será algo habitual en las empresas durante la próxima década

Según los directivos españoles

Por TomTom Telematics

Más de la mitad de las empresas españolas (58%) considera que la Inteligencia Artificial será de uso común en las organizaciones durante la próxima década, según una encuesta realizada por TomTom Telematics a 1.400 directivos de distintos países europeos. De hecho, es la tecnología que tendrá más presencia en el entorno laboral, por encima de Blockchain (47%), realidad virtual (45%), vehículos conectados (29%) o criptomonedas (26%).

Aunque son conscientes de la importancia que tienen las nuevas tecnologías, la mitad de las compañías teme no seguir el ritmo de los adelantos tecnológicos. Es más, el 81 por ciento de los directivos españoles entrevistados cree que las empresas que fallen a la hora de adoptar procesos digitalizados y el Internet de las Cosas corren el riesgo de cerrar sus negocios.

“La indiferencia hacia la tecnología puede suponer la pena de muerte para algunas empresas”, comenta Heike de la Horra, director comercial de TomTom Telematics para España y Portugal.

“Las empresas deben ser conscientes de la evolución tecnológica y estar atentas a las soluciones y procesos que ayudarán a garantizarles un futuro competitivo, desde la movilidad inteligente y la conectividad hasta los sistemas de

fabricación y diseño avanzados. Muchas de las nuevas tecnologías emergentes de hoy romperán y revolucionarán el comercio, y en el proceso se convertirán en el estándar para el mañana”.

En España, el 67% de las empresas cree que el trabajo en remoto es o será la norma en los próximos diez años. Algo que, a día de hoy, ya permite el 68% de las compañías de nuestro país, tanto Pymes como grandes empresas, gracias a tecnologías como el almacenamiento en la nube (57%), la videoconferencia (50%), la mensajería online (47%) o las apps móviles (45%).

“La responsabilidad recae en las empresas, tanto en las grandes como en las pequeñas. Por su propia supervivencia, es necesario que se adapten a esta nueva era de hipermovilidad y trabajo conectado que está siendo facilitada por los avances en áreas que van desde la telemática y el automóvil conectado a las soluciones iPaaS y blockchain”, añade el directivo.

“Dichas tecnologías conectadas y sistemas de comunicación unificados están desvinculando a los trabajadores de los patrones de trabajo tradicionales, propiciando un nuevo rol para el empleado que tendrá un impacto significativo en la productividad y la eficiencia del negocio”. ■



SMART BUSINESS INSIGHTS:

# PANORAMA DE LA EMPRESA INTELIGENTE: EL FUTURO DE LA TECNOLOGÍA Y EL NEGOCIO



## La visión de las empresas europeas sobre el lugar del trabajo del futuro

Las empresas que no adoptan avances tecnológicos o anticipan tendencias corren el riesgo de verse afectadas negativamente. TomTom Telematics pidió la opinión a 1.400 directivos en siete mercados de la UE para comprender cómo será el lugar de trabajo del futuro.

## HACIA DÓNDE VA EL CAMBIO TECNOLÓGICO

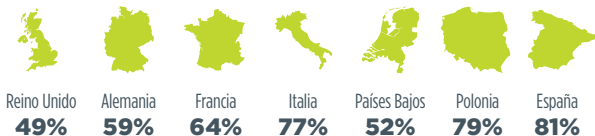
¿Cuál de las siguientes tecnologías espera que sea de uso común en las empresas en los próximos diez años?



En general, ¿te da miedo que tu negocio tenga problemas para mantenerse al ritmo de la tasa de desarrollo tecnológico?



"Las empresas que no adopten procesos digitalizados y el Internet de las Cosas corren un mayor riesgo de cerrar sus negocios que aquellos que sí las adopten"

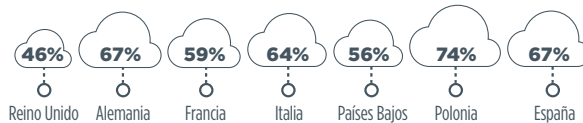


## EL LUGAR DE TRABAJO DEL FUTURO

¿Es el trabajo a distancia la norma, o esperas que se convierta en la norma durante la próxima década para los empleados de tu empresa?



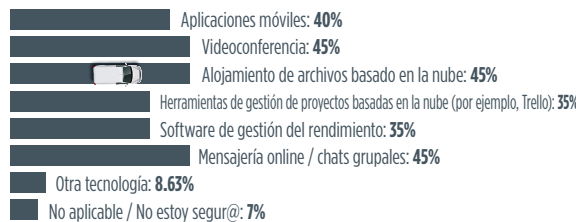
durante la próxima década para los empleados de tu empresa?



¿Permite tu compañía hoy en día trabajar a sus empleados de forma remota?



¿Qué tecnología usa tu empresa actualmente para facilitar el trabajo en remoto?



## HACIENDO FRENTE A LOS TEMORES SOBRE LA SEGURIDAD DE LOS DATOS

En general, ¿la amenaza de una violación a la seguridad de los datos hace que tu empresa se muestre reticente a invertir en nuevos sistemas tecnológicos?



¿Ha realizado tu empresa algún cambio en la seguridad de sus datos o procesos de privacidad para cumplir con RGPD?



En general, ¿temes que la creciente importancia del Internet de las Cosas en el lugar de trabajo ponga a tu empresa en mayor riesgo de violaciones a la seguridad de los datos?



"Los proveedores de tecnología no están haciendo lo suficiente para garantizar la seguridad (confidencialidad, integridad y disponibilidad) de los datos"



Let's drive business®

www.tomtom.com/telematics

Puedes solicitar los resultados al completo a david.martin@tomtom.com

# Descarbonizar las ciudades, del motor de combustión al transporte público

“Fomentemos el transporte público que será el transporte del futuro”

Por Antonio Pomares

Miembro de la Junta Directiva de CECU

En el recientemente publicado informe **“Reposando hacia el futuro. Cómo impulsar la economía dejando atrás el carbono”**, en el cual ha participado CECU, se recomienda el cambio de motor de combustión diesel y gasolina al motor eléctrico.

Este estudio ha demostrado que mejorar la eficiencia de los turismos y el mayor uso de vehículos cero emisiones (eléctricos y de hidrógeno) contribuyen a reducir de manera considerable las emisiones de CO<sub>2</sub> y los contaminantes del aire, lo que al mismo tiempo tiene impactos positivos sobre la economía y el empleo.

Ante los datos que se manejan: casi 30.000 muertes prematuras en España en 2013–428.000 muertes prematuras en Europa en 2014; cerca de 45.000 millones de € en gastos por contaminación, el 3,5% del PIB, y todo ello debido en gran parte al tráfico rodado, nos obliga a cambiar el modelo de movilidad en las grandes ciudades.

El cambio de vehículos que utilizan combustibles fósiles por el coche eléctrico como transporte privado disminuiría la contaminación, y nos parece un buen comienzo, sobre todo teniendo en cuenta que en muchas ciudades europeas se están tomando medidas contra el uso de vehículos de motores diesel y gasolina a medio plazo (2025-2030). Londres, Milán, París, Hamburgo. El alcalde de Londres está pidiendo adelantar la prohibición de vender vehículos diesel y gasolina a 2030 y, en Mallorca, donde

está en estudio una ley que impida el desembarco de vehículos con motor de gasoil, ya se han tomado medidas restrictivas para el acceso de vehículos a determinadas zonas turísticas, no solo por el caos genera, sino por los problemas medioambientales que suponen para el patrimonio natural. Es decir, los motores de combustión de gasolina o diesel están condenados a desaparecer.

Pero, sin perjuicio de reconocer las bondades de las iniciativas expuestas, desde CECU, como representantes de los consumidores creemos que con carácter prioritario y de forma decidida debe apostarse por el transporte público, y eléctrico. No es sostenible medioambientalmente hablando que todos –ni siquiera muchos– tengamos un vehículo propio, aunque sea eléctrico. La fabricación de estos vehículos no deja de ser una actividad industrial que requiere de un gran consumo de energía, agua, extracción recursos naturales y otros materiales (caucho, aluminio, hierro, plástico, plomo, cobre, platino, litio, paladio, etc.), también para los recambios que utilizarán a lo largo de la vida útil del propio vehículo y su final eliminación, reciclaje o reutilización. Además, a día de hoy, gran parte de la electricidad que consumimos y, en consecuencia, el propio vehículo, depende de recursos fósiles (petróleo, carbón y gas).

Las ciudades no dan más de sí, están tomadas por los vehículos, se diseñan en base a estos y no pensando en su habitabilidad para las personas. Son territorio hostil. Muchas veces se hacen

más kilómetros para buscar un aparcamiento que la distancia real que hay hasta al lugar de trabajo o destino, gastando tiempo y combustible innecesarios. También los entornos naturales turísticos están sufriendo la colonización del vehículo privado de combustión degradando y contaminando su ecosistema. Por todo ello creemos que es necesario avanzar hacia un modelo de movilidad diferente basado en el transporte público y en la sostenibilidad.

### ¿Cómo lo hacemos?

1. Mejorando su imagen.
2. Mejorando las rutas y coordinando enlaces, horarios e itinerarios afines de los distintos tipos de transporte.

3. Incrementando la velocidad de los carriles de transporte público (bus VAO) incluidos en las vías de acceso a las grandes ciudades.
4. Impulsando la coordinación para crear rutas alternativas en caso de saturación de vías.
5. Apoyando, desde la Administración, el coste del transporte público. En muchas ocasiones los precios son disuasorios.
6. Incrementando la oferta de transporte público en zonas turísticas, tanto en las ciudades como en los espacios naturales.
7. Apostando por el transporte público eléctrico en el caso de autobuses y autocares.
8. Apostando por la energía eléctrica procedente de fuentes de energía renovable.

Cambio al coche eléctrico sí, pero fomentemos el transporte público que será el transporte del futuro. ■





# El papel del Dirse en la nueva empresa

Por Carolina Pérez

Gerente del Área de Comunicación Corporativa de LLORENTE & CUENCA

Suena el despertador. Con los ojos aún medio cerrados se levanta. Aún no ha amanecido. Enciende la luz, pone la cafetera al fuego, deja correr el agua de la ducha para que se caliente y pone la televisión de 60 pulgadas. Un programa informativo alerta de que 3.000 líderes mundiales debaten sin acuerdo sobre cómo construir un mundo mejor bajo el lema “crear un futuro compartido en un mundo fracturado”. Y piensa: “si el mundo está como está, ¿es por su culpa!”.

Esta microhistoria podría ser el día a día de muchos de nosotros. Los ciudadanos de hoy en día, buscamos de forma recurrente culpables. Muchas veces incluso sin ser conscientes de que todos tenemos parte de responsabilidad a la hora de cuidar el mundo, como explican los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

Hoy en día, las empresas se enfrentan a un escrutinio constante en el que ciudadanos informados y exigentes observan qué hacen y, cada día más, cómo lo hacen. Hoy, también, los ciudadanos exigen a las empresas que se posicionen en temas concretos y delicados. Y, además, si no se comportan de forma responsable, les castigan.

Es por ello que la responsabilidad debe ser algo intrínseco a las empresas y si no el modelo de negocio, tarde o temprano, acabará resquebrajándose. Cada día más, las empresas comienzan a entender que ya no solo deben responder

con dividendos, sino que tienen que generar un valor para su entorno.

En esta línea, el estudio elaborado por DIRSE y LLORENTE & CUENCA sobre “[El papel del dirse en la nueva empresa](#)”, analiza los nuevos retos para las empresas en los que los profesionales de la sostenibilidad tendrán un papel crucial.

Así, en un futuro próximo será necesario gestionar cambios constantes y complejos en las plantillas de trabajo; innovar para optimizar los procesos ante la escasez de recursos; transformar el Big Data en Smart Data y gestionarlo de forma responsable; construir relaciones de confianza con el consumidor que marquen la diferencia; agilizar las estructuras de negocio y generar alianzas con partners ajenos a la actividad de las compañías; Y todo ello, además, deberá hacerse desde la coherencia que proporciona un propósito compartido y un primer ejecutivo comprometido.

Hablamos de una nueva empresa en la que el director de responsabilidad deberá actuar como un intraemprendedor. Desempeñará un papel renovado en el que su principal actividad será anticipar riesgos y necesidades sociales para promover soluciones en los foros de decisión corporativos.

Y todo ello, además, deberá ser traducido a resultados que muestren el impacto y el cambio

que la empresa está generando en su entorno. Por todo ello, las historias y la comunicación de la responsabilidad desempeñarán un papel fundamental en este nuevo paradigma.

En un futuro próximo, ya no será suficiente con hacer. Habrá que decir cómo se hace lo que se

hace y que, además, se haga de forma alineada con un propósito (para qué).

No es un reto fácil, sin duda. Pero será la única forma de evitar que un ciudadano señale con el dedo un logotipo de una empresa y diga, mientras compra el producto de su competencia, “es por tu culpa”. ■



# Plan de Formación 2018-2019

CONFEBUS ha puesto en marcha el Plan de Formación 2018-2019, subvencionado por el Ministerio de Fomento, con el objetivo prioritario de seguir apoyando la mejora en la seguridad vial, la formación de los trabajadores dentro de sus centros de trabajo, así como la mejora de su cualificación en el Sector.

Las acciones formativas, dirigidas a personal en activo y todas ellas en modalidad presencial, serán las siguientes:

- CAP DE FORMACIÓN CONTINUA OBLIGATORIA: 35 H
- PERFECCIONAMIENTO CONDUCCIÓN APLICANDO CRITERIOS EFICIENTES: 10H
- PERFECCIONAMIENTO EN CONDUCCIÓN MEDIOAMBIENTAL Y ECOLÓGICA: 10H
- CONDUCCIÓN PARA PROFESIONALES DEL TRANSPORTE: 240 H
- TACÓGRAFO DIGITAL: 8 H
- CONDUCCIÓN SEGURA: 8 H
- AHORRO DE COMBUSTIBLE: 8 H
- CONDUCCIÓN ECONÓMICA, ECOLÓGICA Y EFICIENTE PARA EL TRANSPORTE DE VIAJEROS: 8 H
- ATENCIÓN AL CLIENTE DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS: 10 H
- ATENCIÓN E INFORMACIÓN A LOS VIAJEROS DEL AUTOBÚS O AUTOCAR: 10 H
- GESTIÓN DE FLOTAS Y LOCALIZACIÓN DE VEHÍCULOS: 10 H
- MECÁNICA Y PREVENCIÓN DE AVERÍAS PARA EL TRANSPORTE DE VIAJEROS: 20 H
- PRIMEROS AUXILIOS: 10 H
- PROTOCOLO DE ACTUACIÓN PARA CONDUCTORES ANTE UN ACCIDENTE DE TRÁFICO: 10 H
- TRANSPORTE DE VIAJEROS CON CARACTERÍSTICAS ESPECIALES: 10 H
- ACOMPAÑANTE DE TRANSPORTE ESCOLAR: 10 H
- EFECTOS Y CONSECUENCIAS DEL CONSUMO DE DROGAS Y ALCOHOL EN LA CONDUCCIÓN: 10H
- INGLÉS PARA EL “INCOMING” EN VIAJEROS: 20 H
- NOCIONES DE INGLÉS Y FRANCÉS PARA ATENCIÓN AL VIAJERO: 20H
- INGLÉS Y ATENCIÓN AL PÚBLICO: 20 H
- AHORRO DE COMBUSTIBLE. CONDUCCIÓN ECOLÓGICA: 8 H
- PRIMEROS AUXILIOS EN ESTACIONES DE AUTOBUSES: 10 H
- TRANSPORTE DE VIAJEROS CON CARACTERÍSTICAS ESPECIALES: 10H
- OPTIMIZACIÓN DE FLOTAS Y RUTAS: 10 H
- NORMATIVA EN MATERIA DE SOCORRISMO Y PRIMEROS AUXILIOS: 10 H



Se pueden consultar todos los **Programas** de los cursos en el apartado de Formación de la [página web de CONFEBUS](#).

Los interesados en participar en alguna de estas acciones deberán ponerse en contacto con el Departamento de Formación de la Confederación a través del teléfono 914 319 864 o del correo electrónico [confebus@confebus.org](mailto:confebus@confebus.org) ■

# Los alumnos del Máster de CONFEBUS visitan las fabricas de Daimler Buses en Alemania

El pasado mes de abril, CONFEBUS puso en marcha la octava edición del [Máster en Dirección y Gestión de Empresas de Transporte de Viajeros](#)

[por Carretera](#), en el que participan un amplio grupo de profesionales de diferentes empresas del sector: AUTOBUSES BUÑOL, AUTOCARES

MESEGUER, EVOBUS IBÉRICA, FERNANBUS, GRUPO AISA, GRUPO ALSA, GRUPO INTERBUS Y SERVICIO DE TRANSPORTES URBANOS DE PONFERRADA. Y un año más, gracias al patrocinio de Mercedes-Benz y Setra, los alumnos han podido conocer de primera mano las fábricas de ambas marcas en Alemania, acompañados en esta ocasión por Verónica Reitano, responsable de Marketing y Prensa de EvoBus Ibérica, y por la responsable de formación de CONFEBUS, Natalia Esteban.

El primer día viajaron hasta Ulm, donde se llevó a cabo una visita guiada tanto del **Museo de Setra**, como de la **fábrica de Setra**, así como de sus Centros de Diseño y de Entregas de Clientes. Un complejo de edificios, con 3.800 m<sup>2</sup>, que incluye una nave para entrega de autocares y autobuses, con espacio suficiente para unos 20 vehículos. Las instalaciones cuentan



con una zona de recepción con cafetería, oficinas y salas de conferencias, un centro de diseño, con un moderno sistema de 3D, y una exposición permanente de modelos de época.

Como pudieron comprobar los alumnos, el diseñador de vehículos 3D utiliza tecnología informática de vanguardia, dando un importante salto en el asesoramiento a los clientes. Tanto a la hora de elegir el color básico para la carrocería, el tipo de retrovisores exteriores o el diseño de los embellecedores de las ruedas como si hay que tomar una decisión sobre el tapizado de los asientos, la tela de las cortinas, el material de las tarimas, la forma de las repisas portaequipajes o el tipo de revestimiento de las paredes laterales: este centro de diseño facilita enormemente a los clientes el proceso de configuración de sus vehículos nuevos. El empresario tiene a su disposición una pantalla de 60 pulgadas, que reproduce ante sus ojos una imagen de su nuevo autocar y le permite comprobar en tres dimensiones el efecto de determinadas opciones. Esto es posible gracias a su técnica ultramoderna, desarrollada para los especialistas de diseño. Ocho millones de elementos gráficos muestran en relieve hasta el último detalle del vehículo.

Con cerca de 3.800 trabajadores, que son formados en la Escuela de Formación ubicada en estas instalaciones, en la fábrica de Ulm se fabrican diariamente más de 16 vehículos, tanto de las marca Setra como de Mercedes-Benz, según las necesidades. Destacándose como fortaleza su sistema de pintado, para el que cuentan con robots que personalizan los acabados de cada vehículo.

También se ubica en estas instalaciones el taller de producción de asientos de Daimler Buses, donde se fabrican alrededor de 20.000 unidades al año, siendo la fabricación de asientos en Neu-Ulm para autobuses y autocares Mercedes-Benz y Setra uno de los pilares del sistema de producción sobre base de pedidos de clientes de la compañía.

A continuación el grupo viajó hasta Stuttgart, donde visitaron el **Museo Mercedes-Benz**. Los alumnos pudieron conocer todas las clases de vehículos que ha fabricado la marca a lo largo de su historia y sus muy variadas categorías:

vehículos de transporte de viajeros, camiones para transporte de mercancías, vehículos sociales y civiles como ambulancias, coches de bomberos, de servicios postales, así como un extenso y variado catálogo de automóviles y coches de competición.

Finalmente el grupo se trasladó hasta Mannheim, donde se encuentra la **fábrica de Mercedes-Benz**, con más 100 años de historia, alrededor de 3.500 trabajadores y casi 900.000 m<sup>2</sup> de superficie. Tras una pequeña introducción a la historia de Mercedes-Benz, los estudiantes del Máster realizaron una visita guiada por la planta, donde pudieron ver al detalle el exclusivo proceso de producción y montaje de autobuses y autocares que diferencia a esta marca (estructura en bruto, pintado por imprimación cataforética (KTL), montaje y finishing), así como la producción de motores.

La plantilla de especialistas de Mannheim fabrica, junto al Citaro, el urbano de piso bajo de gran capacidad CapaCity y el Integro, algunas carrocerías para la marca Setra. Además, la planta de Mannheim dispone de una de las instalaciones más modernas para el pintado por imprimación cataforética de carrocerías de autobuses. En últimos años, estas instalaciones han ayudado a reducir en gran medida las emisiones de disolventes orgánicos.

Una calidad sin restricciones es el principio en que se basa la sección de producción de motores en la planta de Mannheim, produciendo más de 188.000 motores al año. Los tres sectores de la planta —fundición, mecanizado y montaje— cooperan estrechamente para garantizar el objetivo común: motores de calidad perfecta.

Esta planta de producción de alta tecnología dispone además de la instalación de fundición más moderna del mundo, con la máxima productividad y la mínima cuota de desecho. A diferencia de otras factorías de producción de motores, la fundición está plenamente integrada en el proceso de producción de la planta de Mannheim.

Para finalizar la visita, los alumnos participaron en unas demos dinámicas en las que comprobaron los avances tecnológicos de los autobuses. ■

# FEDINTRA y ESESA crean un Máster para profesionales del transporte de viajeros por carretera de Andalucía

Apostando por la formación del sector y por aumentar la capacidad competitiva de las empresas andaluzas

La escuela de negocios ESESA y la Federación Independiente de Transportistas de Andalucía han firmado un convenio de colaboración entre ambas entidades con el objetivo fundamental de desarrollar un Máster de Gestión de Empresas de Transporte de Viajeros por Carretera. Un curso único en Andalucía que va “a complementar la formación del sector y ampliar nuestra capacidad competitiva”, asegura el presidente de FEDINTRA, **Antonio Vázquez**.

El Máster tiene como objetivo conocer y entender los fundamentos y el desarrollo de la estrategia empresarial aplicada al sector de transporte de viajeros por carretera y diseñar su plan estratégico. Planificar la organización y la logística de forma eficiente. Conocer las herramientas de marketing más adecuadas y planificar las estrategias comerciales, así como impulsar nuevos modelos de negocio, el uso de las nuevas tecnologías y el control de gastos y análisis de los resultados económicos.

El convenio ha sido firmado por **Juan Maldonado**, presidente de la Fundación ESESA, y **Antonio Vázquez**, presidente de FEDINTRA. Con la firma de este convenio, la escuela de negocios da un paso más en su apuesta por la formación del sector del transporte, al tiempo que FEDINTRA amplía su oferta de servicios a sus socios.

El nuevo Máster del Transporte de Viajeros de Andalucía, tiene una duración de 682 horas

lectivas distribuidas en sesiones presenciales, trabajo online y las destinadas a la elaboración del proyecto fin de máster. Dará comienzo el próximo 21 de septiembre y hasta el 7 de abril de 2019, en horarios de viernes tarde y sábados mañana.

Se utilizará el método del caso mediante el cual el alumno reconocerá situaciones y realidades de empresas y sobre las que se debatirá en clase. Este método al requerir la participación activa del alumno, tanto en su preparación previa como en su debate en clase, produce un aprendizaje experiencial. También se impartirán conferencias-coloquio y cada módulo se cerrará con una ponencia de invitados de alto nivel que contarán sus experiencias.

Los módulos online, se habilitarán en distintos foros cuyo objetivo será completar la formación que se ha impartido.

FEDINTRA incorpora a su Federación 265 empresas y asociaciones del Transporte de Andalucía, reforzando así 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.

Además de facilitar condiciones especiales para los socios de FEDINTRA a la actual oferta



formativa de ESESA, el convenio recoge la expansión y desarrollo de todas aquellas actividades a través de las que se ofrezca un alto nivel de formación y preparación empresarial, que redunde en el progreso socioeconómico de la comunidad.

Para el presidente de FEDINTRA, **Antonio Vázquez**, “este paso significa un gran avance para

el sector de la pequeña y mediana empresa del transporte andaluz. Somos la comunidad con mayor número de empresas de transporte, y es necesario dar un salto cualitativo más. La formación es el pilar fundamental donde debemos apoyarnos y donde buscar y crear nuevas oportunidades de negocio. ESESA es un escuela de negocio líder y nos ha brindado esta gran oportunidad que debemos aprovechar y potenciar”. ■

# FROET refuerza su compromiso con la seguridad con un simulador de conducción de última generación

***Murcia se convierte en la única comunidad que dispone de esta herramienta, pensada para furgonetas, autobuses y vehículos pesados, incluso de emergencias y militares.***

La Federación Regional de Organizaciones Empresariales de Transporte de Murcia (FROET) tiene ya disponible para las empresas del sector de un Simulador de Conducción ENTAC de última generación, en el que ha invertido 190.000 €. El simulador ha sido desarrollado para FROET por la compañía Indra, líder mundial en el desarrollo de soluciones tecnológicas integrales para transporte y tráfico.

De esta forma, Murcia se convierte en la única comunidad autónoma que dispone de esta herramienta de formación, pensada para furgonetas, autobuses y vehículos pesados, incluso de emergencias y militares.

El presidente de la patronal regional del transporte, **Pedro Díaz**, resaltó que este simulador “pone de manifiesto una vez más la apuesta y el compromiso de Froet por la seguridad vial y la formación, aunando ambas y dando respuesta a su vez a las demandas del sector, que de esta forma sigue en la senda de la profesionalidad y la vanguardia tecnológica”.

Por su parte, la directora de Formación de FROET, **Eva Melenchón**, explicó que el simulador permite ejercitar la conducción con climatología adversa, como lluvia extrema, nieve, niebla

o vientos racheados, entre otros, pero también ofrece distintos escenarios de maniobra, tanto por carretera, zona rural, ciudad o terrenos sin asfaltar. El próximo mes de septiembre estará disponible la opción que simula la conducción bajo los efectos del alcohol o las drogas.

Asimismo, puede reproducir condiciones de tráfico, como embotellamientos, obras o desvíos, maniobras antirreglamentarias de otros vehículos, así como irrupciones en la vía de personas o animales. A su vez, el formador puede tomar unos mandos supletorios e interferir en el trayecto como un conductor más.

En el caso de autobuses, permite emular la conducción con diferentes comportamientos de pasajeros y peatones, entrada y salida de pasajeros del autobús, movimiento en el interior y petición de paradas, etc.

## **Al servicio de las empresas**

El simulador va instalado en un semirremolque tipo furgón, traccionado por una cabeza tractora, de forma que puede desplazarse hasta el lugar de formación donde sea requerido.

En su interior hay un aula móvil, que incluye un salpicadero genérico con todos los mandos e indicadores necesarios para la operación del vehículo, dando una sensación de hiperrealidad, no sólo por las imágenes, sino por los sonidos o el movimiento del asiento. Además, se puede



grabar el ejercicio, con el fin de poder mejorar el procedimiento de aprendizaje.

El simulador está diseñado especialmente para dar cursos de perfeccionamiento de la conducción y seguridad vial a profesionales del transporte. También permitirá a las empresas conocer las destrezas que tiene un conductor antes de ser contratado, disponiendo de manera inmediata de un informe sobre su estilo de conducción.

Las empresas interesadas pueden obtener más información en la dirección de internet

[www.froetsimulador.es](http://www.froetsimulador.es). El simulador cuenta con el patrocinio de Dimóvil-Mercedes-Benz, Gesa Mediación y Semusad.

Al acto de presentación asistieron el director general de Transportes, Costas y Puertos, José Ramón Díez de Revenga; la alcaldesa de Molina de Segura, Esther Clavero; el comandante jefe del ACAR Sierra Espuña y EVA N° 13, Juan Carlos Giz Paz; así como representantes de la Policía Nacional, el Servicio de Extinción de Incendios y Salvamento (SEIS) de la Región de Murcia, así como de las policías locales de Molina de Segura y Murcia. ■



# Vectalia gestionará el transporte público de Safi en Marruecos y de la Comunidad de Béziers Méditerranée en Francia



El grupo Vectalia gestionará a partir del 1 de enero de 2019 el transporte público en Safi (Marruecos) dando servicio a toda su área metropolitana en la que viven medio millón de personas. Safi, ubicada a 160 km de Marrakech y 245 km de Casablanca, tiene importantes centros industriales de fosfatos, industria química, pesquera

y uno de los puertos con mayor tráfico de Marruecos.

El alcalde de Safi, Abdeljalil Labdaoui, de visita institucional en Alicante se reunió con el alcalde de Alicante, Luis Barcala, y el presidente de la Diputación de Alicante, César Sánchez. La

delegación de representantes políticos de Safi aprovechó su viaje para conocer cómo Vectalia gestiona el transporte urbano en Alicante y tuvo un encuentro con el presidente de la Cámara de Comercio de Alicante, Juan Riera.

La oferta presentada por Vectalia ganó un concurso público al que también concurrían otros operadores importantes. La flota prevista para el inicio de la actividad es de 70 autobuses y un total de 90 a partir del quinto año. El contrato es por un plazo de diez años, con posibilidad de prórroga de cinco, la inversión prevista de unos

26 M€. Los 70 autobuses de la nueva flota recorrerán 5,5 millones de km al año con una previsión de unos 22 millones de pasajeros. Vectalia subrogará la plantilla actual (158 personas) y se estima que se crearán 60 nuevos empleos.

peldaños”, letreros electrónicos, cámaras de vigilancia con conexión en tiempo real con la central, equipamiento de marquesinas en paradas, códigos QR, web para información del servicio y apps teléfonos móviles.

El proyecto contempla progresivamente la instalación de un servicio de ayuda a la explotación en tiempo real para algunas líneas que contará con paneles led en paradas, expendedoras de billetes en paradas principales y con autobuses con normas antipolución Euro 5 EEV, y Euro 6.



26 M€. Los 70 autobuses de la nueva flota recorrerán 5,5 millones de km al año con una previsión de unos 22 millones de pasajeros. Vectalia subrogará la plantilla actual (158 personas) y se estima que se crearán 60 nuevos empleos.

Vectalia, que opera también en varias ciudades de Francia y España, consigue con éste su segundo contrato en Marruecos, ya que desde julio pasado gestiona el transporte en Nador y su área metropolitana, atendiendo a un millón de personas.

La nueva flota de Safi dispondrá en la totalidad de los autobuses de aire acondicionado, rampas de acceso para personas con movilidad reducida, mecánicas con facilidad de acceso “sin

### **Vectalia y TMB ganan el contrato de transportes públicos de la Comunidad de Béziers Méditerranée en Francia**

Además, la Comunidad de Béziers Méditerranée ha confiado en el Grupo Vectalia y Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) la explotación de su red de transporte público, compuesta por 60 vehículos, que darán servicio a 125.000 habitantes de las 17 comunidades del territorio. El contrato se iniciará el 1 de enero de 2019 y tendrá una duración de 10 años.

Durante el proceso de licitación, en el que han participado importantes empresas europeas, la propuesta de Vectalia y TMB ha destacado por su aportación de soluciones innovadoras y

pragmáticas para incluir la red dentro de la movilidad del futuro; integrando los grandes retos de la sociedad, como son la sensibilidad energética, la accesibilidad universal y la innovación tecnológica.

Dentro del marco de esta nueva delegación de servicio público, Vectalia y TMB han respondido a las necesidades de la Comunidad, planteando una nueva oferta de transporte que se apoya en una reestructuración de las líneas urbanas y, especialmente, en el aumento de la frecuencia de las líneas principales y una mayor conexión con todo el territorio incluyendo las zonas con menor densidad demográfica incluyendo también servicios de Transporte a la Demanda.

Vectalia y TMB se han diferenciado por su propuesta en materia de transición energética apostando por la renovación de la flota de autobuses con nuevos vehículos propulsados con Gas Natural, comenzando desde el primer año con la compra de 33 nuevos autobuses de Gas Natural y continuando en los años siguientes con el compromiso de que toda la flota de autobuses de 12 m sea de Gas Natural.

Para ello, el 1 de enero de 2019 comenzará la instalación de una moderna estación de carga de Gas Natural en las propias cocheras. Una propuesta desarrollada mediante la colaboración de los equipos técnicos de Vectalia y TMB, socios en este Proyecto, y poniendo en valor la experiencia de la explotación de aproximadamente 400 autobuses propulsados por gas natural en Barcelona.

La inversión inicial en el primer año ronda los 12,5 M€ en renovación de la flota y 2,5 en las nuevas instalaciones. Las inversiones previstas

durante los diez años del contrato superan los 20,2 M€.

La imagen comercial de la red de transporte público de Béziers también dará un salto hacia el futuro con distintas actuaciones como: una nueva identidad visual que se extenderá a toda la red, una nueva oficina comercial en el centro de la ciudad, un novedoso punto de información a los viajeros, una nueva web y app, una tienda en línea y una aplicación móvil con la posibilidad de validar el billete a través del smartphone.

Las tarifas de la red de transporte de Béziers también van a revisarse con una nueva estrategia económica que busca incrementar la fidelización de los clientes del transporte público y poniendo un especial interés en los colectivos sociales más desfavorecidos con tarifas adaptadas.

Con esta nueva oferta de movilidad y de servicios integrados, Vectalia prevé un ambicioso aumento de pasajeros del 25% durante la vigencia del contrato.

Con este importante éxito, el Grupo Vectalia refuerza su presencia en Francia donde actualmente explota redes de transporte urbano tan importantes como la red Sankéo de la Aglomeración Perpignan Méditerranée, la red Envibus de la Aglomeración de Sophia Antipolis en Antibes, la red TUC de la Aglomeración de Cambrais y gestiona numerosas redes de transporte interurbano y escolar. Desde 2011 las actividades de Vectalia France se realizan en colaboración entre el Grupo español Vectalia y TMB, operadores ambos de referencia en el mercado español de transporte de viajeros. ■

# AVANZA presentó el nuevo servicio de autobús que une Segovia con Madrid

Avanza, integrada en “Mobility ADO”, presentó en Segovia el nuevo servicio que une la capital castellanoleonesa con Madrid, en un acto institucional que contó con la presencia de la subdelegada del Gobierno en Segovia, Lirio Martín, la consejera de Transportes, Vivienda e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid, Rosalía Gonzalo, el consejero de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, Juan Carlos Suarez-Quñones, el presidente de la Diputación de Segovia, Francisco Vázquez, y con la alcaldesa de Segovia, Clara Luquero.

Durante el acto Valentín Alonso, director general de Avanza, desveló la campaña de lanzamiento del nuevo Servicio. “Vive Madrovia” es el nuevo concepto que la compañía ha elegido para inaugurar la nueva línea. Esta nueva “ciudad”, Madrovia, es el resultado de la unión entre Madrid y Segovia. Dos ciudades unidas y conectadas por Avanza.

Esta campaña de lanzamiento es visible a través de las redes sociales, radio, televisión **anuncios en prensa y través de la página web:** <http://www.vivemadrovia.com/>

También se presentaron los nuevos autobuses, que cuentan con las últimas tecnologías tanto en seguridad como en entretenimiento a bordo para los usuarios. Entre otros servicios, los vehículos disponen de pantallas multimedia en cada asiento, WiFi, WC, conexiones eléctricas para carga de aparatos electrónicos o compartimento para mascotas.

Avanza informó que todos los segovianos podrían conocer todas las ventajas que Avanza incorpora en los autobuses, ya que quedaron



expuestos en Segovia, en la Avenida del Acueducto, junto a la Iglesia de San Millán.

Todos los ciudadanos pudieron informarse de las nuevas frecuencias, tarifas y descubrir la comodidad de los nuevos autobuses con los que se presta el servicio. Asimismo, en la página web “[avanzabus.com](http://avanzabus.com)” todos los interesados en utilizar este nuevo servicio pueden adquirir sus billetes, así como sus abonos en las taquillas del Intercambiador de transportes de Moncloa en Madrid, y en la Estación de Autobuses de Segovia.

Por su parte, el director general de Avanza, comentó: “La nueva línea Segovia-Madrid-Segovia es un hito muy especial para la compañía y supone un antes y un después para la movilidad de las personas de las provincias de Madrid y Segovia. Nuestra nueva línea de autobús va a hacer que las fronteras entre estas dos magníficas ciudades prácticamente desaparezcan”. ■

# Empresa Martín presenta 18 nuevos autobuses que prestarán servicio para el CRTM

Destacan por su bajo nivel de emisiones y su equipamiento basado en la seguridad, el confort y la tecnología de comunicación

Empresa Martín, perteneciente al Grupo Ruiz, ha renovado su flota de autobuses con 18 nuevos autocares destinados al servicio regular en Madrid y sitúa la edad media de la flota en 4,4 años.

A la presentación, que tuvo lugar en la central del Grupo, localizada en el Polígono Industrial de Leganés, contó con la consejera de Transporte

de la Comunidad de Madrid, Rosalía Gonzalo, María Ángeles Micó, 1ª Teniente de Alcalde, Elena Tarruella, jefa de Área, Alberto Egido, director general de Grupo Ruiz, así como representantes de las marcas.

Los nuevos autobuses estarán adscritos a la concesión del Consorcio de Transporte VCM-404



Madrid – Leganés – Fuenlabrada y cubrirán las líneas: 495 (Moraleja de Enmedio – Arroyomolinos – Madrid (Intercambiador de Ppe. Pío) cinco unidades, línea 480 (Estación Leganés Central – Madrid (intercambiador Plaza Elíptica) seis unidades, línea 484 (Leganés – Estación de FFCC – Madrid (Oporto) cinco unidades y línea 483 (Leganés – Vereda de los Estudiantes – Madrid (Aluche) dos unidades.

Grupo Ruiz mantiene su compromiso con el entorno urbano y el medio ambiente con estos vehículos ecológicamente eficientes que disponen de un bajo nivel sonoro (80 dBA) y motores OC9 de Scania y Curso 9 HI-SCR de Iveco con reducción de emisiones según la norma E6.

La seguridad también ha sido una de las principales características de los nuevos vehículos que cuentan, entre otros detalles, con suspensión neumática, cambio automático, detector de cambio de carril, freno eléctrico, ABS, freno de puertas abiertas, espacios reservados para sillas

de ruedas con anclajes de seguridad y suelo antideslizante.

Otras propiedades a resaltar de estos autobuses son sus capacidades para pasajeros 100, 76 y 63, rampa de acceso automática y manual para p.m.r., climatización integral, router WiFi, cargadores USB para dispositivos móviles, asiento de conductor ergonómico y oscilante para facilitar la realización de su trabajo, información visual y acústica de próxima parada, iluminación interior y exterior mediante LEDS, equipamiento SAE y monética sin contacto.

En resumen, estos nuevos autobuses destacan por su bajo nivel de emisiones y su equipamiento basado en la seguridad, el confort y la más novedosa tecnología de comunicación, lo que coloca a Empresa Martín, nuevamente, a la vanguardia de las nuevas tecnologías y afianza su compromiso en la reducción de emisiones para el cuidado del medio ambiente. ■

## ALSA y la Agencia de Empleo de Madrid firman un convenio para la formación de personas desempleadas

Y con la Fundación A Víctimas de Tráfico para fomentar el uso del transporte público

La Agencia para el Empleo de Madrid y la compañía de transporte de viajeros ALSA han firmado un convenio marco de colaboración, por el cual se van a impartir tres cursos destinados a la formación de 45 desempleadas y desempleados madrileños **en las profesiones de conductor de autobús y de turismo**.

Por parte de la Agencia para el Empleo firmó el convenio Marta Higuera, Delegada del Área de Gobierno de Equidad, Derechos Sociales y Empleo del Ayuntamiento de Madrid, y por parte de ALSA, Víctor Manuel López, Director General de la División de Transporte España.



El convenio establece un marco general para el desarrollo de actuaciones conjuntas, aprovechando los recursos materiales y humanos de ambas entidades, quienes establecen una relación público-privada para una mayor eficacia en la incorporación de personas desempleadas al mercado laboral.

La primera de estas actuaciones es la convocatoria de cursos de formación e inserción laboral de personas desempleadas y colectivos en riesgo de exclusión social en la profesión de conductor/a, ya que las empresas de transporte necesitan profesionales para el futuro y existen personas susceptibles de orientarse profesionalmente a estas demandas en base a una re-qualificación profesional.

Los tres cursos programados, para 15 alumnos/as cada uno de ellos, se incorporarán al programa municipal de formación para el empleo 2018. Dos de ellos serán para la obtención del certificado de profesionalidad de “Conducción de autobuses”, de 370 horas de duración. El primero de estos dos cursos estará destinado íntegramente a mujeres desempleadas. El tercer curso esta destinado a la obtención del certificado de profesionalidad de “Conducción de turismos y furgonetas”, que habilita para la conducción profesional de taxis, turismos y furgonetas, con una duración de 240 horas.

Se impartirán también las correspondientes acciones formativas complementarias para aquellos alumnos/as seleccionados que no cuenten con el Certificado de Aptitud Profesional (CAP) y/o el carné de conducir clase D.

ALSA garantiza el compromiso de contratación de un 40% del alumnado formado (mínimo de seis meses a jornada completa o equivalente) y a facilitar la realización del módulo de prácticas no laborales.

Todas las personas interesadas en la realización de estos cursos, conocer los requisitos y enviar sus solicitudes, pueden contactar con el servicio de Selección de ALSA, a través de la dirección de correo electrónico: [formacionmadrid@alsa.es](mailto:formacionmadrid@alsa.es), o el teléfono 91 754 80 55.

La Agencia para el Empleo de Madrid es un organismo autónomo adscrito al Área de Gobierno de Equidad, Derechos Sociales y Empleo del Ayuntamiento de Madrid, y está facultada para ejercer labores de intermediación laboral con objeto de elevar las oportunidades de las personas desempleadas que posibiliten su colocación, así como facilitar a los empleadores las personas más apropiadas a sus requerimientos y necesidades.



La empresa de transporte de viajeros ALSA, por su parte, ha puesto en marcha el programa “Equilibra”, con el objetivo de favorecer la presencia e integración de la mujer dentro de la compañía. En este sentido, el pasado mes de mayo firmó el “Código de Buenas Prácticas para la Gestión del Talento Femenino y Mejora de la Competitividad en la Empresa” promovido por la Fundación Mashumano, y este mes de julio se ha adherido al programa “Women in Transport”, promovido por la Comisión Europea para promover el empleo en el sector del transporte y luchar contra la discriminación por razones de género.

Ambas entidades están firmemente comprometidas con la inserción laboral de personas desempleadas, por lo que consideran que la realización de actuaciones conjuntas como las contempladas en este acuerdo repercuten favorablemente en la consecución de este objetivo, al ofrecer oportunidades laborales en un sector como el de transporte por carretera que actualmente demanda conductoras y conductores con la adecuada formación y cualificación profesional.

### **Y junto con la Fundación A Víctimas de Tráfico fomentarán el uso del transporte público**

La empresa de transporte de viajeros por carretera ALSA y la Fundación A Víctimas de Tráfico,

han firmado hoy un convenio de colaboración con el objetivo de fomentar el uso del transporte público entre los accidentados y familiares que solicitan los servicios de la Fundación.

El convenio fue firmado por Víctor Manuel López, director general de Transporte España de ALSA, e Inocencio Gutiérrez, gerente de la Fundación A Víctimas de Tráfico.

El convenio establece que ALSA ofrecerá condiciones preferentes a los accidentados de tráfico y familiares que, a través de la Fundación, soliciten viajar a bordo de sus líneas regulares, por medio de códigos con un 50% de descuento sobre las tarifas oficiales, que podrán canjear en la página Web de la compañía.

La Fundación A Víctimas de Tráfico es una entidad sin ánimo de lucro creada con el fin de promover y proteger los intereses de las víctimas de tráfico y sus familias. ALSA, por su parte, como una de las compañías líderes en el sector en nuestro país, que transporta más de 300 millones de viajeros cada año, desea con este acuerdo apoyar la labor que desarrolla la Fundación y al colectivo de víctimas de accidentes de tráfico, ofreciendo a sus miembros ventajas y beneficios a la hora de viajar en sus servicios de transporte. ■



# Grupo Vázquez Olmedo supera los 9 puntos en satisfacción del usuario

Y consigue una reducción de 4,9 toneladas de CO<sub>2</sub> a la atmósfera

El Grupo Vázquez Olmedo ha puesto en marcha un **plan de certificaciones y renovaciones de acreditaciones de calidad** que buscan la mejora continua en los servicios, el crecimiento de la empresa para fortalecer y aumentar el empleo, y dar nuevos respaldos a unos de los sectores más importantes de la sociedad y de nuestro turismo.

Un año más, se han renovado las certificaciones de calidad de Autocares Vázquez Olmedo y Autocares Rivero, alcanzando ésta última un nuevo reto, con la Fase I del OHSAS para obtener

también esta certificación en seguridad laboral. De esta forma, las dos empresas van a disponer de un Sistema de Gestión Integrado (SGI) con el alcance de la ISO 9001:2015, 14011:2015, 13816 y OHSAS 18001. Autocares Vázquez Olmedo dispone además de la certificación EMAS y SICTED.

Aunque desde hace varios años, Autocares Rivero disponía de un sistema de gestión que funcionaba según los requerimientos de estas normas, la dirección del grupo ha decidido auditarlas con el fin de verificar su adecuación a



estos estándares de gestión y obtener las respectivas certificaciones.

Éstas, además de validar el sistema de áreas tan importantes como la gestión con el cliente, Medio Ambiente y Seguridad Laboral, verifica el cumplimiento legal de todos los requisitos normativos que afectan al desempeño de nuestra actividad, garantizando a los clientes y usuarios el cumplimiento legal de nuestras obligaciones.

En síntesis, el grupo cuenta con las siguientes certificaciones, recientemente renovadas: ISO 9001:2008 (Sistema Integral Gestión de Calidad); ISO 14001:2004 (Gestión Medioambiental); ISO 13816:2003 (Transporte Público de Pasajeros); OHSAS 18001:2007 (Gestión Seguridad y Salud Laboral); EMAS\* (Reglamento Europeo de Eco-gestión y Ecoauditoría).

Por otra parte, y como parte de los procesos internos de mejora continua, recientemente han realizado las **encuestas periódicas de evaluación de los servicios**, obteniendo una valoración global de los servicios discrecionales de 9,31 (en una escala de 10 puntos posibles).

Con respecto a los niveles de satisfacción de los servicios de transporte escolar entre los usuarios, los centros han puntuado en las encuestas verificadas con una valoración global de 8,93 puntos, siendo las áreas mejor valoradas las de Seguridad y Modo de Conducción, con 9 y 9,33 puntos respectivamente.

Autocares Vázquez Olmedo es una compañía especializada en el transporte discrecional de viajeros con más de 30 años de experiencia en el sector, prestando servicios a congresos e incentivos, rutas turísticas, transfers, excursiones, turismo de golf. Actualmente dispone de una flota de vehículos en constante renovación y con capacidades desde 19 hasta 71 pasajeros, lo que permite adaptarse a las necesidades de los clientes.

“Las encuestas de satisfacción, así como la renovación de todos los estándares de calidad, nos empujan a seguir trabajando en esta línea, pero con afán de superación constante. Nuestro deseo es realizar nuestro trabajo con la mejor y mayor seguridad y es un gran apoyo que las encuestas, que son realizadas por nuestros usuarios de forma directa, así lo certifican. Estos elementos nos empujan a trabajar más para



ofrecer el mejor servicio de transporte”, asegura el gerente del Grupo Vázquez Olmedo, Antonio Vázquez.

### Y consigue una reducción de 4,9 toneladas de CO<sub>2</sub> a la atmósfera

Además, las últimas actuaciones realizadas por el grupo Autocares Vázquez Olmedo, encaminadas a la mejora de sus sistemas de gestión ambiental, les ha permitido optimizar el empleo de recursos para el desempeño de su actividad empresarial, sustituyendo el acceso al suministro de agua y electricidad por el autoabastecimiento, mediante la instalación de un sistema de energía fotovoltaica y el aprovechamiento del agua de lluvia para tareas de limpieza de su flota de vehículos. Esta estrategia ha permitido al Grupo Vázquez Olmedo alcanzar en una reducción de 4,89 Tn de emisiones de CO<sub>2</sub> a nuestro entorno, que se ha plasmado también en un considerable ahorro económico.

Por otra parte, en los tres últimos años **se han incorporado a la flota nuevos vehículos equipados con motores EURO VI**, con mayor nivel de eficiencia en emisión de CO<sub>2</sub>, lo que ha motivado una reducción de las emisiones directas de CO<sub>2</sub> producidas por la flota en un 24,09%. La continua renovación de flota permite mantener la edad media de los vehículos por debajo de los 6 años (5,91 años), muy por debajo de la media del sector en nuestro país, que según el Observatorio del transporte de viajeros por carretera del 2018 del Ministerio de Fomento, es de 14 años.

Para el gerente del Grupo, Antonio Vázquez, “desde Autocares Vázquez Olmedo estamos convencidos que el esfuerzo realizado merece la pena, y que la senda iniciada no tiene vuelta atrás, por lo que continuaremos trabajando con el objetivo de que nuestra actividad sea más sostenible y respetuosa con el medio ambiente. El transporte por carretera seguirá siendo un elemento vertebrador y generador de riqueza y, si entre todos contribuimos en la aplicación de medidas que generen un desarrollo sostenible, conseguiremos un importante paso para ofrecer un futuro mejor para todos”.

En el último año, el consumo de agua en la compañía procedente de la red de saneamiento, destinado tanto a la red sanitaria como a las tareas de limpieza de la flota, se ha reducido en un 73,03%, partiendo de unos registros de 777 m<sup>3</sup> a los 209,5 m<sup>3</sup> actuales.

Otro de los recursos que se han optimizado en su consumo, como consecuencia de la instalación del sistema de energía fotovoltaica, es el de suministro eléctrico. En el pasado ejercicio se alcanzó un consumo de 4.372 Kwh de la red de suministro habitual, que ha supuesto con los nuevos sistemas una reducción del 81,2% (14.202 Kwh), evitando la emisión de 3.784,55 Kg de CO<sub>2</sub> durante el año pasado.

La creciente digitalización de sus procesos internos y el uso de herramientas colaborativas en la nube ha llevado a una reducción del uso del papel. Si en el 2016 el consumo de este recurso fue de 287,50 Kg, en el 2017 ha sido un 34,78% menos (187,5 Kg), reduciendo la emisión de aproximadamente 0,5 Tn de CO<sub>2</sub>. Igualmente, de los datos obtenidos en los dos últimos años (2016 y 2017) las emisiones de CO<sub>2</sub> por trabajador han pasado de 95,82 Tn eq/trabajador en el 2016 a 72,72 Tn eq/trabajador en el 2017.

“Consideramos que es de vital importancia involucrar a todo el personal de la empresa, mediante acciones formativas de concienciación medioambiental, y se han habilitado, en todas nuestras instalaciones, sistemas de recogida selectiva de residuos”, señala Antonio Vázquez.

Además, desde el 2015 el Grupo Vázquez Olmedo participa en la iniciativa Green Economy de Málaga, encaminada a realizar actuaciones al alcance para disminuir o compensar el impacto de nuestra actividad en el medio ambiente. A raíz de la celebración de la Cumbre del Clima de París (COP21) que se celebró a finales del 2016, la firma se adhirió a la iniciativa impulsada por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente de España de alcanzar “Un millón de compromisos por el clima”, que derivó en el movimiento #porelclima establecida posteriormente con el objeto de continuar con la difusión de preservar el medio ambiente y del cual somos miembros desde su constitución. ■

# Autocares Cabranes presenta su “bus digital” en la 62ª edición de FIDMA

Con motivo de la celebración de la 62ª edición de la Feria Internacional de Muestras de Asturias (FIDMA) en el Recinto Ferial Luis Adaro de Gijón, este año Autocares Cabranes presentó su última incorporación a la flota, el primer autocar del mercado con un cuadro de mando digital para el puesto de conducción, que confirma su apuesta por ofrecer la flota más moderna y equipada del mercado.

Su vehículo número 128, con capacidad para 55 cómodas plazas, se sitúa a la vanguardia del transporte de viajeros por carretera y destaca por su equipamiento de seguridad, innovación y respeto medioambiental. También incluye avances para la comodidad de sus viajeros y en materia de accesibilidad, aspecto muy cuidado desde la empresa como certifican su *Premio ASPAYM 2017* en turismo accesible y su sello *TUR4all* concedido por Gijón con Calidad.

Este Irizar Integral con motorización de 460 CV y 55 cómodas plazas viene equipado con alcoholock

(sistema de arranque por alcoholímetro), alcanzando ya este sistema un 15% de unidades en la flota de Autocares Cabranes. En materia de **seguridad** también destacan los cinturones de seguridad en todas las plazas, los sistemas ISOFIX, su radar de proximidad o la detección de desvío de carril.

Si bien la seguridad es una prioridad, la **innovación** también forma parte del ADN de Autocares Cabranes y este autocar representa un salto cualitativo y cuantitativo en el sector al incorporar el primer cuadro de mando totalmente digital del mercado de transporte de viajeros por carretera que facilitará el trabajo y la conducción a nuestros profesionales. Asimismo, destaca su gestor de flotas que permite parametrizar y mejorar la experiencia de viaje así como su sistema de cámara panorámica frontal durante el viaje, su WIFI a bordo (ya desplegada en el 65% de la flota) o un sistema de iluminación ergonómica que busca convertir el viaje en un placer.

En materia de **respeto medioambiental**, este autocar Euro 6c Adblue permite reducir las emisiones de partículas y óxidos nitrosos en más de un 90%, representando una vanguardia en la movilidad sostenible actual y situándose dentro de los parámetros más avanzados en materia medioambiental.

Por último, y como muestra de su firme compromiso por aportar **soluciones de movilidad** para todo su entorno, viene equipado con plataforma de movilidad reducida así como con sistema de arrodillamiento en el embarque (kneeling) que facilitan el embarque a bordo. Lo cual sumado a la existencia de WC, USB individual, interior lumínico y ergonómico, butacas extra confort con desplazamiento lateral y apoyapiés de cuatro posiciones, permite ofrecer un estándar de **calidad y comodidad** extra a nuestros clientes. ■



# ALOSA promociona el Centenario de Ordesa y Monte Perdido en la Estación Sur de Autobuses de Madrid

Los viajeros que salgan de la Estación Sur de Autobuses de Madrid con dirección al metro o al tren de cercanías se encontrarán con un vinilo de más de 60 m de longitud con imágenes del Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido, con el lema “100 años de leyenda”.

Esta acción impulsada por ALOSA, en colaboración con el Gobierno de Aragón, se desarrolla en el marco del convenio firmado recientemente entre ambas entidades para la promoción de los 100 años desde que declararon Ordesa, Parque Nacional. La Estación Sur de Autobuses de Madrid, gestionada por AVANZA, es una de las más modernas e importantes de Europa por la que pasan más de 20 millones de personas al año.

La presentación de la rotulación el túnel contó con la presencia del consejero de Desarrollo Rural y Sostenibilidad del Gobierno de Aragón, Joaquín Olano, del director gerente de SARGA, Jorge Díez, del director general de AVANZA, Valentín Alonso, y del director de Cercanías Norte, José Ramón Lasiera.

La campaña, que tendrá varios meses de duración y que podrá extenderse en el tiempo, contribuirá a reforzar el impulso que el Gobierno de Aragón está realizando para promocionar los actos, que durante 2018 está llevando a cabo, para la conmemoración del Centenario, con un programa conformado por más de 80 actuaciones. Este evento está declarado como Acontecimiento de Excepcional Interés Público. La empresa pública SARGA es el órgano gestor del Centenario.



Un acontecimiento excepcional, con el que AVANZA está colaborando activamente, que servirá para conocer, reconocer y respetar esta maravilla natural, Patrimonio Natural Mundial de la UNESCO, fruto del esfuerzo de una generación tras otra para hacer compatible la conservación con el desarrollo sostenible. Esta acción se complementa con la emisión de un video promocional en las pantallas de la flota de autobuses de Largo Recorrido de Avanza y en la Pantalla Gigante del hall de entrada de la Estación Sur de Autobuses de Madrid.

ALOSA es una filial de AVANZA en Aragón y tiene su sede social en Huesca. Cuenta con oficinas e instalaciones en Zaragoza, Sabiñánigo, Barbastro, Jaca, Zuera y Sallent de Gállego. Sus vehículos recorren cada año más de 11 millones de km y transportan casi 2,5 millones de viajeros en las líneas regulares de Aragón y Cataluña. ■

# Moventia, premiada por Egarsat por la reducción de la siniestralidad

Egarsat ha reconocido diferentes empresas del grupo Moventia, mediante el incentivo Bonus correspondiente al ejercicio 2016 y un diploma acreditativo, por el trabajo llevado a cabo para reducir significativamente la siniestralidad laboral durante el periodo de observación.

Concretamente, 12 compañías del grupo han recibido este reconocimiento, logrando un notable 84% de la cantidad máxima que podían obtener en concepto de Bonus, por haber realizado inversiones cuantificables en prevención de riesgos laborales y actuaciones efectivas en la prevención del accidente de trabajo y la enfermedad profesional. Estas empresas son: Autobuses Horta, S.A.; Autocares Poch, S.A.; Comercial Martí, S.A.; Automóviles del Mar, S.A.; Auser Concept 3000, S.A.; Autobuses de Lleida, S.A.; Avenix Corporación, SLU, Mataró Transporte, S.L.; Marfina, S.L.; Movento Autoselección,

S.L.U.; Sociedad de Automóviles Reunidos, SA, y Stern Motor, S.L .

El incentivo consiste en un sistema de bonificaciones que ha concedido la Seguridad Social a través de Egarsat, mutua a la que Moventia está asociada, basado en reducciones en las cotizaciones por contingencias profesionales.

La cuantía del Bonus puede llegar al 5% del importe de las cuotas por contingencias profesionales de la empresa correspondiente al periodo de observación, o hasta el 10% si los periodos de observación son consecutivos y en el inmediatamente anterior se ha percibido el incentivo. En el caso de las empresas pequeñas, el incentivo tiene como límite máximo 250 € para el primer Periodo de observación, y se eleva a 500 euros en el segundo y sucesivos, siempre que el inmediatamente anterior se haya percibido. ■



# MAN galardonado con el Design Team of the Year

El premio de diseño más prestigioso de la industria automovilística



Cuando se piensa en un automóvil de diseño excepcional, la mayoría se imagina estilizados deportivos, elegantes berlinas o refinados coupés. Sin embargo, en esta edición, el premio de diseño más prestigioso del sector ha recaído en el fabricante muniqués de vehículos industriales MAN Truck & Bus. Durante el famoso Salón del

automóvil de París se otorgó el premio Design Team of the Year al equipo de diseño liderado por Holger Koos. Este equipo es el encargado de desarrollar una amplia gama de vehículos que abarca desde los camiones MAN de las series ligera y pesada hasta los autobuses y autocares de las marcas MAN y NEOPLAN.



Cada año, el Consejo Alemán de Diseño convoca el Automotive Brand Contest, el certamen internacional de marcas y diseño más importante en el sector de la automoción. El jurado del certamen distingue el mejor producto y diseño de comunicación y destaca la importancia crucial de la marca y el diseño de marca en la industria del automóvil. El galardón Team of the Year recae en el equipo de diseño que destaque por un diseño de marca innovador y uniforme.

“Por supuesto, estamos muy orgullosos de poder recoger este galardón aquí en París. Precisamente en el sector de los vehículos industriales es cada vez más importante contar con un buen diseño, puesto que los vehículos presentan cada vez menos diferencias en términos tecnológicos. Esto significa que los diseñadores jugamos un papel esencial a la hora de garantizar que la marca se perciba de forma positiva. El diseño de un vehículo es la representación visual de su marca tanto en el caso de los camiones y autobuses como en el de los automóviles”, explica Holger Koos, director de diseño de vehículos en MAN Truck & Bus.

En cualquier caso existen algunas diferencias. Por ejemplo, las disposiciones legales que estipulan los pesos y las dimensiones son claramente distintas, lo que hace que los camiones y los autobuses en Europa tengan habitualmente la parte frontal plana. Además, la fiabilidad, una larga vida útil y un manejo sencillo son factores que tienen incluso más importancia en los vehículos industriales que en los automóviles, ya que es muy común que estos vehículos lleguen a recorrer un millón de kilómetros.

Por consiguiente, es esencial prestar atención al diseño del interior. La cabina de un camión es ante todo el lugar de trabajo del conductor

pero, en el caso del transporte de larga distancia, también hace las veces de sala de estar y dormitorio. Por otro lado, es fundamental que su manejo resulte sencillo y así facilitar al máximo el trabajo del conductor. Lo mismo ocurre con los autobuses. El diseño de los vehículos MAN y NEOPLAN busca presentar las innovaciones tecnológicas acompañadas de un aire creativo.

La estética juega sin duda un papel esencial, pero a la hora de diseñar un vehículo industrial se tiene siempre muy presente la funcionalidad. “Nuestros diseños no tienen por objeto crear simplemente algo bello, sino aplicar de forma ingeniosa las especificaciones técnicas, logrando por ejemplo un acceso cómodo, un habitáculo atractivo para los pasajeros o un buen diseño ergonómico”, sostiene Koos.

“Nuestro equipo de diseño ha logrado cumplir los requisitos legales y tecnológicos y satisfacer las necesidades de nuestros clientes, conductores y pasajeros, creando al mismo tiempo un diseño de marca pionero y uniforme”, destaca Joachim Drees, CEO de la Junta Directiva de MAN Truck & Bus AG.

El impulsor y organizador del Automotive Brand Contest 2018 es el Consejo Alemán de Diseño, uno de los centros de competencia líderes en el mundo para la comunicación y la transferencia de conocimientos en diseño. En la actualidad, entre sus miembros fundadores se incluye a más de 290 empresas. El Consejo Alemán de Diseño se fundó en 1953 como resultado de la iniciativa del parlamento alemán de impulsar la competencia en diseño en la economía alemana. Sus numerosas actividades se centran en transmitir cómo el uso estratégico del diseño puede aportar, a largo plazo, un valor añadido a las marcas. ■

# Sebastián Figueroa, nuevo director general de Scania Ibérica



Sebastián Figueroa ha sido nombrado director general de Scania Ibérica (España y Portugal) desde el pasado mes de agosto.

Con una dilatada experiencia en la marca sueca, Sebastián Figueroa comenzó su trayectoria en 1995 en el departamento de Ventas de Scania Argentina. Posteriormente fue nombrado director general de la red de concesionarios de dicho país y en 2008 asumió el cargo de director de ventas y marketing del mercado de Argentina y Uruguay para Scania. Desde 2014 ejercía el cargo de director general de Scania en Chile.

Sebastián Figueroa estudió la licenciatura en Comercialización con posgrado en Finanzas y antes de incorporarse a Scania se dedicó a la empresa familiar.

“Este nuevo desafío en el mercado ibérico supone un interesante reto a nivel profesional y personal. España y Portugal son mercados muy atractivos y maduros con un alto nivel de competitividad. El cambio de producto experimentado recientemente y, sin duda, el portfolio de servicios aportan un gran valor a los clientes y marcan una notable diferencia en el mercado. La conectividad y la tecnología que hace posible nuevas formas de transporte van a marcar el futuro y estoy seguro de que, gracias al equipo de Scania, estaremos liderando este camino”, comenta Sebastián Figueroa.

Sucede a José Antonio Mannucci, quien ha ocupado la posición de director general desde 2014 hasta la fecha y quien a partir de ahora asumirá nuevos retos dentro de Scania. ■

# Francisco Valero, nuevo director de Post-Venta de MAN Truck & Bus Iberia

Sustituye en el cargo a José Luis Mellado, que se jubila tras una larga y exitosa trayectoria en la compañía

El organigrama de MAN Truck & Bus Iberia se ha visto modificado tras el relevo al frente del Área de Post-Venta, que pasa a manos de Francisco Valero. Sustituye en el cargo a José Luis Mellado, que tras 26 años en la compañía, disfrutará de su más que merecida jubilación.

“Han sido nada menos que 26 años y medio los que he formado parte de MAN”, afirma Mellado. Su primera responsabilidad en MAN, allá por 1992, fue la de delegado comercial de Recambios. Tiempo después pasó a ser responsable de Desarrollo de Recambios hasta que, en 2008, se jubiló el que era su jefe, asumiendo la Dirección de Recambios. Fue en 2012 cuando asumió su responsabilidad como director del Área de Post-Venta.

El balance de todos estos años que hace José Luis “es muy positivo. Hemos ido consiguiendo todos los resultados marcados, al tiempo que construíamos una estructura sólida en el Departamento, enfocándonos en el servicio y la cualificación de la mano de obra”. Todo su desempeño se ha regido por una palabra: “la excelencia”, pues es un firme convencido de que “es el camino a seguir para lograr el éxito”. En la despedida, comenta que “han sido 26 años de satisfacciones. He disfrutado de mi trabajo y he conocido gente que serán mis amigos para siempre”.

Francisco Valero, por su parte, reconoce que tiene “el listón muy alto. José Luis ha conseguido ser muy querido por todos y ha conseguido fantásticos retos profesionales, dejando un gran equipo y una estructura sólida”.

Asume el reto con el conocimiento y la experiencia de 28 años en la compañía. Comenzó como delegado de Post-Venta, luego fue director del



Departamento durante seis años, más tarde fue gerente de la Delegación de Valencia, y su última responsabilidad era la de director de la red de talleres propios de MAN, cargo que mantiene tras asumir las responsabilidades del Área de Post-Venta.

“La Post-Venta es algo muy importante para todos. Es el soporte para el Departamento Comercial y es, sin duda, elemento de decisión que inclina balanzas a la hora de cerrar operaciones. Pienso que el servicio al cliente es la clave”. Para Francisco Valero “la cooperación entre departamentos y con nuestra red de servicio, el trabajo en equipo y la orientación al cliente son los pilares en los que se desarrollará nuestra Post-Venta”. Por todo esto afronta esta nueva etapa con algunos planes: “Tenemos la base, que es el equipo, pero también somos conscientes de que las operaciones tienen que ser más rápidas, y la digitalización es la base para dicha transformación. Existe un cambio de cultura que ya estamos implementando”. ■

# IAA 2018: “Driven tomorrow”

Megatendencias: conducción autónoma, movilidad eléctrica y digitalización



La 67ª edición del Salón Internacional de Vehículos Comerciales IAA, celebrado en Hannover bajo el lema “Driven Tomorrow”, mostró como todo un sector se está anticipando el cambio. En todos los días de exposición, los enfoques fueron las megatendencias de conducción autónoma, movilidad eléctrica, digitalización y logística urbana, en fabricantes de vehículos comerciales y autobuses, en el sector de remolques y en los numerosos proveedores. Un total de 2.174 expositores de 48 países ocuparon 282.000 m<sup>2</sup> de espacio de exhibición, con 435 primicias a nivel mundial, un 31% más que en 2016.

**Daimler Buses presentó el nuevo eCitaro, el comienzo de una ofensiva de innovaciones para la movilidad eléctrica en las ciudades**

Daimler Buses escogió Hannover como entorno para el estreno mundial del autobús urbano con propulsión completamente eléctrica **Mercedes-Benz eCitaro**, que marca el comienzo de una ofensiva de innovaciones para la movilidad eléctrica en las ciudades. 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. 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.

Junto con el debut del vehículo, Daimler Buses también presentó su hoja de ruta para el futuro desarrollo de los equipos de propulsión para autobuses urbanos. 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. Según las previsiones actuales, esto será factible dentro de dos años y 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. 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. Y 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.

Por otro lado, Daimler también presentó una **generación completamente nueva de minibuses**, basada en la Mercedes-Benz Sprinter y liderada por el **Sprinter City 75**, un compacto autobús urbano que ofrece plazas para un elevado número de pasajeros y cuenta con carrocería propia basada en un armazón que presenta una distancia entre ejes más larga, lo que permite configurar una plataforma de piso bajo en el centro del vehículo. 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. 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.

Y celebró el estreno mundial del nuevo autocar de piso alto **Mercedes-Benz Turismo RHD**, cuyas especificaciones eran ambiciosas:

máxima rentabilidad, seguridad, funcionalidad y confort. El resultado es un nuevo autocar turístico con características que impresionan a los operadores, pasajeros y conductores por igual. Su rango de operaciones incluye rutas de servicio regular de larga distancia y viajes turísticos de larga distancia, así como servicios de transporte, viajes de excursión y uso ocasional en rutas interurbanas. Todo lo cual se suma para identificar al nuevo Turismo RHD como la nueva estrella en el segmento de negocios, que es como Mercedes-Benz define esta área particularmente multifacética del sector de autobuses y autocares.

pasajeros y el alto nivel de seguridad. 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



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

gran versatilidad y al elevado número de ejecuciones y opciones de equipamiento, constituye una clase aparte dentro de la serie 500.

Mercedes-Benz y Setra definen una vez más el estándar en el campo de la seguridad activa y presentaron en el Salón IAA nuevos sistemas de

asistencia a la conducción que facilitan la tarea del conductor y protegen a los usuarios más débiles de las vías públicas, con lo que pueden contribuir a salvar vidas. 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. Por último, el **Sideguard Assist** 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.

Finalmente, la digitalización irrumpe en el mundo de los servicios, convirtiendo los vehículos en más ecológicos, seguros, rentables y confortables que nunca. Con **Omnipus 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 Omnipus On recoge de forma ordenada los nuevos servicios digitales. Omnipus On se basa inicialmente en tres pilares. **Omnipus On advance** asegura a las empresas de transporte de pasajeros la máxima disponibilidad de su flota e incluye el revolucionario servicio Omnipus 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 Omnipus 24h Service informa a la empresa y transmite recomendaciones concretas para la actuación, con el fin de evitar una inmovilización del vehículo. **Omnipus On monitor** comprende servicios telemáticos para un control eficiente de la flota de vehículos. Por último, **Omnipus On drive** 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.

### MAN y NEOPLAN: Autobuses de hoy para las tareas de transporte del futuro

Tras la presentación de la nueva generación de autobuses urbanos en primavera de 2018, la feria IAA Vehículos industriales fue el marco perfecto para dar a conocer por primera vez al gran público el nuevo **MAN Lion's City**. Con ello, también se estrenó 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 stop – start 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 expuso en la IAA también llamó 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 completó también con propulsiones alternativas. Para ello, MAN Truck & Bus exhibió 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 distingue frente a su hermano 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 las propulsiones alternativas en su gama de productos. El autobús articulado expuesto demostró 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 velocidades.

La gama de MAN se completó 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 velocidades 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. Los requisitos del transporte de larga distancia se pueden satisfacer con el **NEOPLAN Skyliner** expuesto en IAA. 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 expuesto. 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 tienen un **nuevo sistema de sustitución de retrovisores**, a ambos lados del vehículo hay **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, que 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 su gran competencia para modificar vehículos.

El acceso al mundo NEOPLAN lo marca el **Tourliner C** expuesto. Como tercer ejemplar del proyecto artístico movingART, el vehículo de dos ejes lleva un llamativo adhesivo del grupo berlinés Klebebande. El interior está decorado con materiales y colores cálidos y terrosos a juego, que resaltan el diseño moderno de alta calidad.

Hay plazas para 48 pasajeros en los asientos de 4 estrellas de este autobús, 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.

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 minibuses basados en el TGE. En el stand de la feria se expuso el **MAN TGE Intercity**, una variante interurbana con 15 asientos. El acceso se realiza a través de una puerta corrediza eléctrica con peldaño eléctrico. El sistema de aire acondicionado de serie montado sobre el techo proporciona siempre temperaturas agradables. Además, los enchufes de carga USB situados en las paredes laterales también contribuyen a aumentar la comodidad de los pasajeros. El minibús, que se podría utilizar, por ejemplo, para traslados, excursiones y transporte hotelero, mide 7.391 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 cruce ACC, un asistente de viento lateral y el sistema activo de advertencia de abandono del carril. Bajo el capó del motor funciona un motor de 2 l con 177 CV (130 kW), y el cambio de marchas es manual.

Además de los productos, en el stand de MAN en la feria se habló también de los numerosos servicios del fabricante de vehículos industriales, como la gestión del mantenimiento, el servicio



de reparaciones, los accesorios y piezas originales y los servicios financieros. Una mejora de la seguridad y la eficiencia promete, por ejemplo, **MAN ProfiDrive**, el proveedor de formación propio de MAN, a través de sus cursos orientados a la práctica para conductores. En el área del transporte de personas, lo principal en este sentido son 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 propulsiones alternativas. Los expertos del equipo de asesoramiento de **MAN Transport Solutions** respondieron 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.

### Scania y sus soluciones alternativas para la reducción de carbono

“Estamos en medio de un cambio fundamental en el transporte pesado y Scania busca liderarlo con su propuesta de vehículos de bajas emisiones en carbono e incluso emisiones cero que los transportistas solicitan para realizar sus operaciones”, señaló Alexander Vlaskamp, vicepresidente ejecutivo y responsable de Scania Trucks. “Las ciudades ahora son una prioridad, pero todo tipo de transporte necesitará ajustarse para cumplir con el objetivo de reducción de carbono que establece el Acuerdo de París”. “Junto con nuestros colegas de Scania Buses & Coaches podemos demostrar claramente el empeño que ponemos para mantener nuestro liderazgo en soluciones y servicios sostenibles que se adaptan al ecosistema de la movilidad y, asimismo, para ofrecer a nuestros clientes la mejor economía operativa total”.

Scania presentó así su gama completa de camiones y autobuses de combustible alternativo, mostrando así el aumento de posibilidades para eliminar el carbono, con la sostenibilidad como tema guía de su stand en la IAA 2018.



La compañía sueca ha ido un paso más allá en la amplia oferta de combustibles alternativos en el mercado de viajes interurbanos presentando el nuevo **Scania Interlink Medium Decker GNL**, el primer autobús del mundo de larga distancia con un motor de gas natural licuado, con autonomía de hasta 1.000 km.

Las operaciones de GNL tienen el potencial de reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> en un 20%, al mismo tiempo que reducen sustancialmente las emisiones de óxido de nitrógeno y partículas. Además, los niveles de ruido son significativamente más bajos. Algunos países ahora también están empezando a ofrecer biogás licuado, reduciendo las emisiones de carbono en un 90%.

Zoran Stojanovic, experto en vehículos a gas en Scania, atribuye la proliferación de vehículos a gas a la rápida expansión de la infraestructura de combustible para GNL y GNC. Además, a medida que los vehículos a gas se vuelven más comunes, los operadores pueden esperar un mayor valor residual.

En la eliminación gradual de los combustibles fósiles, el cambio a GNL y GNC se considera un paso intermedio para reducir las emisiones de carbono en aproximadamente un 20%. Sin embargo, este es un gran potencial para expandir la producción de biogás sin CO<sub>2</sub> a través de la digestión anaeróbica de desechos orgánicos, explicó Stojanovic. “A medida que la producción de biogás despegue, podemos mezclar cada vez más combustible renovable. Muchos países ya están produciendo biogás destinado a calefacción y generación de electricidad en lugar de transporte. La imposición favorable de este combustible limpio sin duda podría acelerar la transición”.

Scania también expuso el **Scania Citywide LE Suburban** híbrido y el **Scania Interlink High Decker HVO** (propulsado por aceite vegetal hidrotratado). Asimismo, los visitantes tuvieron la oportunidad de probar en primera persona, en las zonas de alrededor del recinto ferial, el nuevo **Scania Citywide de baterías eléctricas**, que actualmente se encuentra en tránsito regular en la ciudad de Östersund, en el norte de Suecia.

Por otro lado, la oferta de servicio de Scania incluye funciones de primer nivel como **Scania**

**AiCC Plus** para platooning, una nueva función en el sistema de control de la velocidad de cruce que calcula la distancia óptima entre los vehículos basándose en las condiciones actuales de la carretera: un nuevo avance de cara al platooning.

Además, muchas ciudades de Europa también están introduciendo cada vez más medidas de división en zonas de la ciudad con reducción de contaminación, ruido y velocidad. **Scania Zone** es el nuevo servicio de asistencia a empresas de transporte y sus conductores para que cumplan con las normativas locales con políticas vinculantes como limitaciones de velocidad, restricciones de emisiones y limitaciones de ruido en zonas geodlimitadas a través de Scania Fleet Management (sistema de gestión de flotas). Permite al cliente vincular una norma (por ejemplo, “Velocidad máx. 15 km/h”) a una zona predefinida de forma que, una vez el vehículo acceda a la zona, cumpla automáticamente con la norma. La política puede ser informativa, para avisar al conductor; o voluntaria, que cambia el comportamiento del vehículo pero puede ser anulada por dicho conductor. En definitiva, una herramienta que ayuda a los conductores a seguir las normas de tráfico y medioambientales, permitiendo un funcionamiento sostenible del vehículo y proporcionando una mayor seguridad a los ciudadanos.

### Volvo presentó al público su nueva plataforma para autocares

La nueva plataforma de Volvo para operaciones turísticas y de línea, anunciada a principios de año, se presentó por primera vez al público en la IAA. La gama incluye dos modelos: el lujoso **Volvo 9900** y el versátil **Volvo 9700**. Ambos ofrecen un exterior diseñado de forma dinámica con líneas nítidas, laterales lisos y esquinas redondeadas para ofrecer una baja resistencia al aire. La nueva línea de las ventanas laterales en forma de Z y el suelo tipo “sala de cine” en pendiente del Volvo 9900 constituyen un lenguaje de diseño totalmente novedoso en los autocares.

“Estoy muy orgulloso de presentar nuestra nueva plataforma para autocares de alta gama en la IAA. Supone nuestra mayor inversión en este segmento desde hace más de 20 años y nuestros clientes han dado una entusiasta bienvenida



a la nueva plataforma”, afirmó Håkan Agnevall, presidente de Volvo Buses. “Nuestros modernos y novedosos autocares y los flexibles paquetes de equipamiento constituyen una oferta holística altamente competitiva para el mercado. En pocas palabras, ayudamos a que nuestros clientes ofrezcan un servicio de primera clase y con beneficios”.

El nuevo Volvo 9900 ofrece un suelo muy elevado y grandes ventanas para proporcionar unas vistas excepcionales tanto desde la parte delantera como desde los laterales. El techo interior es ocho centímetros más alto que en anteriores modelos y la transición más recta entre las paredes y el techo crea una sensación diáfana con una percepción del espacio mucho mayor. El versátil Volvo 9700 dispone de una amplia variedad de alternativas de equipamiento para operaciones de línea de gama media o turísticas de alta gama y de alquiler.

En el interior de los vehículos el equipo de diseño se concentró en la calidad tanto visual como

táctil. Los pasajeros disfrutarán de una gama de colores armónica y equilibrada y de una elegante combinación de material textil y cuero con detalles acentuados en metal.

Para proporcionar a los pasajeros una experiencia de viaje de primera calidad, Volvo Buses también ha invertido en soluciones para la mejora del confort, tales como asientos con un diseño ergonómico y un interior bien aislado con bajos niveles de ruido. El sistema de climatización se ha mejorado significativamente para garantizar una temperatura uniforme y agradable en todo el autobús independientemente de las condiciones exteriores.

El entorno integrado del conductor, que ofrece un nuevo volante e instrumentación, proporciona al conductor las condiciones previas adecuadas para que pueda realizar su trabajo de forma eficiente y sin distracciones. La conducción es más sencilla gracias a que el centro de gravedad del vehículo es más bajo, lo cual garantiza una excelente estabilidad y maniobrabilidad

- propiedades que se han visto enormemente mejoradas gracias al sistema Volvo Dynamic Steering.

La nueva gama 9000 permanece fiel a la herencia de Volvo, con tecnología que la convierte en una de las gamas de autocares más seguras del mercado. Tanto el Volvo 9700 como el Volvo 9900 ofrecen una completa gama de soluciones de seguridad activa y pasiva. Entre estas nuevas características están una protección más robusta frente a impactos frontales (FIP) y un sistema de alerta del conductor que monitoriza los movimientos del vehículo y emite una alerta si el conductor está cansado o no se está concentrando en la carretera.

La baja resistencia al aire de los autobuses y un menor peso hacen posible un ahorro en el consumo de combustible y emisiones de CO<sub>2</sub> de hasta un cuatro por ciento. Y con el paquete opcional Dynamic Chassis Lowering y Volvo I-See\* el ahorro potencial es mucho mayor.

Además, la solución de electromovilidad de Volvo Buses quedó representada en la IAA por el **Volvo 7900 híbrido eléctrico** (híbrido enchufable) y una **estación OppCharge** para la carga rápida de la batería del vehículo. La gama de Volvo Buses de modelos eléctricos también incluye autobuses de propulsión exclusivamente

eléctrica, como el Volvo 7900 eléctrico, e híbridos. De este modo, Volvo Buses se erige como uno de los pioneros en electromovilidad y ha vendido hasta la fecha más de 4000 autobuses eléctricos globalmente.

Volvo Buses también presentó **Volvo Bus Care**, una solución integral que incluye vehículos, servicios y financiación, diseñada para facilitar las operaciones al cliente.

Finalmente, los visitantes que desearon diseñar y personalizar un autobús, comprobar cómo trabajan las soluciones de seguridad de Volvo Buses o experimentar de primera mano el sistema **Volvo Dynamic Steering**, pudieron hacerlo en los simuladores del stand de la marca sueca. Y aquellos que quisieron descubrir a qué dan más importancia los pasajeros y los conductores en el ámbito del transporte público, pudieron leer un reciente informe basado en una encuesta integral en el cual ambos grupos exponen sus puntos de vista sobre los autobuses y viajar en autobús.

### IVECO acudió a la feria con un stand 100% libre de diésel

En su stand 100% libre de diésel, IVECO presentó sus soluciones -ya disponibles en el mercado actual- para un transporte sostenible y con nivel



cero de emisiones, con su actual gama de tracciones alternativas y su visión a largo plazo, en colaboración con clientes, socios y carroceros. Pierre Lahutte, presidente mundial de la marca IVECO, declaró: “IVECO es el primer fabricante en la historia del IAA que presenta un stand sin un solo motor diésel – ya sea en los vehículos o en los componentes de carrocería. La industria del transporte está cambiando, a medida que aumenta la presión sobre el diésel y la transición energética gana impulso. Nuestra oferta presente en el IAA demuestra que las soluciones eléctricas, de GNC y de GNL de IVECO están ya disponibles y representan una alternativa viable a los vehículos diésel para cualquier tipo de misión, como el transporte urbano de alto valor añadido al transporte de pasajeros con bajo impacto medioambiental. Además, el gas natural ofrece la posibilidad de efectuar una transición no excesivamente brusca hacia el biometano y las energías renovables, permitiendo alcanzar un nivel cero de emisiones y abriendo el camino a un enfoque de economía circular que puede permitirnos llegar a alcanzar un nivel negativo de emisiones y un alto nivel de captura de carbono”.

En este sentido, los motores eléctricos van a jugar un papel importante, especialmente en el transporte de pasajeros -sobre todo en la modalidad de baja velocidad, bajo niveles de consumo energético y en misiones de stop-and-go dentro de las áreas urbanas. La otra fuente de energía clave es el gas natural, que representa una solución “madura” para el transporte sostenible de personas y de mercancías. IVECO quiso subrayar la importancia de las considerables ventajas medioambientales del uso del gas natural, que permite obtener drásticas reducciones de los niveles de las emisiones más contaminantes: un 90% en términos de NO<sub>2</sub>, un 99% en términos de partículas, un 10% en términos de CO<sub>2</sub>; los porcentajes pueden alcanzar el 95%, si se utiliza biometano a lo largo de todo el ciclo, es decir desde la producción de energía hasta la misión de transporte.

Los que visitaron el stand de IVECO pudieron comprobar que esta economía circular es ya una realidad, como demuestran varios ejemplos, uno de ellos el de la ciudad francesa de Lille, en la que la flota de autobuses de GNC de IVECO es propulsada con el biometano procedente de

los residuos municipales. Mediante su presencia en la Exposición Internacional IAA, IVECO quiso promover el uso de las tecnologías sostenibles. Además de la exposición de vehículos y de una serie de eventos que tuvieron lugar dentro de su stand, este último contó también con un Área formativa en la que hubo carteles y vídeos.

Se expusieron también las soluciones eléctricas de la marca para el transporte público en las áreas urbanas: en primer lugar, el **minibús Daily Electric** con cero emisiones y que forma parte de la familia sostenible Daily Blue Power, ganadora del premio “Furgón Internacional del Año 2018”. Se trata de vehículos que representan la solución ideal para la logística de las misiones “de última milla” y de las misiones “stop-and-go” dentro de las áreas urbanas. También destacó el autobús urbano **Heuliez GX ELEC**, completamente eléctrico y que cuenta con la más avanzada tecnología para las baterías. Finalmente, se expuso también la nueva generación de IVECO BUS, el modelo **Crealis In-Motion-Charging**, en el que el sistema de tendidos aéreos para la alimentación eléctrica del vehículo se combina con un sistema de batería de a bordo que permite almacenar energía y efectuar la carga sin necesidad de parar el vehículo. Gracias a todas estas innovaciones, el Crealis In-Motion-Charging ha sido ganador del premio al Autobús Sostenible del Año 2019 en la categoría de Vehículos Urbanos, y del Premio a la Innovación en la categoría Move Green Energy-Environment durante la edición de 2018 de la Feria Europea de la Movilidad de París.

Por último, para el transporte público suburbano, la solución que se expuso fue la del GNC, es decir la solución del IVECO BUS **Crossway Low Entry Natural Power**, Autobús Sostenible del Año 2018. El vehículo destaca por el diseño de sus depósitos, integrados en la superficie del techo y que garantizan una autonomía de hasta 600 km.

### Continental: La digitalización salva vidas

El nuevo tacógrafo inteligente **DTCO 4.0** de Continental fue presentado oficialmente en la 67ª edición de IAA. Con 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, harán la vida más fácil a las empresas de transporte y autoridades competentes. Además la nueva encriptación garantiza un nivel de seguridad aún mayor. 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 convierte así en una fuente muy completa de datos, autenticándolos para todos los procesos de telemática.

El DTCO 4.0 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. El nuevo DTCO 4.0 también cuenta con una exclusiva tecnología de antena DSRC para una transmisión inalámbrica de los

datos e información sobre posición con el sistema global de navegación por satélite GNSS. Asimismo, los operadores de flotas se beneficiarán del interfaz estandarizado ITS 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.

Continental también mostró a los visitantes el futuro del **asistente de giro a la derecha**. Los expertos en sistemas de asistencia al conductor están trabajando intensamente en las futuras generaciones del sistema y tras un intenso trabajo de su equipo de expertos, Continental presentó sistemas de asistencia al conductor basados en radar. La compañía prevé que en los próximos años estos sistemas serán aún más eficaces mediante el uso adicional de cámaras y, posteriormente, mediante la inteligencia artificial.

Continental ya tiene instalado en un camión de demostración “Innovation Truck” un sistema de reconocimiento de gestos, que estará disponible en el mercado en pocos años. Los visitantes de la IAA pudieron ver las dos generaciones de estos sistemas en Innovation Truck.

Los sistemas de asistencia modernos, como los que Continental ya ofrece para equipo original, pueden advertir a los conductores de vehículos industriales cuando un peatón o un ciclista se encuentra en un punto ciego. Un sistema basado en radar como éste determina la posición de los usuarios en la carretera y calcula el tiempo hasta que se produce una posible colisión. La segunda generación de asistentes de giro a la derecha será aún más eficiente. Distinguirá con mayor precisión las situaciones peligrosas y no peligrosas y, para ello, el sistema basado en radar dará un paso más, ampliándose para incluir cámaras. En pocos años, el asistente de giro a la derecha podrá interpretar con precisión incluso situaciones de tráfico complejas e impredecibles y avisar al conductor. El frenado automático de emergencia también es técnicamente factible. El reconocimiento de gestos es uno de los sistemas utilizados para ello. Utiliza aprendizaje automático, redes neuronales artificiales y técnicas de imagen para detectar a un ciclista que se acerca mucho antes de lo que era posible anteriormente. La inteligencia artificial también le indica al asistente de giro a la derecha en qué dirección es probable que se mueva un peatón o un ciclista.

Además, bajo el lema de Continental “**Make the digital leap**”, la empresa tecnológica mostró cómo la industria del transporte está dando el salto a la digitalización y, al mismo tiempo, creando un potencial de eficiencia totalmente nuevo. La atención se centra en los retos individuales a los que se enfrenta el transporte urbano, la oficina de la flota y el transporte de larga distancia - Continental presentó una amplia variedad de soluciones para hacer frente a estos retos. Mostró a los visitantes que un salto

al mundo digital puede crear oportunidades reales... y mejorar la conducción. En vista del rápido crecimiento del volumen de tráfico urbano, cada vez es más importante reducir las emisiones y los accidentes. Las soluciones de Continental a este tema promueven el transporte urbano sostenible, ayudando a acercarnos a la “Visión Cero” (cero muertes en carretera). En las rutas de larga distancia, las características legislativas de seguridad y unas directrices de emisión más estrictas están demostrando ser un reto para los fabricantes, y las empresas de transporte también tienen que mantener sus costos de combustible bajo control y maximizar sus tiempos de operación. Eficiencia es también la palabra clave en la oficina de flotas. Ante la dura competencia y los márgenes relativamente pequeños, cualquier empresa de transporte que quiera mantener su posición necesita un centro de control digital que también utilice datos en tiempo real. Con su experiencia digital y su amplia cartera de neumáticos, amortiguadores de aire, tecnología de tracción, sistemas de asistencia al conductor y soluciones de gestión de flotas, Continental ofrece las tecnologías que conducirán al éxito en el mundo de los vehículos industriales y satisfarán las crecientes demandas de la industria.

Asimismo, Continental presentó un nuevo desarrollo de su plataforma de control digital de los neumáticos: **ContiConnect Live**, que estará disponible a partir del segundo cuatrimestre de 2019. La herramienta informa a los conductores de camión y a las flotas de autobuses en tiempo real si existe algún problema con la temperatura o la presión de un neumático, incluso cuando el vehículo se encuentra en carretera. La información se transfiere a los servidores y al portal web a través de la **nueva app ContiConnect™ Driver**. Antes de que acabe el año, la aplicación también será capaz de mostrar información del neumático en los dispositivos de Daimler Fleetboard y TomTom Telematics, así como en otros dispositivos Android, tales como *smartphones* y *tablets*, ubicados, en principio, en la cabina del conductor. Con ContiConnect Live, Continental



presenta una mejora en el desarrollo de su catálogo de productos, lanzado en 15 mercados como ContiConnect Yard, que funciona usando una estación receptora en la base de la flota.

En la presentación, Nikolai Setzer, miembro del consejo ejecutivo de Continental y director de la división de Neumáticos de la compañía comentó: “ContiConnect Live integra nuestras soluciones digitales para neumáticos de vehículos comerciales en los sistemas y dispositivos integrados en el vehículo. De esta manera, los responsables de las flotas pueden encargarse de la gestión digital de sus neumáticos a través de los dispositivos existentes. En definitiva, les estamos permitiendo igualar e, incluso, obtener un mayor beneficio de la digitalización, además de alcanzar un nivel de eficiencia superior en la gestión de los neumáticos”.

Además, Continental lanzará en octubre una actualización para ContiConnect. Entre otras cosas, el portal web tendrá más opciones de configuración y toda la aplicación mostrará una apariencia mejorada.

Desde que, en 2013, la unidad de negocio de Neumáticos para Vehículos Comerciales presentó en todo el mundo su sistema de control de la presión de los neumáticos **ContiPressureCheckTM**, la compañía ha continuado desarrollando y mejorando constantemente sus soluciones digitales. El sistema de control de los neumáticos para vehículos individuales puede integrarse ahora en soluciones telemáticas de más de 35 proveedores de todo el mundo. Desde 2017 se ha complementando con **ContiConnect Yard**, una solución de control de los neumáticos para múltiples vehículos. En este caso, los datos se transmiten directamente a los gestores de flotas para ayudarles en el control. En caso de desviaciones del estatus ideal, ContiConnect envía notificaciones y sugiere medidas correctoras. El sistema también proporciona informes sobre el rendimiento de los neumáticos y sobre la eficiencia general de la flota.

### TomTom Telematics mejora su solución de gestión de flotas para el transporte

TomTom Telematics anunció que ha mejorado su solución WEBFLEET para el sector del transporte. Así, en la IAA lanzó oficialmente **TachoShare**, un módulo de descarga remota y archivo que obtiene los datos del tacógrafo de los vehículos y permite a los usuarios compartir dichos datos directamente con su software de análisis.

La solución ha sido diseñada para ayudar a más compañías de transporte a evitar algunos de los retos a los que tienen que hacer frente habitualmente cuando gestionan los datos del tacógrafo. Con las descargas manuales tradicionales, los vehículos precisan estar en una localización específica, donde se encuentra disponible el equipo necesario, lo que puede impactar en el tiempo que están en carretera. TachoShare elimina este requisito, ayudando a mantener la productividad y a evitar problemas administrativos mientras se proporciona al usuario las herramientas esenciales para cumplir la normativa.

TachoShare se integra con el software de análisis de datos de tacógrafo de la elección del cliente, lo que significa que puede añadirse al entorno TI existente de forma sencilla y sin interrupciones.

“Como empresa innovadora en el área del vehículo conectado esperamos hacer que el vehículo forme parte del entorno empresarial”, comenta Taco Van der Leij, vicepresidente de marketing de TomTom Telematics. “De esta forma, podemos ayudar a reducir el tiempo que se invierte en tareas administrativas, facilitando a los gestores de flotas la toma de decisiones y manteniendo la productividad en niveles altos”.

“TachoShare forma parte de este objetivo. Proporciona al usuario una forma más eficiente de cumplir la normativa y ofrece un acceso más rápido a los datos esenciales del vehículo y del conductor”.

TomTom Telematics también presentó el nuevo dispositivo de gestión de flotas **LINK710**, que se añade a su gama de producto. El LINK710 proporciona a WEBFLEET más información específica del vehículo, mientras permanece conectado a otros dispositivos de medición o periféricos de entrada y salida del camión. Esto permite una fácil integración con un amplio conjunto de funcionalidades y aplicaciones que pueden mejorar la gestión de la fuerza de trabajo. LINK710 se comercializará a partir del último trimestre del 2018.

“Con la incorporación de TachoShare y LINK710, continuamos creando el vehículo conectado definitivo”, añade. “Los clientes tienen acceso a los datos de los conductores, vehículos y procesos, mientras el vehículo permanece en la carretera. A través de nuestras API, esta información se integra con sus sistemas y software tecnológicos, y posibilita una mejor administración de sus procesos”. “Sabemos que para las empresas de transporte supone un reto operar en la UE. Queremos facilitarles las cosas”, destaca Van der Leij. ■



# Castrosua y Scania presentan el nuevo Magnus.Hybrid

Eficiente y personalizado, un Clase II que cumple con la normativa escolar



Tras 30 años de estrecha colaboración, Castrosua y Scania se unen ahora para lanzar al mercado un nuevo autobús híbrido con carrocería Magnus.H (Magnus.Hybrid) y bastidor Scania. Este autobús Low Entry Clase II, que cumple con la normativa escolar, estará disponible en distintas longitudes desde los 10,79 m a los 14,81 m (11, 12, 13 y 15 m), cumpliendo así con las exigencias actuales de nuestro mercado. Ramón Fernández, director comercial de Grupo Castrosua, y Pedro Cotero, director de Urbanos de Scania, desvelaron este nuevo producto ante la prensa sectorial en Madrid.

El sistema de fabricación modular de los híbridos de Scania, ha permitido a la marca ser capaz de ofrecer ahora también la versión del chasis K320 híbrido para carrozado.

Un nuevo vehículo que se convierte en uno de los más potentes del mercado entre los híbridos con sus 320 CV del motor DC09 diésel Euro 6 más los 177 CV (130 kW) del motor eléctrico. Además, con la introducción de una nueva batería de 4,5 kWh (la anterior era de 1,2) se consigue un ahorro de combustible del 28% respecto a un mismo vehículo con motor diésel. Este autobús decide cuándo es necesario activar el modo eléctrico y llega a tener una autonomía en modo eléctrico de 6 km, con velocidades de hasta 30 km/h.

Eficiente y personalizado, destaca también por su gran modularidad, que alcance el 85%

del vehículo, lo que se traduce en una mayor facilidad para fabricar diferentes versiones. Actualmente están disponibles hasta 6 modelos distintos de 2 y 3 ejes.

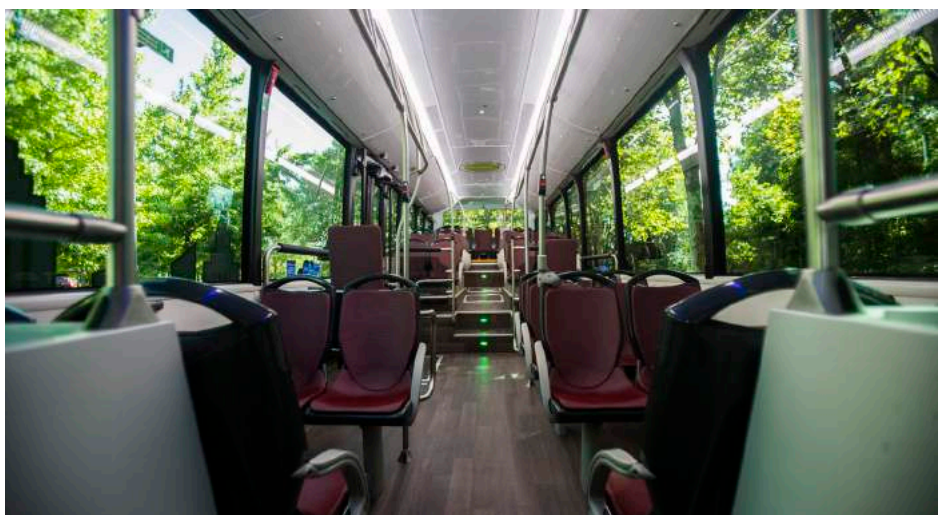
Otras de las múltiples las ventajas del Magnus.Hybrid Scania Castrosua son su nuevo puesto de conductor más ergonómico, además de su nueva estructura más ligera de acero galvanizado ST-52, que junto con un chapeado exterior en aluminio lacado de 3 mm de espesor y sus refuerzos en delantera y trasera con fibra de vidrio. Se ha conseguido el peso total en 150 kg, lo que redonda en un menor consumo y una mayor eficiencia.

Otro punto a destacar de este vehículo es su gran accesibilidad. Cuenta con un mayor espacio para las sillas de ruedas con 1.400 mm, en vez de los 1.300 mm obligatorios actualmente, para cumplir desde ya con las

futuras normativas. Además, la zona de entrada se amplía a más de 700 mm y está disponible con distintas opciones de rampas, manual + **eléctrica**.

Otras características que destacan en este vehículo son la nueva cámara en lugar del espejo interior, su iluminación con FULL LED de serie (cruce y carretera), sus cornering lights o la posibilidad de incorporar maleteros portapaquetes.

Así, Castrosua y Scania dan un paso más en su apuesta por vehículos sostenibles ampliando su gama de producto en el segmento de cercanías. ■



# Active Brake Assist 4: de serie en todos los autocares de Mercedes-Benz y Setra

## Nuevo servofreno de emergencia activo para autobuses urbanos

Más seguridad para los autobuses y autocares de Mercedes-Benz y Setra. El asistente de frenado de emergencia de intervención automática Active Brake Assist ayuda desde hace diez años a evitar accidentes en los autocares de Mercedes-Benz y Setra. Daimler Buses introduce ahora una nueva generación —el Active Brake Assist 4 (ABA 4)— en todos sus modelos de autocares. ABA 4 es la primera versión de este equipo capaz de iniciar automáticamente una maniobra de frenado parcial como reacción a la presencia de peatones. A partir del año 2019, el sistema ABA 4 formará parte del equipamiento de serie de todos los autocares de Mercedes-Benz y Setra. Por su parte, los autobuses urbanos se benefician del nuevo Preventive Brake Assist, el primer servofreno de emergencia activo en esta categoría de vehículos. Este sistema advierte al conductor si reconoce un peligro grave de colisión, e inicia al mismo tiempo un frenado parcial. Por último, las marcas Mercedes-Benz y Setra introducen el Sideguard Assist, el primer asistente de giro para autobuses y autocares. Estos tres sistemas de asistencia a la conducción acentúan el liderazgo de Mercedes-Benz y Setra como pioneros en el campo de la seguridad activa.

### El sistema Active Brake Assist cumple diez años evitando accidentes y salvando vidas

Evitar accidentes y salvaguardar a los usuarios más desprotegidos de la vía son dos premisas esenciales del concepto de seguridad de las marcas de autobuses y autocares de gama alta Mercedes-Benz y Setra. Un ejemplo sobresaliente de esta filosofía es el Active Brake Assist. En la fecha de introducción en el mercado hace diez años, fue el primer asistente de frenado de emergencia opcional para autobuses y autocares. Ahora, la cuarta generación va a formar parte del equipamiento de serie de todos los autocares de Mercedes-Benz y Setra. En paralelo a esta expansión, con cada nueva generación ha ido aumentando la funcionalidad del Active Brake Assist. La primera versión era capaz



de iniciar un frenado de emergencia solamente como reacción ante objetos en movimiento o vehículos precedentes. Con la versión Active Brake Assist 3 se incorporó como función adicional un frenado de emergencia automático ante obstáculos estáticos. De esa manera, el equipo era capaz de evitar activamente un mayor número de accidentes. El éxito del Active Brake Assist impulsó la legislación, que ahora exige con carácter obligatorio la incorporación de sistemas automatizados de frenado de emergencia en los autocares de la UE desde el otoño de 2015.

El nuevo Active Brake Assist 4 aumenta una vez más el rendimiento de este equipo. Es el primer asistente de frenado de emergencia para autobuses y autocares capaz de iniciar también de forma automática un frenado ante la presencia de peatones. En una situación de este tipo, el conductor tiene todas las opciones a su disposición. Puede advertir al peatón accionando la bocina, iniciar una maniobra de evasión con el autocar o ejecutar un frenado de emergencia. La base del ABA es el sistema de radar multimodo, formado por un radar de largo alcance y un radar de corto alcance.

Daimler Buses es consciente de su responsabilidad en este campo e introduce por este motivo el Active Brake Assist 4 como equipamiento de serie en los autocares

Mercedes-Benz y Setra a partir de 2019. Desde el Mercedes-Benz Turismo RHD hasta el Setra ComfortClass 500 o la serie Top-Class 500 todos los autocares de ambas marcas se equipan con ABA 4. Till Oberwörder, director general de Daimler Buses: “Con este paso incrementamos una vez más la conocida seguridad de nuestros autocares. Estamos convencidos de que Active Brake Assist 4 no solo contribuirá a evitar accidentes, sino también a salvar vidas”.

#### **Preventive Brake Assist: primer servofreno de emergencia activo para autobuses urbanos**

Esto mismo puede decirse de los autobuses urbanos. Mercedes-Benz introduce como novedad mundial el Preventive Brake Assist, el primer servofreno de emergencia activo para autobuses urbanos. Este nuevo sistema de asistencia a la conducción advierte de una posible colisión con peatones en movimiento o con obstáculos estáticos o móviles. Si reconoce un peligro de colisión inicia automáticamente una maniobra de frenada parcial.

El proceso de advertencia e intervención en el freno está diseñado para las condiciones del tráfico urbano. Por ese motivo, el Preventive Brake Assist no lleva a cabo maniobras automáticas de frenado a fondo. De ese modo disminuye el riesgo de que los pasajeros del autobús sufran lesiones, especialmente aquellos que viajan de pie. No obstante, el conductor tiene en todo momento la posibilidad de ejecutar una frenada de emergencia.

El Preventive Brake Assist está disponible como equipamiento opcional para la familia completa de modelos del Mercedes-Benz Citaro, incluyendo el autobús de gran capacidad CapaCity.

#### **Sideguard Assist: el primer asistente de giro para autobuses y autocares**

Los giros en el tráfico urbano constituyen una de las maniobras más desagradables para cualquier conductor. Al mismo tiempo que gira el volante tiene que mirar hacia delante para controlar los semáforos, las señales de tráfico y los vehículos que circulan en sentido contrario o en dirección transversal; del mismo modo, debe mirar hacia los lados para asegurarse de que no pone en peligro a peatones o ciclistas. Además, la situación en el tráfico puede cambiar en fracción de segundo, y los peatones y los ciclistas no son siempre conscientes de la posibilidad de que el conductor del autobús no reconozca su presencia. Todo esto ha llevado a Mercedes-Benz y a Setra a ofrecer como equipamiento opcional el asistente de giro Sideguard Assist con detección de personas. Mercedes-Benz ofrece este equipo para todas las ejecuciones del autobús urbano Citaro,



incluyendo el autobús de gran capacidad CapaCity, y para el Turismo RHD. Setra lo incorpora en sus autocares de la ComfortClass 500 y la TopClass 500, incluyendo el autocar de doble piso Setra S 531 DT.

El Sideguard Assist trabaja de forma escalonada. Si se detecta un objeto en movimiento en la zona de exploración lateral, se informa al conductor con señales ópticas. En los autocares brilla para ello en color amarillo un diodo luminoso en forma de triángulo situado en el retrovisor exterior del lado del acompañante, así como en el cuadro de instrumentos del conductor. En el Citaro, este elemento está integrado en el lado de la puerta, en el montante A0. Dicha luz llama intuitivamente la atención del conductor sobre la situación en el lado correspondiente de su vehículo. Si los sensores detectan peligro de colisión, se emite una advertencia visual adicional mediante un diodo luminoso en forma de triángulo, que parpadea varias veces en color rojo. A esto se añade una advertencia por vibración en el asiento del conductor. El elemento central de Sideguard Assist es un sistema de detección por radar con dos sensores de radar de corto alcance en el lado del acompañante. Estos sensores se encuentran en el revestimiento situado por detrás de la rueda delantera. La zona de supervisión lateral tiene una anchura de 3,75 m. En los autobuses urbanos, el sistema cubre la longitud completa del vehículo, así como dos franjas de dos metros una hacia delante y otra hacia atrás. En los autocares se cubre la longitud completa del vehículo, así como un área de cinco metros hacia delante y hasta 15 metros hacia atrás del vehículo, en función de la velocidad de marcha.

Daimler Buses presentó el sistema Active Brake Assist 4 y Sideguard Assist en 2017. El estreno mundial tuvo lugar durante la introducción del nuevo autocar de doble piso Setra S 531 DT. Ahora el uso de ambos sistemas de asistencia a la conducción se extiende a otras series de modelos de las marcas Mercedes-Benz y Setra. ■

# 75 años de propulsión de gas: MAN sigue escribiendo su historia de éxito

Coincidiendo con el aniversario, lanza una versión totalmente nueva

Hace 75 años, MAN Truck & Bus lanzó al mercado su primer autobús propulsado por gas, sentando un importante precedente. Ahora da comienzo un nuevo capítulo de esta historia de éxito con un motor completamente nuevo: el MAN E18.

El primer autobús urbano de MAN con propulsión de gas hizo su debut en 1943. En 2018, justo 75 años después, el fabricante de vehículos industriales MAN Truck & Bus vuelve a lanzar al mercado un nuevo motor de gas: el MAN E1856 LOH. Su presentación ha tenido lugar en la IAA de Vehículos Industriales que se celebra en septiembre en la ciudad alemana de Hannover.

Al igual que hoy en día, en aquel momento MAN rompió moldes con su motor de gas. El primer autobús con propulsión de gas se utilizó para el transporte público de cercanías en Núremberg. El vehículo empleaba también un remolque, lo que incrementaba su autonomía de manera considerable, ya que los depósitos de gas se ubicaban en el techo del autobús y en el del remolque. “En consecuencia, el volumen del depósito de 22 m<sup>3</sup> permitía que los recorridos y los periodos de servicio fueran significativamente más largos”, señala Michael Kobriger, jefe de Producción de Autobuses y jefe del Equipo de Gestión de Autobuses en MAN Truck & Bus. Una característica especial es que MAN llevó a cabo producción completa del vehículo, diseñado específicamente para su uso con gas. Los conocimientos técnicos necesarios se obtenían del montaje de autocares. “Los empleados ya se habían familiarizado previamente con el tema de las carrocerías para autobuses de dos pisos y habían adquirido amplios conocimientos gracias, entre otros, a las carrocerías de este tipo fabricadas desde 1935”, explica Kobriger.

Ese mismo año, MAN ya desarrollaba chasis para camiones que podían emplear otro tipo de combustibles, como bombonas con gas sintético, gas embotellado y gasóleo de lignito. A finales de la década de los 30, la creciente escasez de materias

primas provocó un aumento en la producción de los denominados gasificadores de madera, que MAN instaló principalmente en camiones y tractores. Los generadores de gas de madera se convirtieron en los sistemas de propulsión alternativos más extendidos.

“En Europa, MAN es desde hace años líder tecnológico y de mercado en el área de autobuses propulsados por gas natural. Hemos recurrido a los conocimientos técnicos adquiridos durante décadas para desarrollar un nuevo motor de gas que nos permita seguir ofreciendo a los clientes lo último en tecnología. Este motor destaca sobre todo por su excepcional rentabilidad y por un nivel de emisiones de gases de escape extremadamente bajo”, afirma Rudi Kuchta, jefe de Ventas de autobuses de MAN Truck & Bus. Por otro lado, su funcionamiento resulta aún más económico en combinación con el MAN EfficientHybrid. En consecuencia, junto con el biogás, el MAN Lion's City G representa la solución más rentable para un transporte público urbano prácticamente sin emisiones de CO<sub>2</sub>. Y es que la tecnología del gas natural ofrece una gran ventaja: cuando los vehículos funcionan con gas natural producido de forma regenerativa o sintética, ya que los resultados son excepcionales en cuanto a la huella de carbono. “Este es un paso importante para el futuro de MAN y de muchas empresas de transporte, especialmente cuando se trata del control de la calidad del aire en las zonas urbanas”, añade Kuchta. ■



# Las empresas españolas apuestan por las nuevas tecnologías para optimizar la productividad y atraer empleados con talento

## El coste es el mayor problema a la hora de implementar tecnologías disruptivas

Un nuevo estudio de TomTom ([TOM2](#)) Telematics revela que las empresas españolas adoptan tecnología disruptiva para mejorar la productividad y reclutar, motivar y retener a sus empleados, pero les cuesta implementar dicha tecnología debido a su alto coste y a la falta de información que ofrecen los proveedores.

TomTom Telematics, proveedor de servicios de gestión de flotas y coches conectados, ha realizado un estudio en el que ha preguntado a 1.400 directivos europeos sobre su actitud hacia las nuevas tecnologías. El informe desvela que casi la totalidad de las empresas españolas (95%) cree que la tecnología es importante para reclutar, motivar y retener a los empleados. Al mismo tiempo, incrementar la productividad (34%), mejorar el servicio al cliente (25%), aumentar las ventas (10%) y reducir los costes del negocio (8%) son los factores de motivación más comunes a la hora de adoptar nueva tecnología.

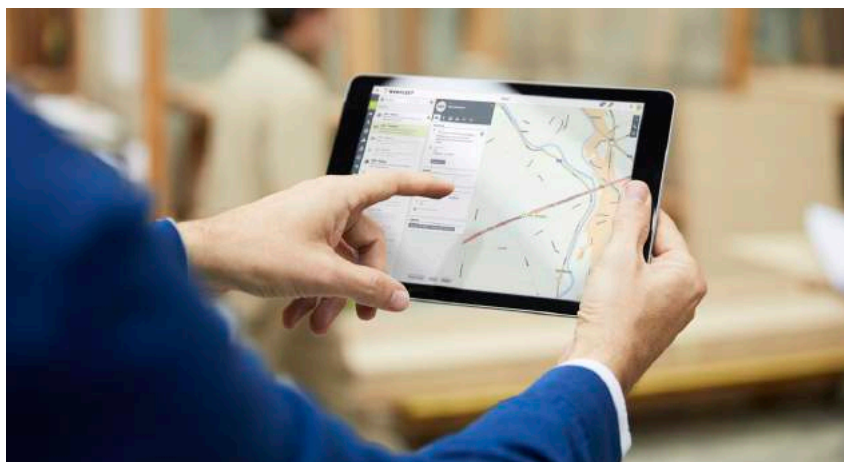
Sin embargo, prácticamente tres cuartas partes de las empresas (74%) cree que hay una falta de información fiable para quienes buscan introducir nuevos sistemas tecnológicos. De hecho, el 32% de los encuestados cita la falta de información de los proveedores como uno de los mayores retos a la hora de adoptar nuevas tecnologías.

### El coste, el mayor problema para las empresas españolas

El mayor problema a la hora de implantar dichos sistemas es el coste, como lo atestigua el 54% de las empresas encuestadas. Esto es algo que contrasta con los resultados de otros países europeos, como Reino Unido, para los que el coste no es un factor tan relevante. Otras causas de desmotivación en España son la falta de experiencia dentro de la organización (33%) y la imposibilidad de encontrar un proveedor que se ajuste a la empresa (27%).

“Vivimos en un mundo conectado”, comenta Heike de la Horra, director comercial de TomTom Telematics para Iberia. “Las empresas necesitan trabajar con tecnología disruptiva o corren el riesgo de quedarse detrás de sus competidores”.

“En nuestro trabajo diario, los clientes nos hablan de sus ilusiones, pero también de sus miedos. Nos cuentan cómo la tecnología genera un volumen ingente de datos, y cómo hacen falta herramientas que puedan interpretar y dar



sentido a esos datos, con el objetivo de poder tomar decisiones inteligentes, que no solamente les ayuden a mejorar sus resultados, sino a potenciar y transformar sus negocios. Esta encuesta reafirma lo que intuíamos tras estas conversaciones y muestra de forma clara el panorama de adopción de tecnología en las empresas españolas”.

### España, optimista por naturaleza

Pese a todos los problemas, en España somos optimistas y un 82% de las empresas se considera a sí misma *early adopter* de nuevas soluciones tecnológicas. Además, casi la mitad (42%) de los encuestados dice usar sistemas más avanzados en su casa que en la oficina.

A la hora de elegir un proveedor, la investigación descubrió que el soporte técnico (47%) y que las soluciones estén diseñadas a prueba de futuro (45%) son las dos consideraciones claves, seguidas por la reputación del proveedor (39%) y la usabilidad (36%).

“Es vital para las empresas analizar si están invirtiendo en sistemas que serán intuitivos, de apoyo y adecuados para sus procesos de negocios y cubran sus necesidades futuras. En TomTom Telematics, nos tomamos muy en serio lo que piensan nuestros clientes y diseñamos nuestros productos teniendo en cuenta su opinión y necesidades”, finaliza Heike de la Horra.

En la web de [TomTom Telematics](#) hay disponible una infografía con más información sobre el estudio, así como con consejos prácticos. ■

# Irizar e-mobility sigue cosechando éxitos en Francia

Firma un contrato de 15 ie tram cero emisiones para la ciudad de Aix en Provence



Irizar e-mobility, empresa que ofrece soluciones integrales de electromovilidad para las ciudades, acaba de firmar un contrato con la RDT 13 que incluye la entrega y el mantenimiento de 15 autobuses eléctricos cero emisiones del modelo Irizar ie tram de 12 m de longitud, con sus infraestructuras de carga.

Estos autobuses de alto nivel de servicio (BHNS), que han denominado L'Aixpress, unirán el oeste de la ciudad Aix en Provence con el sur. Esta línea se extenderá 7,2 km entre el aparcamiento Krypton y el parque Saint-Mitre e incluirá 19 estaciones espaciadas aproximadamente a 350 m de distancia, con salidas cada 5 minutos y cubrirá los puntos neurálgicos como la universidad, la estación de trenes SNCF, la plaza Rotonde, la estación de autobuses y ZAC Jas-de-Bouffan, ofreciendo una solución alternativa atractiva, innovadora y eficiente al coche privado.

Para este proyecto se contempla la instalación de estaciones de carga de oportunidad mediante pantógrafo al principio y al final de cada una de las líneas, y otras de carga inteligente en cocheras.

El modelo Irizar ie tram, en este caso de 12 metros de longitud, es un producto con tecnología del Grupo Irizar, tanto en la electrónica y las comunicaciones como en los principales sistemas del vehículo: power train, módulos de baterías y sistemas de carga.

El primer vehículo se entregará en abril de 2019 y el resto se pusieron en servicio en septiembre de ese año, en cuanto la línea BHNS L'Aixpress estuvo operativa.

Fuentes de la RDT 13 indican que "la elección de Irizar como marca de los autobuses atiende a su dimensión

ecológica ejemplar, al tratarse de autobuses cero emisiones provistos de baterías que se pueden recargar en menos de 4 minutos. Este es un avance tecnológico sin precedentes, en línea con el compromiso de la Metrópolis de Aix-Marseille-Provence para proteger el medio ambiente y la calidad de vida.

Igualmente, comentan que "la línea de tránsito urbano, un enlace en la futura red metropolitana express, garantizará, además de su frecuencia y rango de servicio, la comodidad y seguridad de los pasajeros. Además de las capacidades técnicas del vehículo Irizar ie tram, se ha prestado especial atención a su integración armoniosa en el paisaje urbano de Aix. en provincia".

## Datos del proyecto:

- Vehículos: Irizar ie tram de 12 m de longitud.
- 22 plazas sentadas (1 plaza butaca, 4 espacios PMR, y una para cochecito niño). Capacidad de 78 personas (4 personas/m<sup>2</sup> (max : 90 personas).
- Autonomía superior a 50 km en condiciones más complejas (velocidad max: 70 km/h).
- 3 puertas et 9 cámaras de vigilancia.
- Grandes superficies acristaladas.
- Cámaras en lugar de retrovisores.
- **Vehículo conectado:** cada vehículo estará equipado por tomas de USB en los asientos y en las barras para la carga de teléfono, y wifi para los pasajeros.
- **Carga de los vehículos:** los vehículos se cargarán en los puntos definidos durante el trayecto y por la noche recibirán carga en cocheras de la RDT13 situada en el Pont de L'Arc. ■



# Petronor culmina la instalación de un sistema pionero de seguridad post-accidente: E-Rescue

Petronor ha culminado la instalación de 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, desde el mínimo de hora y media que es necesaria con los sistemas tradicionales, a menos de cuarenta minutos, lo que incrementa la posibilidad de supervivencia de los heridos graves.

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, ya representan casi el 34 por ciento de la siniestralidad laboral de carácter mortal.

Además, mientras que el resto de accidentes laborales han disminuido en los últimos años, no ha sucedido lo mismo con los de tráfico, razón por la cual cada vez representan un porcentaje mayor del total.

Además de VIGIOLA, propietaria y operadora de la flota de diez autobuses que transportan a los empleados de Petronor, diversas operadoras de autobuses, entre las que se cuentan ALSA, han comenzado ya a instalar el sistema en sus vehículos. En caso de siniestro, se calcula que E-RES-CUE SYSTEM acorta en un 70% el periodo necesario para la evacuación de los heridos.

Más información sobre E-Rescue [AQUÍ](#). ■



# Bruselas elige IVECO BUS y formaliza un pedido de 141 autobuses híbridos eléctricos

Dentro del plan de desarrollo de una red para la promoción de un transporte más sostenible en la ciudad

IVECO BUS ha firmado un acuerdo por cinco años con STIB-MIVB, el operador del transporte público de Bruselas. Este acuerdo prevé la entrega de 141 autobuses articulados Urbanway con sistema híbrido eléctrico. Asimismo, también incluye la planificación, la fabricación, el suministro, la implementación y la entrega de recambios, además de un paquete de mantenimiento para la batería y la entrega de todos los componentes de la cadena cinemática de los vehículos.

Este importante pedido forma parte de un plan para el desarrollo de una red que permita a su vez promover un modelo de movilidad más respetuoso con el medioambiente y más sostenible.

“La introducción de estos nuevos vehículos hará que STIB-MIVB pueda aumentar en un tercio la capacidad global de su red a partir de finales de 2019. Gracias a la voluntad del gobierno y a su decidida apuesta por un modelo de transporte sostenible, acaba de inaugurarse una nueva era para nuestra red, con la oferta de un mayor grado de confort para los viajeros y una mejora de la movilidad y de la calidad de vida en Bruselas. ¡Estoy orgulloso de formar parte de este proyecto de movilidad para el futuro, de la mano de IVECO BUS, un socio clave en el sector del transporte sostenible!”, ha declarado Brieuc de Meeûs, CEO de STIB-MIVB.

El autobús Urbanway de 18 m con sistema híbrido eléctrico ha sido diseñado para facilitar el acceso y mejorar el confort de los viajeros, gracias a su piso bajo, que permite a los viajeros moverse mejor, y una zona dedicada a los viajeros con necesidades especiales, con espacios modulares para la colocación de sillas de ruedas y de cochecitos de niños.

Este modelo ofrece también una gran capacidad (de hasta 103 pasajeros), que ha representado un factor decisivo a la hora de la elección final por parte de STIB-MIVB. La entrega de estos 141 vehículos empezará en el mes de mayo de 2019, y será clave dentro de la política de ampliación de la red de transporte de la empresa, en el marco de la progresiva implementación del Plan de Autobuses de la ciudad.

Este vehículo combina la tracción eléctrica con un motor Euro VI y un sistema avanzado de almacenamiento de la energía, ofreciendo la solución ideal para una movilidad más respetuosa con el medioambiente. El sistema para la gestión de la cadena cinemática hace que se pueda optimizar el consumo de combustible y reducir al máximo el nivel de emisiones, al tiempo que permite recuperar y almacenar la energía cinética desarrollada durante las frenadas.

La función “Arrive & Go” permite efectuar operaciones en una modalidad 100% eléctrica y con nivel

cero de emisiones, cuando el vehículo se acerca o se aleja de señales de stop, paradas de autobuses y semáforos. El consumo de combustible de cada vehículo se reduce en un 30% y también el nivel de emisiones de CO<sub>2</sub> puede ser reducido en hasta un 30%, si lo comparamos con el de los autobuses diésel, lo que equivale a una reducción de 35 toneladas de CO<sub>2</sub> al año – es decir el peso de dos autobuses – lo que a su vez se traduce en ventajas reales, tanto desde el punto de vista económico como medioambiental.

Su motor Tector 7 de 286hp, que es compatible con el uso del biocombustible HVO de segunda generación, mejora ulteriormente dichas prestaciones, ya que permite reducir las emisiones de carbono en hasta un 90%, si efectuamos la comparación con un motor diésel convencional.

Además de sus operaciones silenciosas, representa una ventaja inmediata en términos de confort para el viajero, el conductor y los residentes urbanos en general.

“Este acuerdo con STIB-MIVB nos coloca claramente en una posición de liderazgo en el sector de las soluciones respetuosas con el medioambiente, y en una posición de ventaja comparativa ante las autoridades gubernamentales y los operadores del transporte que eligen hoy la movilidad del mañana. Estamos encantados de haber recibido este valioso pedido, procedente de un país que ya cuenta con una importante presencia del Grupo CNH Industrial”, ha declarado Sylvain Blaise, vicepresidente de IVECO y responsable de la División de Autobuses. ■



# AISA incorpora 4 unidades Scania GNC

Con menos emisiones de dióxido de carbono



Autómnibus Interurbano S.A. (AISA) cuenta con más de 70 años de experiencia en el sector de transporte por carretera. Combinando su larga experiencia, AISA recientemente adquirió 4 unidades Scania K280 CV UB 4X2 GNC con carrocería Castrosua Magnus. Estos autobuses cuentan con motor de 9 litros de 280 CV de potencia y un par máximo de 1.400 Nm. Estos vehículos están operando en el transporte urbano de Valdemoro desde agosto.

La solución de GNC de Scania está muy asentada en el mercado, gracias a su potencial de ahorro de costes, menores emisiones de dióxido de carbono y reducción de ruidos. Los autobuses Scania con motores Euro 6 de gas, comparable al rendimiento de un motor diésel, es una opción que permite una reducción en los costes de combustible y una disminución de las emisiones de dióxido de carbono de hasta un 20% respecto a los vehículos diésel.

Los vehículos tienen capacidad para 40 personas sentadas y 30 de pie, además cuenta con un espacio central adicional para silla de ruedas, cumplen con las normas relativas a seguridad escolar y están equipados con sistemas contra incendios y con una rampa automática y otra manual

para el acceso de sillas de ruedas. Cuenta con sistemas de asistencia avanzados para la mejora de la seguridad vial. El vehículo cumple con la normativa europea de emisiones Euro 6 y está producido bajo los principios de eficiencia energética y sostenibilidad.

Laura López, directora técnica de Autómnibus Interurbano S.A., comenta las razones que motivaron a la compañía a realizar la adquisición:

“Hemos trabajado con Scania anteriormente y en esta ocasión he impulsado nuevamente incorporar 4 unidades Scania GNC, en base en nuestra experiencia con la marca. Hemos optado por un motor Scania K280 propulsado por gas natural porque consideramos que es una buena opción, ya que supone una reducción en emisiones contaminantes y de esta forma, ayudamos a la sostenibilidad del medio ambiente”.

La entrega se llevó a cabo a través del concesionario oficial Scania Hispania - Delegación Centro e incluye un curso de formación para mecánicos y otro para conductores. ■

# Madrid apuesta por los autobuses de gas de Mercedes-Benz

EMT cursa un nuevo pedido por 276 Citaro NGT de bajas emisiones

El operador municipal de transporte de la capital de España, EMT Madrid, adquirirá en los próximos dos años un total de 276 autobuses urbanos Mercedes-Benz Citaro NGT con propulsión por gas natural. Se trata del cuarto pedido de gran volumen en un breve periodo.

“Nos complace haber recibido este pedido desde Madrid. Es una señal clara de que nuestro Citaro NGT ha logrado consolidarse firmemente”, afirma Till Oberwörder, director general de Daimler Buses. Hace dos años, la EMT encargó los primeros 82 autobuses urbanos de la serie Citaro NGT, que acababa de lanzarse al mercado. Al año siguiente, la empresa realizó nuevos pedidos por otros 314 vehículos adicionales. Sumados al nuevo pedido, a partir de 2020 habrá un total de 672 autobuses de bajas emisiones Citaro NGT circulando por las calles de Madrid.

Los autobuses urbanos del nuevo pedido son vehículos rígidos de dos puertas con una longitud de doce metros. Su propulsión corre a cargo del avanzado motor de gas natural Mercedes-Benz OM 936 G. Sus emisiones son en parte claramente inferiores a los límites impuestos por la normativa de gases de escape Euro VI. Al mismo tiempo,

su potencia y el par máximo de 1.200 Nm le permiten alcanzar las poderosas prestaciones de un motor diésel.

## El ejemplar balance medioambiental del Citaro NGT

El balance medioambiental del Citaro NGT (Natural Gas Technology) puede calificarse de ejemplar. Las emisiones de CO<sub>2</sub> del propulsor de gas natural se sitúan hasta un 10% por debajo de las de un motor diésel. Si se utiliza gas natural de origen biológico, el balance de CO<sub>2</sub> del autobús a gas natural resulta prácticamente neutro. Las emisiones acústicas son también hasta 4 dB(A) inferiores. Esto supone aproximadamente la reducción a la mitad del ruido percibido subjetivamente. Por estas razones, el Citaro NGT resulta idóneo para el servicio en ciudades y áreas metropolitanas con tráfico denso.

## Equipamiento específico, funcional y confortable a la vez

Los Citaro NGT para la EMT se distinguen por un equipamiento muy específico. Visualmente se diferencian por su zaga cerrada, en sustitución de la habitual luna trasera de



gran superficie. Los pasajeros suben a bordo a través de una puerta basculante interior en la parte delantera y de una puerta basculante corredera de accionamiento eléctrico en la parte central. En esta última se han previsto una rampa modular y también una rampa plegable para usuarios de sillas de ruedas. Las barras asidero del interior están ejecutadas en un vistoso tono amarillo. En la zona de asientos, los pasajeros disponen de cinco enchufes dobles USB para recargar sus móviles u otros dispositivos electrónicos.

Gracias a sus ocho ventanillas abatibles y a un equipo de aire acondicionado de potencia reforzada para el compartimento de pasajeros, el Citaro NGT se adapta a las condiciones climatológicas de Madrid, con sus altas temperaturas veraniegas. La cabina del conductor cuenta con climatización independiente. El puesto de conducción está completamente separado de los pasajeros, gracias a la cabina del conductor antivandálica completamente acristalada. El conductor puede controlar en todo momento lo que sucede en el interior de su vehículo mediante cámaras de vídeo. ■

## Grupo Castrosua y MAN entregan 3 unidades GNC a SMTU de Burgos



En la plaza del Rey San Fernando de Burgos, en presencia del alcalde y demás autoridades, se presentaron los 3 nuevos autobuses City Versus de Grupo Castrosua sobre bastidor MAN A22 GNC para SMTU de Burgos. Con estas unidades ya hacen 12 las entregadas en los últimos dos años por Grupo Castrosua y 11 por MAN, todos ellos de gas natural, que son casi la mitad de las unidades de gas con las que cuenta la ciudad (un total de 26). Esta nueva adjudicación reafirma la confianza de la compañía en MAN y Grupo Castrosua, así como el buen rendimiento que ha obtenido con los otros vehículos que ya forman parte de su flota.

Sobre chasis NL 313F GNC de 12 m, cuentan con motor de 12,8 litros y 310 CV. Disponen de 3 puertas, doble rampa y 27 asientos, con espacio para 67 personas de pie y dos sillars de ruedas. Están adaptados al sistema telemático y de monética de la compañía burgalesa y van equipados con aire acondicionado frío/calor, antivaho, cámara de marcha atrás y cámaras en puerta central y trasera con monitor de 7", 10 altavoces, radio CD, rótulos, así como cámaras de videovigilancia, entre otros.

La zona de conductor dispone de puerta eléctrica, ventana con hoja corredera, portadocumentos, cajón y bandeja de cobro, cortinas, toma USB, mampara tras-conductor y su butaca es con reposacabezas, calefactable con apoyo lumbar y apoyabrazos a ambos lados.

“Es la mejor oferta de las que se han presentado, según los criterios establecidos en el SMYT”, reconoce la gerente del servicio de movilidad y transportes del Ayuntamiento de Burgos, Patricia Cecín, añadiendo que MAN “cumpliendo con los estándares fijados por la política que el Ayuntamiento está llevando a cabo: todas las compras de vehículos, de cualquier tipo, deben contar con propulsión alternativa al diésel”. Iniciativa que se ve reforzada por el hecho de que Burgos cuenta con una explotación propia de GNC desde el año 2000.

Carlos Olalla, responsable de la Sección de Material, afirma que “nos decantamos por los autobuses MAN de gas natural en diciembre de 2016 y ya tenemos 11 unidades. Hasta la fecha, no presentan problemas significativos, con escasa paralización y buen rendimiento. Están realizando de media cerca de 68.000 km/año. El sentir general de los conductores y usuarios en general, es bastante positivo con relación a la comodidad y rendimiento, reduciendo notablemente las emisiones contaminantes y acústicas con relación a los vehículos diésel”.

Olalla concluye afirmando que “se aprecia una notable mejora en cuanto a la disminución de la paralización y rendimiento de éstos vehículos de GNC con relación a las primeras unidades de otra mara que se incorporaron en el año 2000, por lo que se deduce que se ha trabajado por parte de los fabricantes en este tiempo en la evolución de la tecnología de estos vehículos. La idea es seguir incorporando vehículos de GNC a nuestra flota”. ■

## FINAXIT, el partner ideal para viajar por Europa y todo el mundo

Recordamos que CONFEBUS colabora activamente con la empresa italiana **FINAXIT**, el partner ideal para viajar por Europa y todo el mundo.

Especializada en ofrecer **servicios fiscales y burocráticos** para empresas de transporte de viajeros, agencias de viajes y operadores turísticos, FINAXIT se ocupará de realizar todos los trámites indispensables para los viajes al extranjero.

Gracias al acuerdo, las empresas españolas de transporte de viajeros por carretera pueden beneficiarse de los servicios proporcionados por FINAXIT.

A continuación desglosamos los servicios más populares:

- **Identificación fiscal y presentación de las declaraciones** a los órganos extranjeros competentes. Además de Alemania, Austria, Bélgica, Holanda,

Polonia, Croacia, Eslovena, Dinamarca, Islandia, Bulgaria, ahora se suman también Francia y Suiza.

- **Desplazamiento trabajadores:** Alemania, Austria, Francia, Luxemburgo, República Checa, Bélgica y Holanda.
- **Distintivos Ambientales:** Alemania, Francia, Austria y servicio de **activación a las zonas restringidas** de Europa.
- **Traducciones y asesoramiento lingüístico.**
- **Asistencia telefónica. ¡Se puede contactar en caso de emergencia en carretera!**

Puedes consultar el sitio internet de [Finaxit](http://Finaxit), así como contactar con el staff de la empresa de lunes a viernes (9.00 a 12.30 - 15.00 a 18.30) en el número +39 0547635702 o en el correo electrónico [info@finaxit.com](mailto:info@finaxit.com). ■



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.

# 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](mailto:esthergarcia@adams.es)



**Piensa en ti.  
Cuenta con nosotros.**

[www.adams.es](http://www.adams.es) 902 333 543 Síguenos en