



35 |

Construyendo un futuro sostenible

V O L V O

Gestión de zonas para Volvo 7900 Híbrido

Conectados con la productividad



Ahorro de consumo de combustible



Funcionamiento 100% eléctrico en ciertas zonas



Sin necesidad de infraestructura de carga

Gestión de zonas es la tecnología exclusiva de Volvo que transforma la ciudad ofreciendo un transporte seguro, limpio y eficiente en las líneas urbanas de autobuses. La parametrización, a través de estos servicios de conectividad de Volvo, permite, definir zonas de seguridad que limitan la velocidad en las zonas geográficas deseadas; activar el control medioambiental y de emisiones acústicas, funcionando únicamente en modo eléctrico en zonas de bajas emisiones. Este servicio optimiza el aprovechamiento de su vehículo, permitiendo un ahorro de combustible, aumentando la eficiencia y el tiempo de actividad, incrementando por tanto la rentabilidad y seguridad de su vehículo.

Volvo Buses. Driving quality of life

Director
Rafael Barbadillo

Subdirectora
Victoria de Mora-Figueroa

Redacción y colaboradores
Natalia Esteban
Agustín Gómez
Joaquín Juan-Dalac
Óscar Martínez
Jaime Rodríguez
Fundación Corell-Think Tank Movilidad
HARMON

Secretaría
M^a José Alamego

Publicidad
Departamento propio
Tel.: 91 4319864 - comunicacion@confebus.org

Edita
CONFEBUS, Confederación Española de Transporte en Autobús
Méndez Álvaro 83. Oficina 14. 28045 Madrid
Tel.:91 431 98 64
www.confebus.org - confebus@confebus.org

ACUTRAVI (Cuenca)	CAR (Asturias)
ADIVA (Valencia)	CONFEBUS-EUSKADI
AETIVA (Zaragoza)	CONFEBUS-MADRID
AETURA (Alicante)	ESTABUS (Estac. Autobuses)
ALERBUS (León)	FANDABUS (Andalucía)
ANET (Navarra)	FEBT (Baleares)
APETAM (Málaga)	FECV (Cataluña)
AREBUS (Extremadura)	FEDINTRA (Andalucía)
ARTEX (Extremadura)	FEGATRAVI (Galicia)
ASETRA (Segovia)	FET HUESCA
ASINTRARAGÓN	FPTI (Alicante)
ASOBUS (Alicante)	FROET (Murcia)
ASOVAL (Alicante)	GALIBUS (Galicia)
ASVIBUR (Burgos)	TRANSACAR (Galicia)
BUSINTRA (Nac. Urbanos)	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.



Editorial	
Construyendo un futuro sostenible	04
Confebus	
El transporte por carretera reclama la inclusión de los combustibles renovables en los planes de descarbonización de su sector	06
CONFEBUS celebra el primer Día Mundial del Transporte Sostenible	10
La Junta Directiva de CONFEBUS se reúne para abordar los retos de 2024	12
Ayudas para la obtención del permiso de conducir autobuses y/o CAP en España y la edad mínima para obtener el permiso	14
IRU presenta a CONFEBUS su estudio sobre la escasez de conductores de autobuses	18
IDDONIA pone a disposición de los asociados de CONFEBUS una App Web para las reclamaciones de usuarios de Transporte	19
Revenga Smart Solutions y CONFEBUS colaborarán en el ámbito de las soluciones tecnológicas para el transporte en autobús	22
Servicios para los asociados de CONFEBUS	23
Entorno nacional	
Las nuevas caras del Gobierno	26
Óscar Puente al frente del nuevo Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible	28
José Antonio Santano nombrado nuevo secretario de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible	30
Marta Serrano y Roser Obrer asumen la Secretaría General de Transporte Terrestre y la Dirección General de Transporte por Carretera, respectivamente	32
A partir del 1 de enero de 2024 el transporte público será gratuito para todos los menores, jóvenes y personas desempleadas	34
La media de viajeros del autobús de junio a octubre se sitúa un 2,82% por encima de la media de los mismos meses de 2019	36
Unión Europea	
Óscar Puente destaca en Bruselas los grandes logros en las iniciativas legislativas	42
Los conductores de autobuses turísticos tendrán mayor flexibilidad en las pausas y los periodos de descanso	45
Permiso de conducir: el Parlamento demuestra su liderazgo en la lucha contra la escasez de conductores	46
El pleno del Parlamento Europeo aprueba normas para reducir la contaminación de camiones y autobuses	49
El transporte, la automoción y otras industrias estratégicas piden al PE que incluya los combustibles renovables en el reglamento de emisiones de CO ₂ para vehículos pesados	51
Autonomías	58
Organizaciones CONFEBUS	73
Empresa	78
Formación	88
MICE	90
Reconocimientos y Nombramientos	94
A prueba: Setra S 515 HD	98
Industria	104
Socios Colaboradores	118



Construyendo un futuro sostenible

La celebración, el pasado 26 de noviembre, del Primer Día Mundial del Transporte Sostenible ha sido para el sector de transporte de viajeros por carretera un hito. La ONU reconoce de esta forma la importancia del transporte como elemento estratégico para la economía mundial y la sostenibilidad, destacando la función crucial de los sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles, subrayando su impacto esencial en el crecimiento económico, el bienestar social y la cooperación internacional.

Este hecho, nos invita a reflexionar sobre la importancia del transporte público en la construcción de un futuro más respetuoso con el medio ambiente, a revisar los avances y actualizar los retos. Desde CONFEBUS, nos unimos a esta celebración para poner en valor el papel fundamental del autobús en esta transición hacia un modelo de movilidad más sostenible.

El transporte colectivo, y concretamente, el transporte en autobús es un pilar esencial para garantizar el derecho a la movilidad de todos los ciudadanos. También asegura el acceso a derechos fundamentales como la salud, la educación y el trabajo. Además, al ser conscientes de que las ciudades son el epicentro de la contaminación, apostar por un transporte público sostenible se vuelve esencial para hacer nuestras ciudades más habitables.

En los últimos años, hemos presenciado avances significativos en el ámbito del transporte público en España. Esta última legislatura ha sido denominada 'la legislatura del transporte público', y con razón. Las bonificaciones al transporte público implementadas por el Gobierno han generado cifras récord de demanda este año.

Y aunque estamos en la senda correcta, el transporte necesita un marco normativo estable, seguro y adecuado a las necesidades de cada modo, sin imponer nuevas cargas administrativas. En este momento de transformación digital y ambiental, el sector del transporte está comprometido en avanzar hacia un modelo más sostenible, adoptando soluciones tecnológicas que favorezcan su descarbonización. Para ello, resulta fundamental una regulación en materia de financiación de todo el sistema de transporte público.

Queremos reiterar el compromiso de CONFEBUS con este objetivo común, la sostenibilidad, que nos concierne a todos. El transporte sostenible no es solo un derecho, sino un compromiso con la protección del medio ambiente, la descarbonización y un motor para el desarrollo económico. Trabajaremos de la mano con colaboradores, autoridades y la sociedad civil para construir un futuro donde la movilidad sea sinónimo de sostenibilidad y progreso, siempre poniendo al usuario en el centro. La salud de nuestro planeta está en juego, y es nuestra responsabilidad asegurar un modelo sostenible para las generaciones venideras.

El transporte por carretera reclama la inclusión de los combustibles renovables en los planes de descarbonización de su sector



Fabricantes de vehículos y operadores de transporte de mercancías y viajeros por carretera reclaman un marco regulatorio tecnológicamente neutro que les permita usar todas las soluciones energéticas existentes para descarbonizar el sector, durante la celebración de la jornada “Descarbonización del transporte pesado, ¿oportunidad o riesgo para la competitividad de España?”, organizada por AOP, ASTIC, CETM y CONFEBUS, que contó con las intervenciones de Óscar Puente y Antonio Garamendi en la inauguración, y de Rafael Barbadiello en la clausura.

El pasado viernes, 15 de diciembre, el sector del transporte de viajeros y mercancías por carretera demandó el necesario papel de los combustibles renovables (combustibles neutros en CO₂) en la descarbonización de sus flotas, durante la jornada **“Descarbonización del transporte pesado, ¿oportunidad o riesgo para la competitividad**

de España?”, celebrada en la sede de CEOE, con la inauguración del ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, Óscar Puente, y el presidente de CEOE, Antonio Garamendi. La jornada reivindicó el manifiesto de la industria de la automoción, el transporte de mercancías y viajeros por carretera, los cargadores y el sector de producción, logística y distribución de combustibles renovables, firmado por 48 entidades, para solicitar el reconocimiento de estos combustibles renovables neutros en carbono en el transporte pesado por carretera.

El evento, organizado por la Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos (AOP), la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC), la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM) y la Confederación Española de Transporte en Autobús (CONFEBUS), se celebró en el marco de los debates que se están manteniendo en Bruselas sobre el Reglamento de emisiones de CO₂ para vehículos comerciales

pesados, en el que no se ha considerado hasta ahora todo el potencial de los combustibles renovables como solución de descarbonización para el sector.

Antonio Garamendi puso el foco en el papel vertebrador del transporte pesado y en su carácter estratégico, por su influencia en otras actividades económicas, como la industria o el turismo.

En la apertura de la jornada, el presidente de CEOE, **Antonio Garamendi**, puso el foco en el papel vertebrador del transporte pesado y en el carácter estratégico del sector, por su influencia en otras actividades económicas, como la industria o el turismo. Por este motivo, pidió más estabilidad en el marco regulatorio y una transición energética realista con las posibilidades y necesidades de cada sector. “El problema es cuando la regulación va por delante de la propia realidad, y lo que nos dice la realidad es que hay que legislar bajo el principio de neutralidad tecnológica”, señaló. Además, tendió la mano al ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, para trabajar juntos desde el sector público y el sector privado, “para que España llegue a conseguir esos objetivos en los que estamos todos trabajando para alcanzar los objetivos de la Agenda 2030”.

Óscar Puente resaltó su voluntad de trabajar de la mano con el sector y reconoció la necesidad de “hacer transiciones que nos permitan llegar al final de la carrera sin desfallecer”, además de anunciar un nuevo plan para la renovación de la flota de vehículos pesados.

Por su parte, **Óscar Puente**, reconoció que el sector está viviendo un proceso de transformación y de cambio de paradigma y tecnologías, destacando su voluntad de “ir con los profesionales del sector de la mano” dado que “son un faro para inclinar la labor que yo realice. Nadie me va a orientar mejor que los profesionales que trabajan en el sector”. Asimismo, aseguró ser consciente de la necesidad de realizar la transición a una velocidad adecuada: “sé de la necesidad de hacer transiciones que nos permitan llegar al final de la carrera sin desfallecer”. Por otro lado, aprovechó su intervención para revelar que están trabajando ya en un nuevo mecanismo y encontrar un sistema que sea el mejor posible para fomentar la renovación de la flota del transporte profesional por carretera.



Rafael Barbadillo: “Vamos a tener que contar con todas las tecnologías disponibles para descarbonizar el sector y los combustibles renovables son fundamentales para alcanzar este gran reto al que nos enfrentamos”

A este respecto, el sector espera que sus reclamaciones sean escuchadas, atendidas y defendidas por el Gobierno de España en las negociaciones europeas. En la clausura del evento, **Rafael Barbadillo**, presidente del Consejo del Transporte y Logística de CEOE y de CONFEBUS, quiso destacar el peso económico del transporte por carretera en la economía española, pues el 96% de mercancías en España se traslada por carretera y más del 50% de los desplazamientos en transporte colectivo se realizan en autobús en nuestro país. “Vamos a tener que contar con todas las tecnologías disponibles para descarbonizar el sector y los combustibles renovables son fundamentales para alcanzar este gran reto al que nos enfrentamos”. De este modo, concluyó explicando que los combustibles renovables son una realidad del mercado y una tecnología capaz de agilizar la descarbonización de los vehículos, con la ventaja adicional de que el país ya cuenta con la infraestructura necesaria para su suministro.

En el acto tuvo lugar una mesa redonda en la que participaron Ignacio Pérez-Carasa, director de Relaciones Institucionales y RSC de **ALSA**, Jaime Sánchez, director de Ingeniería Avanzada de **IVECO**, Ángel González, director general de **OnTime**, y Héctor Cebrián, responsable de proyectos de Descarbonización de **Sesé**, bajo la moderación

de Cristina Rivero, directora del Departamento de Industria, Energía, Medio Ambiente y Clima de CEOE.

En sus intervenciones, tanto fabricantes de vehículos como operadores de transporte reclamaron un marco regulatorio tecnológicamente neutro. En consecuencia, solicitaron que se reconozca a los combustibles renovables la gran aportación que suponen para la descarbonización de su sector, pues como apuntó Héctor Cebrián, “permiten una reducción de hasta un 90% de las emisiones netas de CO₂”.

Ángel González solicitó que esta tecnología sea contemplada en los planes de descarbonización al mismo nivel que las demás, de modo que la normativa contemple todas las soluciones energéticas existentes para descarbonizar el sector, “cada kilogramo de CO₂ que no emitamos es importante”, destacó.

La jornada también puso de manifiesto las dificultades que están encontrando los fabricantes de vehículos comerciales para avanzar en reducción de emisiones y eficiencia energética ante la incertidumbre regulatoria. Un sector especialmente sensible a los costes y, por ello, se ha pedido diversificar las alternativas disponibles y no limitar el desarrollo de tecnologías de descarbonización que faciliten y agilicen la reducción de emisiones del transporte pesado.

En esta misma línea, se concluyó que la descarbonización debe abordarse bajo un enfoque de neutralidad tecnológica y sectorial, de modo que no se penalicen unas tecnologías frente a otras ni se lastre la competitividad de unos sectores frente a otros. En este sentido, Ignacio Pérez-Carasa apuntó que “la renovación de flotas y la puesta en marcha de nuevas infraestructuras pueden suponer un freno a la competitividad del sector”, y por ello, incidió en que “los combustibles renovables deben incluirse dentro de las alternativas a la sustitución de los combustibles fósiles”. Este factor es especialmente relevante para el transporte, ya que su actividad está sometida a un elevado grado de competencia. Al respecto, Jaime Sánchez señaló la importancia de que la normativa cree un ecosistema favorable a la demanda.

Desde el punto de vista de los fabricantes de vehículos comerciales, Jaime Sánchez expuso que las diferencias entre normativas que están en vías de aprobarse “añaden incertidumbre a nuestros equipos de diseño y a nuestras fábricas”. Por ello, explicó que: “lo único que pedimos es que haya una coordinación entre las normativas, que se ajusten a la realidad y que el sector pueda ser sostenible desde el punto de vista medioambiental, pero también económico y social”. Y puntualizó que también “hay herramientas a nivel regulatorio, como el factor de corrección de carbono, que no sabemos si se está contemplando. Nosotros estamos haciendo los deberes”.





La coordinación entre las distintas normativas es otro de los puntos débiles que encuentran desde IVECO para alcanzar la neutralidad de emisiones: “la normativa está siendo difícil de gestionar por parte de los fabricantes por el tiempo de implementación, y porque en muchas ocasiones las normativas no están coordinadas, lo que dificulta la labor de los fabricantes”.

Ángel González también coincidió en que la velocidad de implementación que se está exigiendo es uno de los mayores obstáculos debido a su “desajuste” con la realidad.

Por otro lado, las compañías logísticas explicaron cómo están incorporando nuevas medidas para reducir su huella de carbono, para lo que se ha subrayado la importancia de contar con toda tecnología capaz de reducir las emisiones de CO₂. Así, Ángel González incidió en la necesidad de contar con todos los recursos disponibles para descarbonizar el sector: “Ni las Administraciones Públicas ni las empresas podemos despreciar soluciones que, desde hoy mismo, reduzcan o que eliminen nuestras emisiones. Estamos convencidos de que la neutralidad tecnológica y la eficiencia energética son las herramientas de las que hoy disponemos para avanzar en su logro”. Y, por esta razón, animó a usar “todas las opciones allí donde ya sean sostenibles: la electricidad, los combustibles sintéticos, los biocombustibles, los motores más eficientes y el transportar más carga con los mismos

recursos; todo ello nos acerca al objetivo. Cada kilogramo de CO₂ que no emitamos es importante”.

A su vez, Héctor Cebrián puso de manifiesto que para una transición eficiente y competitiva es necesario “contar un marco regulatorio que favorezca la neutralidad tecnológica y permita promover iniciativas”. Además, destacó que “la descarbonización del transporte de mercancías no es solo una necesidad, sino una responsabilidad de todos los actores que intervenimos en la cadena de suministro. Nos hemos marcado unos objetivos claros y ya estamos trabajando para ofrecer soluciones eficientes para cada tipo de transporte, como por ejemplo los combustibles renovables que permiten una reducción de hasta un 90% de las emisiones netas de CO₂”.

Asimismo, desde la visión del transporte de viajeros por carretera, Ignacio Pérez-Carasa señaló que “a día de hoy, 750 vehículos, un 35% de nuestra flota Urbana y Metropolitana, es verde y somos pioneros en la introducción de nuevas tecnologías como el hidrógeno y eléctrico”. No obstante, reconoció las diferentes necesidades de las flotas en función de los lugares en los que operan, por ello, para “la descarbonización de flotas no urbanas, será necesario contar con combustibles neutros en carbono”. Y para concluir destacó que el que objetivo es lograr una descarbonización “ordenada, lógica y eficiente”. ■

CONFEBUS celebra el primer Día Mundial del Transporte Sostenible

La ONU reconoce la importancia del transporte como un elemento estratégico para la economía mundial y la sostenibilidad



El presidente de CEOE, Antonio Garamendi, junto al presidente del Consejo del Transporte y la Logística de CEOE y de CONFEBUS, Rafael Barbadillo, y los representantes del Transporte del Consejo.

Declarado por la Asamblea General de las Naciones Unidas el 26 de noviembre, CONFEBUS se unió a la celebración del **Primer Día Mundial del Transporte Sostenible**.

En esta fecha histórica, **la ONU** reconoce la importancia del transporte como un elemento estratégico para la economía mundial y la sostenibilidad, destacando la función crucial de los sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles, subrayando su impacto esencial en

el crecimiento económico sostenible, el bienestar social y la cooperación internacional.

La sostenibilidad debe entenderse en su triple naturaleza: social, ambiental y económica. Es fundamental lograr un equilibrio al desarrollar políticas de transporte, considerando factores económicos y sociales además del ambiental. **CONFEBUS reafirma su compromiso** con el avance hacia un transporte más sostenible y seguirá trabajando en colaboración con todos los actores involucrados para lograr este objetivo.

El transporte, que representa entre un 8% y un 15% del PIB de los países desarrollados, desempeña un papel fundamental en el funcionamiento de diversos sectores productivos, como la industria, la alimentación, el turismo y el comercio. Asimismo, facilita la movilidad de las personas, el acceso a los servicios de salud y educación, al trabajo, el suministro de bienes y la conexión entre zonas urbanas y rurales, promoviendo la igualdad de oportunidades y contribuyendo al Estado del Bienestar.

Desde CONFEBUS, también queremos hacer un reconocimiento especial a los profesionales del transporte, ya que su labor es esencial para garantizar la libertad de circulación de los ciudadanos y juega un papel fundamental en el desarrollo de la actividad económica y social.

De acuerdo con la [Declaración conjunta de la CEOE](#) presentada el pasado viernes, 24 de noviembre, reconocemos la importancia de una adecuada cooperación para lograr un sistema integrado e intermodal con infraestructuras fiables, sostenibles y de calidad. Es crucial una mayor coordinación entre las administraciones involucradas para evitar desventajas competitivas y perjuicios para los ciudadanos.

Como sector estratégico, el transporte necesita un marco normativo estable, seguro y adecuado a las necesidades de cada modo, sin imponer nuevas cargas administrativas. En este momento de transformación digital y ambiental, el sector del transporte está comprometido en avanzar hacia un modelo más sostenible, adoptando soluciones tecnológicas que favorezcan su descarbonización. Para ello, resulta fundamental una regulación en materia de financiación todo el sistema de transporte público.

Rafael Barbadillo, presidente de CONFEBUS, señala: “El transporte sostenible es un derecho, un compromiso con la protección del medio ambiente y un motor para el desarrollo económico. En este sentido, abogamos por políticas de transporte equilibradas que consideren todas estas dimensiones. En este Día Mundial del Transporte Sostenible, reiteramos nuestro compromiso con la transformación positiva de nuestro sector. Seguiremos trabajando de la mano con nuestros colaboradores, las autoridades y la sociedad civil para construir un futuro donde la movilidad sea sinónimo de sostenibilidad y progreso, poniendo siempre al ciudadano en el centro”. ■



La Junta Directiva de CONFEBUS se reúne para abordar los retos de 2024



Con el foco puesto en las políticas de promoción del transporte público, la importancia de la colaboración público-privada, la financiación del transporte público, así como los retos de descarbonización y digitalización del sector y apoyo al transporte turístico en autobús.

Finalizando el año y ante la legislatura que acaba de comenzar, la Junta Directiva de CONFEBUS se reunió de nuevo en la sede de CEOE para abordar los principales retos y líneas de trabajo de la Confederación de cara a 2024, además de repasar la última actualidad del sector del transporte en autobús.

Así, el presidente de CONFEBUS, **Rafael Barbadillo**, se refirió en primer lugar a todas las medidas puestas en marcha para la promoción del trans-

porte público, que han marcado un antes y un después en su impulso y apoyo, y cuyos efectos han sido muy positivos para el medioambiente, la sociedad y la economía en general, ya que, por un lado, se ayuda a las personas en el uso del transporte público, con las políticas de descuentos, pero también se contribuye a la reducción de las externalidades negativas, como la reducción de las emisiones, el ruido, la congestión o la siniestralidad vial. Por todo ello, incidió en la importancia de que el Gobierno y las administraciones autonómicas y locales sigan apostando por **políticas que promuevan el uso del transporte público** y favorezcan la intermodalidad entre los diferentes modos de transporte colectivo.

En este sentido, también se hará hincapié en la necesidad de una **mayor agilidad a la hora de**

compensar a las empresas prestadoras de los distintos servicios bonificados, ya que la demora en los pagos de las bonificaciones está generando importantes tensiones de tesorería.

En este punto, se recordó que el **autobús es un elemento clave para la vertebración de un país tan territorialmente atomizado como el nuestro**, que conecta con gran capilaridad la llamada “España Vacía”, ayudando a fijar la población en las zonas más despobladas, y, gracias a la estabilidad tarifaria que ofrece, se adapta a todos los bolsillos, evitando también así la “pobreza en el transporte”.

De esta forma, se destacó la importancia de la **colaboración público-privada** en la gestión de la movilidad, que, aunque tiene sus puntos de mejora, es un sistema que funciona y que garantiza las mismas oportunidades de transporte a todas las personas, siendo necesario trabajar para **actualizar el mapa concesional** y poner en marcha, cuanto antes, la **renovación de los contratos de transporte**.

Asimismo, para CONFEBUS resulta **imprescindible la implementación de una nueva Ley de Financiación del Transporte Público** que englobe a todo el sistema de movilidad.

Por otro lado, desde CONFEBUS se seguirá solicitando el apoyo de las administraciones al transporte en autobús como elemento **fundamental en el fortalecimiento del sector turístico**, que garantiza la movilidad de las personas, conectando a viajeros y destinos para dar a conocer y aprovechar el rico patrimonio cultural, histórico, natural y gastronómico de nuestro país. Un ejemplo de movilidad responsable, sostenible y eficiente que, gracias a su capilaridad y tupida red, permite la movilidad a prácticamente todos los rincones de nuestro país, uniendo más de 8.000 núcleos de población diariamente, y que resulta **fundamental para la cadena y oferta turística**.

Otros **dos grandes retos** a los que el sector del autobús se sigue enfrentando son la **descarbonización y la digitalización**. De este modo, se pondrá el foco en la inversión en renovación de flotas, la adaptación de las infraestructuras, la formación de los profesionales y el aprovechamiento de la tecnología.

El establecimiento de mecanismos para la **revisión de los precios en los contratos públicos**, así como, la supresión de la obligatoriedad de las prórrogas en los contratos públicos de servicios, de manera que cualquier prórroga se acuerde por voluntad entre la Administración y contratista, sin perjuicio de las soluciones de urgencia para evitar la disrupción de los servicios de transporte público, será otro de los asuntos que deberá abordarse en esta legislatura.

Otra de las principales preocupaciones del sector, en la que se está trabajando desde CONFEBUS, es la **escasez de conductores**, por lo que se analizaron las distintas propuestas y acciones que se están llevando a cabo desde la Confederación para paliar esta problemática.

A continuación, se analizó la **evolución de la demanda**, donde la media de viajeros del autobús de junio a septiembre ya ha superado las cifras pre-pandemia y se ha situado un 3,63% por encima de la media de los mismos meses de 2019. Sin embargo, aunque las perspectivas para el cierre de 2023 son positivas, en el acumulado del año, de enero a septiembre de 2023, la demanda aún se sitúa a un -3% del acumulado de los mismos nueve meses de 2019.

También, se recordó la reciente celebración del primer **Día Mundial del Transporte Sostenible**, declarado por la Asamblea General de las Naciones Unidas el 26 de noviembre. Una ocasión que sirvió para poner de manifiesto la importancia del transporte como sector estratégico e imprescindible para la economía y la sociedad, así como el compromiso del sector del transporte en autobús con el avance hacia un transporte más sostenible. Con motivo de esta celebración, desde CONFEBUS se pusieron en marcha diversas acciones, como la adhesión a la [Declaración institucional de CEOE](#) o la realización de un [video](#) por parte del presidente de CONFEBUS y del Consejo del Transporte y la Logística de CEOE.

En cuanto a la **agenda europea** para los próximos meses, se repasó el estado de las siguientes propuestas: el nuevo Reglamento Europeo que modificará el Reglamento 561/2006 en materia de períodos de descanso en el transporte discrecional; el marco metodológico común para

que las empresas de transporte calculen su huella de carbono, "CountEmissionsEU"; la reducción de emisiones de los vehículos industriales, que modifica la normativa de estándares de emisiones CO₂ para vehículos pesados; la directiva Euro VII, con normas de emisiones más estrictas para todos turismos, furgonetas, camiones y autobuses de gasolina y diésel; así como la serie de propuestas destinadas a mejorar la experiencia de los pasajeros y viajeros reforzando sus derechos, presentadas hace unos días.

Por último, se recordaron los últimos **acuerdos de colaboración** que CONFEBUS ha alcanzado con diversos proveedores de servicios: [HOWDEN IBERIA](#), uno de los cuatro mayores brókeres de seguros y reaseguros de España, que ofrece un servicio 360 en todo lo relacionado con la consultoría de riesgos y el asesoramiento en la gestión de seguros; [REVENGA SMART SOLUTIONS](#), empresa especializada en el diseño, desarrollo e implementación de soluciones integrales para el transporte público, que abarcan sistemas de ticketing, telecomunicaciones, seguridad, ayuda a la explotación e información al viajero en tiempo real; [IDDONIA](#), una asesoría tecnológica especializada, que pone a disposición de los asociados de CONFEBUS una App Web para las reclamaciones de

usuarios de transporte público; [SERVIREAC](#), que ofrece servicios de asistencia y auxilio en carretera para vehículos industriales; [NUVIX CONSULTING](#), empresa de consultoría de gestión, que promueve la transformación organizativa, operativa y de negocio de las PYMES y empresas familiares del sector; o el [DESPACHO DE ABOGADOS HERNANDEZ-CANUT](#), firma de abogados de carácter multidisciplinar que ofrece asesoramiento legal, tanto en el ámbito empresarial como en el privado.

MAN Truck & Bus Iberia: "Mirando al 2024"

Al término, se unió a la reunión **Ignacio Bendala**, jefe Nacional de Ventas de MAN Truck & Bus Iberia, quien hizo un repaso de la gama de productos de la marca alemana, de sus servicios digitales, así como de las novedades que lanzarán al mercado en 2024, como son: el nuevo motor D26, siendo la eficiencia la prioridad número uno; la nueva electrónica, con la que MAN realizará una de las mayores actualizaciones de su historia; los sistemas avanzados de seguridad o el nuevo puesto de conductor.

Para finalizar, MAN Truck & Bus Iberia ofreció un almuerzo a los asistentes. ■

Ayudas para la obtención del permiso de conducir autobuses y/o CAP en España y la edad mínima para obtener el permiso

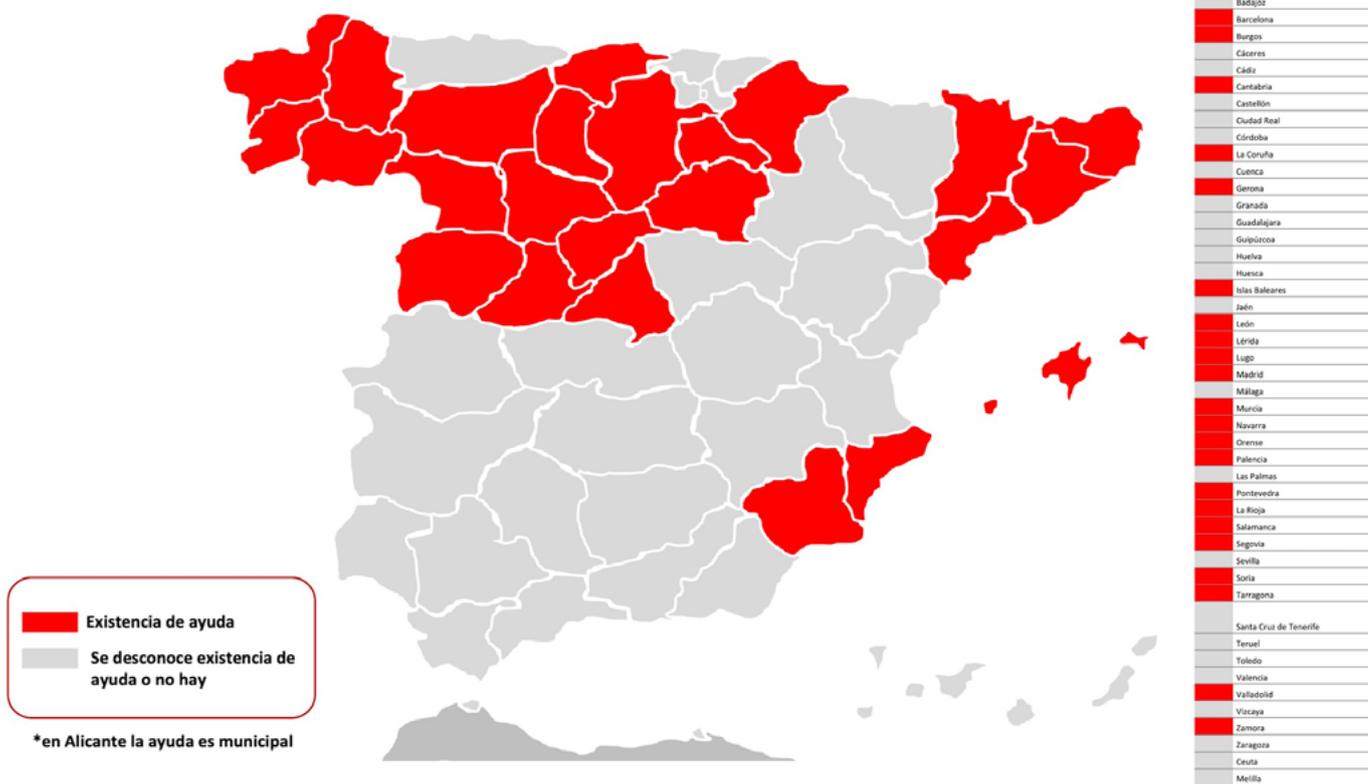
La escasez de conductores de autobuses es un problema significativo y está empeorando, afectando a las operaciones de transporte de viajeros por carretera, perjudicando las redes de movilidad y a las personas, comunidades y economías que dependen de estos servicios.

Para paliar esta problemática, diversas CC.AA. y algún ayuntamiento han puesto en marcha distintas líneas de ayudas para facilitar la obtención de

los permisos habilitantes para el acceso a la profesión de conductor de autobuses, si bien se han habilitado de forma variada y sin coordinación entre estas administraciones, por lo que las medidas y las cuantías de estas ayudas difieren mucho entre unas CCAA y otras.

En este sentido, CONFEBUS ha elaborado un informe donde se recogen las diferentes líneas de ayudas existentes.

EXISTENCIAS DE AYUDAS



DESGLOSE DE AYUDAS

CC.AA./Provincia/EELL	Tipo de ayuda
Alicante	Ayudas del Ayuntamiento para jóvenes residentes para sacarse cualquier carnet
Cantabria	200€ para jóvenes que quieran sacarse carnet (D incluido)
Castilla y León	Convenio con las principales asociaciones del sector para para subvencionar con hasta 1.800 euros la obtención del permiso de conducir y del Certificado de Aptitud Profesional (CAP)
Cataluña	A través del Servei Públic d'Ocupació de Catalunya, se subvenciona la obtención del carnet D + CAP para desempleados
Comunidad de Madrid	Cheque de 600€ para obtener permiso de conducir D
Galicia	En años anteriores ha establecido ayudas para obtener permisos
Islas Baleares	A través del SOIB, convocatoria de formación gratuita para personas ocupadas y desempleadas a través de autoescuelas que incluye preparación para examen de carnet de conducir, tasas de tráfico y CAP
La Rioja	Préstamos para que jóvenes obtengan permiso de conducir profesionales
Murcia	Ayudas para que desempleados obtengan carnet de conducir autobuses
Navarra	Dos líneas de ayudas para obtener carnet de conducir y CAP inicial

Edades mínimas para la obtención del permiso de conducir autobuses en España

Por otro lado, con la [reforma de 2020](#) del Reglamento General de Conductores, en España se flexibilizaron las normas de edad mínima de acceso a los permisos de conducir autobuses, siempre que se cuente con el Certificado de Aptitud Profesional (CAP).

Ante las dudas suscitadas sobre este asunto, CONFEBUS ha elaborado también un informe con cuadros-resumen por tipo de permiso y edad mínima para aclarar la cuestión:

- **Permisos D1 y D1+E:** se baja a 21 años la edad mínima para conducir con estos permisos (Vehículos de hasta 750 kg, es decir minibuses), si bien **se permite conducir con dicho permiso a partir de los 18 años únicamente en territorio nacional para los titulares del CAP que lo hayan obtenido realizando la modalidad de cualificación inicial ordinaria (280 h).**

- **Permisos D y D+E:** la edad mínima para conducir con estos permisos serán 23 años si han obtenido el CAP en la modalidad de cualificación inicial acelerada (140 h) o 21 años si han obtenido el CAP en la modalidad de cualificación inicial acelerada (140 h), pero se establecen excepciones para rebajar dicha edad mínima, **permitiéndose que se pueda conducir por territorio nacional con 18 años para servicios en vacío y transporte de viajeros en servicios regulares en trayectos que no superen los 50 km para los titulares del certificado de aptitud profesional (CAP) que lo hayan obtenido realizando la modalidad de cualificación inicial ordinaria (280 h) o con 20 años para los titulares del CAP que lo hayan obtenido realizando la modalidad de cualificación inicial ordinaria (280 h).**

De este modo, las edades mínimas para acceder a los permisos de conducir del sector en España quedan desde entonces como reflejan los siguientes cuadros:

Tipo de permiso	Vehículo que abarca	Edades mínimas de acceso
D1	Automóviles diseñados y contruídos para el transporte de no más de dieciséis pasajeros además del conductor y cuya longitud máxima no exceda de ocho metros. Dichos automóviles podrán llevar enganchado un remolque cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kg.	18: La edad mínima será 18 años cumplidos para los titulares del certificado de aptitud profesional (CAP) que lo hayan obtenido realizando la modalidad de cualificación inicial ordinaria (280 horas), si bien sólo podrán conducir estos vehículos dentro del territorio nacional hasta que el titular del permiso tenga 21 años cumplidos.
		21: La edad mínima será 21 años cumplidos si no se tiene certificado de aptitud profesional (CAP).
D1 + E	Conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de los que autoriza a conducir el permiso de la clase D1 y un remolque cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kg, sin perjuicio de las disposiciones que las normas de aprobación de tipo establezcan para estos vehículos.	18: La edad mínima será 18 años cumplidos para los titulares del certificado de aptitud profesional (CAP) que lo hayan obtenido realizando la modalidad de cualificación inicial ordinaria (280 horas), si bien sólo podrán conducir estos vehículos dentro del territorio nacional hasta que el titular del permiso tenga 21 años cumplidos.
		21: La edad mínima será 21 años cumplidos si no se tiene certificado de aptitud profesional (CAP).

Tipo de permiso	Vehículo que abarca	Edades mínimas de acceso
D	<p>Automóviles diseñados y contruidos para el transporte de más de ocho pasajeros además del conductor.</p> <p>Dichos automóviles podrán llevar enganchado un remolque cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kg</p>	<p>18: Dentro del territorio nacional y hasta que el titular del permiso tenga 21 años cumplidos, se podrá conducir con 18 años cumplidos en caso de que se conduzcan estos vehículos sin pasajeros o si se trata de transporte de viajeros en servicios regulares cuyo trayecto no supere los 50 km, para los titulares del certificado de aptitud profesional (CAP) que lo hayan obtenido realizando la modalidad de cualificación inicial ordinaria (280 horas).</p>
		<p>20: Dentro del territorio nacional y hasta que el titular del permiso tenga 21 años cumplidos, se podrá conducir con 20 años cumplidos para los titulares del certificado de aptitud profesional (CAP) que lo hayan obtenido realizando la modalidad de cualificación inicial ordinaria (280 horas).</p>
		<p>21: La edad mínima será de 21 años cumplidos para los titulares del certificado de aptitud profesional (CAP) que lo hayan obtenido realizando la modalidad de cualificación inicial ordinaria (280 horas).</p>
		<p>21: La edad mínima será de 21 años cumplidos para los titulares del certificado de aptitud profesional (CAP) que lo han obtenido realizando la modalidad de cualificación inicial acelerada (140 horas) y se trata de transporte de viajeros en servicios regulares cuyo trayecto no supere los 50 km.</p>
		<p>23: La edad mínima será de 23 años cumplidos para los titulares del certificado de aptitud profesional (CAP) que lo han obtenido realizando la modalidad de cualificación inicial acelerada (140 h).</p>
		<p>24: La edad mínima será de 24 años cumplidos si no se tiene certificado de aptitud profesional (CAP).</p>

Tipo de permiso	Vehículo que abarca	Edades mínimas de acceso
D + E	<p>Conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de los que autoriza a conducir el permiso de la clase D y un remolque cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kg, sin perjuicio de las disposiciones que las normas de aprobación de tipo establezcan para estos vehículos</p>	<p>18: Dentro del territorio nacional y hasta que el titular del permiso tenga 21 años cumplidos, se podrá conducir con 18 años cumplidos en caso de que se conduzcan estos vehículos sin pasajeros o si se trata de transporte de viajeros en servicios regulares cuyo trayecto no supere los 50 km, para los titulares del certificado de aptitud profesional (CAP) que lo hayan obtenido realizando la modalidad de cualificación inicial ordinaria (280 horas).</p>
		<p>20: Dentro del territorio nacional y hasta que el titular del permiso tenga 21 años cumplidos, se podrá conducir con 20 años cumplidos para los titulares del certificado de aptitud profesional (CAP) que lo hayan obtenido realizando la modalidad de cualificación inicial ordinaria (280 horas).</p>
		<p>21: La edad mínima será de 21 años cumplidos para los titulares del certificado de aptitud profesional (CAP) que lo hayan obtenido realizando la modalidad de cualificación inicial ordinaria (280 horas).</p>
		<p>21: La edad mínima será de 21 años cumplidos para los titulares del certificado de aptitud profesional (CAP) que lo han obtenido realizando la modalidad de cualificación inicial acelerada (140 horas) y se trata de transporte de viajeros en servicios regulares cuyo trayecto no supere los 50 km.</p>
		<p>23: La edad mínima será de 23 años cumplidos para los titulares del certificado de aptitud profesional (CAP) que lo han obtenido realizando la modalidad de cualificación inicial acelerada (140 h).</p>
		<p>24: La edad mínima será de 24 años cumplidos si no se tiene certificado de aptitud profesional (CAP).</p>

IRU presenta a CONFEBUS su estudio sobre la escasez de conductores de autobús

A su vez, el Ministerio de Transportes está elaborando el 'Plan Reconduce', para hacer más atractiva la profesión de conductor



El pasado mes de noviembre, CONFEBUS organizó un webinar para presentar de primera mano a sus asociados los resultados y conclusiones del ["Informe sobre escasez de conductores de autobús en Europa en 2023"](#) que la International Road Transport Union (IRU), de la que CONFEBUS es miembro, ha realizado sobre la escasez de conductores de autobús en Europa en 2023. Se trata de un problema significativo y creciente que está afectando a las empresas, perjudicando las redes de movilidad y a las personas, comunidades y economías que dependen de estos servicios.

La bienvenida a la jornada corrió a cargo de **Rafael**

Barbadillo, presidente de CONFEBUS, quien resaltó la problemática de falta de conductores profesionales para cubrir servicios, que además se ha agravado tras la pandemia del Covid-19.

A continuación, tomó la palabra **Natalia Corchado**, Strategic Planning and Business Specialist de IRU, quien explicó que el 82% de las empresas europeas de transporte en autobús tienen problemas para encontrar conductores y que en 2023 se han quedado 105.000 puestos de trabajo sin cubrir, de los que el mercado español representa el 14 %.

Además, Corchado señaló que el aumento de la

demanda de transporte de viajeros ha generado un incremento de la escasez de conductores del 54% en 2023, así como las repercusiones que está teniendo en las empresas y en los servicios de transporte en autobús y autocar, que son claves para la cohesión territorial por su flexibilidad y capilaridad y también para alcanzar los objetivos de emisiones.

De acuerdo con los datos del estudio de IRU, los conductores de autobús en Europa tienen 50 años de media (49 en España), menos del 16% son mujeres (siendo la media española inferior a la europea), menos del 3% tienen menos de 25 años (la media española es superior y asciende al 5%) y únicamente el 5% son extracomunitarios (también es ligeramente superior en el caso español, 6%). Y destacó que el estudio prevé que más de 275.000 vacantes de conductor de autobús sin cubrir en Europa (25.000 puestos de trabajo en España) para los próximos años, y

En este sentido, enumeró algunos ejemplos de acciones que está llevando a cabo IRU para abordar el problema a través de proyectos piloto que permitan formar conductores en origen, así como

los cambios normativos en ciernes (Directiva del permiso de conducir).

Para finalizar, intervino **Marta Santamaría**, subdirectora General de Ordenación y Normativa de Transporte Terrestre de la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, quien se hizo eco del reciente informe de CEPYME que señala que la falta de trabajadores para cubrir determinados puestos es un grave problema del mercado laboral español, que afecta de manera especialmente intensa a algunos sectores de actividad, entre ellos al transporte por carretera.

Por último, la subdirectora general desgranó los trabajos que el Ministerio está llevando a cabo para presentar un plan que permita hacer más atractiva la profesión de conductor (Plan Reconduce), junto con un Protocolo firmado conjuntamente entre los ministerios de Transportes, Interior y Seguridad Social para armonizar los criterios que permitan recurrir a personas de terceros países. En ambos casos, tanto el Plan como el Protocolo están pendientes de aprobación. ■

IDDONIA pone a disposición de los asociados de CONFEBUS una App Web para las reclamaciones de usuarios de Transporte

IDDONIA BUSINESS SOLUTIONS SL es una asesoría tecnológica especializada en la gestión de la información y la mejora de los procesos en las organizaciones para la transformación digital de las empresas y Administraciones Públicas.

CONFEBUS ha alcanzado un acuerdo de colaboración con **IDDONIA**, una asesoría tecnológica que colabora con empresas, organizaciones y Administraciones Públicas para reducir los costes de explotación, mejorar la relación con los clientes y aumentar el beneficio, mediante Soluciones de

Negocio basadas en las tecnologías más avanzadas e innovadoras. Especializada en el sector del transporte de personas, tanto a nivel individual como colectivo, ponen a disposición de los asociados de CONFEBUS su experiencia de más de 30 años en el sector.

IDDONIA dispone de una solución tecnológica que ayuda a las empresas de transporte en autobús a **cumplir con la regulación de reclamaciones de usuarios** en el transporte público terrestre. Así, ha desarrollado una plataforma diseñada específicamente para cumplir con las regulaciones de la Di-



rección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma).

La [Resolución de 24 de julio de 2020](#), que establece las condiciones que deben cumplir las aplicaciones informáticas y los formularios electrónicos de reclamaciones de los usuarios de los servicios públicos de transporte regular de uso general, impone la obligación de que las empresas de transporte público proporcionen información clara y detallada sobre los procedimientos de reclamación y resolución de conflictos a sus usuarios, así como la necesidad de establecer plazos máximos para la resolución de las reclamaciones. Su objetivo es garantizar la calidad y la eficacia de los servicios de transporte público en el país, así como facilitar el acceso de los usuarios a los mecanismos de reclamación y resolución de conflictos.

De acuerdo con ella, las empresas titulares de un contrato de gestión de servicio público de transporte regular de viajeros en autobús deberán remitir al Mitma de manera electrónica las reclamaciones que hayan presentado los viajeros de conformidad con lo dispuesto en la normativa vigente, así como permitir a los servicios de Inspección de Transporte Terrestre del Ministerio el acceso a sus aplica-

ciones de recepción y tramitación de sus reclamaciones electrónicas.

En este sentido, IDDONIA cuenta con una **solución tecnológica para que las empresas puedan cumplir a con esta obligación regulatoria**. Una herramienta que además **facilita la experiencia del usuario** a través de formularios electrónicos y aplicaciones informáticas que hacen que el proceso de reclamación sea rápido, sencillo y efectivo para los clientes.

La **plataforma online de IDDONIA** es accesible y transparente, ofreciendo información clara y accesible para los usuarios, así como plazos máximos para la resolución de las reclamaciones. Además, la plataforma **se puede configurar y personalizar para cada empresa**, cumpliendo con el marco legal y ofreciendo un gran servicio a los usuarios. Esta solución tecnológica se puede implementar de manera rápida y sencilla en la empresa, gracias a la infraestructura en la nube (MS Azure).

Se puede acceder a más información sobre la historia, áreas de especialización y composición de IDDONIA en su página web www.iddonia.com y aquí a la página web de la herramienta www.e-buser.com ■

Gestión eficiente para tu flota.



www.continentalautomotive.es

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

Acude a nuestra Red de Talleres VDO y DTCCO+ repartidos por España y trabaja hoy con la tecnología del futuro.



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

VDO

Revenga Smart Solutions y CONFEBUS colaborarán en el ámbito de las soluciones tecnológicas para el transporte en autobús



Arturo Revenga, consejero delegado de Revenga Smart Solutions, junto a Rafael Barbadillo, presidente de CONFEBUS

Especializados en sistemas de movilidad inteligente para el transporte en autobús, ofrecen sistemas de ticketing, telecomunicaciones, ayuda a la explotación y seguridad.

CONFEBUS ha alcanzado un acuerdo de colaboración con Revenga Smart Solutions, grupo internacional de tecnología y soluciones de Smart Mobility, para el fomento entre los asociados de la Confederación de un mayor conocimiento sobre

los sistemas de la empresa para el transporte en autobús.

Revenga Smart Solutions es uno de los líderes en el diseño, desarrollo e implementación de soluciones integrales para el transporte público, abarcando desde los sistemas de ticketing hasta sistemas de ayuda a la explotación e información al viajero en tiempo real. Su enfoque innovador se centra en optimizar la gestión de las flotas y el recaudo,

asegurando la seguridad y comodidad para el usuario. Además de ser uno de los principales proveedores de soluciones tecnológicas para operadores y flotas de autobuses, con contratos nacionales e internacionales de referencia, Revenga Smart Solutions es la primera empresa española de movilidad inteligente en cotizar en índice BME Growth de la Bolsa de Madrid.

Revenga dispone de un conjunto completo de soluciones destinadas a transformar y optimizar el transporte público por autobús, incluyendo:

Soluciones de ticketing:

- **Plataforma RT2P:** Sistema integral de recaudo basado en cuentas (ABT) que gestiona y procesa toda la información relacionada con la venta y validación de diferentes medios de pago para el transporte público. Esta solución es compatible también con pagos abiertos basados en tecnología EMV.
- **Soluciones de pago por web o aplicación** que proporcionan al usuario una experiencia de pago más conveniente y accesible.
- **Equipos adicionales** para el control de acceso y puntos de venta y personalización atendidos, así como máquinas expendedoras de billetes automáticos, puestos de trabajo de inicialización, pupitres para la venta a bordo y

consolas de conductor, validadores a bordo y terminales de inspección.

Sistemas de Ayuda a la Explotación e Información al Viajero:

- **Plataforma OpenSAE:** Seguimiento, monitoreo y regulación horaria en tiempo real de las flotas, integrando información de pasajeros, videovigilancia a bordo, conteo de personas, megafonía, sistemas de intercomunicación y sistema Wifi. Con OpenSAE, es posible gestionar de manera eficiente horarios y desempeño de conductores, mantenimiento de vehículos y consumo de combustible.
- **Equipos embarcados:** Paneles informativos, comunicaciones, sistemas de megafonía, solución WIFI, sistema de entretenimiento y presentación de contenidos programados (publicidad, entretenimiento, contenidos turísticos, informativos, etc.), sistema de videovigilancia y conteo de personas. Los equipos a bordo se integran en la plataforma abierta all-in-one embarcada de Revenga.
- **Dispositivos en parada:** Pantallas informativas multicontenido y teleindicadores.
- **Soluciones web y aplicaciones** para proporcionar información en tiempo real a los viajeros, mejorando así la experiencia del usuario y facilitando la planificación de los trayectos. ■

Servicios para los asociados de CONFEBUS

A continuación, recordamos 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

- [HOWDEN IBERIA](#), uno de los cuatro mayores brókeres de seguros y reaseguros de España, ofrece un servicio 360 en todo lo relacionado con la consultoría de riesgos y el asesoramiento en la gestión de seguros.
- [WEBFLEET SOLUTIONS](#), parte del Grupo Bridgestone, ofrece soluciones de gestión de flotas, telemática para vehículos y servicio para

el vehículo conectado, para ayudar a las empresas a reducir sus costes y mejorar su productividad.

- [REVENGA SMART SOLUTIONS](#). Empresa especializada en el diseño, desarrollo e implementación de soluciones integrales para el transporte público, abarcan sistemas de ticketing, telecomunicaciones, seguridad, ayuda a la explotación e información al viajero en tiempo real.
- [AZIMUT](#) ofrece un amplio porfolio de soluciones bajo su propia marca, orientadas a la seguridad en la conducción, sistemas de entretenimiento individual avanzado, conectividad WI-FI y soluciones de energía.
- [CONTINENTAL](#). Continental Automotive Spain



ofrece soluciones y servicios para integrar nuevas tecnologías. Como fabricante del táctógrafo digital inteligente de VDO tienen como objeto ayudar a la transformación digital de las empresas de viajeros, ayudándolas a que sacar el mayor partido a los datos digitales que ya deben archivar por ley.

- [IDDONIA](#) es una asesoría tecnológica especializada, que pone a disposición de los asociados de CONFEBUS una App Web para las reclamaciones de usuarios de transporte público.
- [HANOVER DISPLAYS](#). Letreros electrónicos de LED, de sistemas de información al pasajero, de próxima parada por audio y video, pantallas de información a bordo y su capacidad de integración con otros equipos, son las principales señas de identidad dentro de su gama de productos.
- [HIDRAL GOBEL](#). Fabricante y distribuidor de plataformas, rampas y material para personas con movilidad reducida.
- [SOMAUTO-OTOKAR](#). SOMAUTO es el distribuidor oficial de vehículos de la marca OTOKAR en España y Andorra, que ofrece una solución muy competitiva a sus clientes que buscan renovar su flota de autobuses.
- [SERVIREAC](#) ofrece servicios de asistencia y auxilio en carretera para vehículos industriales, en condiciones muy ventajosas para los

asociados de CONFEBUS.

- [IRIZAR](#) es un grupo empresarial con presencia internacional, que concentra su actividad en los sectores de transporte de pasajeros, electromovilidad, electrónica, motores y generadores eléctricos, conectividad y energía.
- [NUVIX CONSULTING](#), una joven e innovadora empresa de consultoría de gestión, promueve la transformación organizativa, operativa y de negocio de las PYMES y empresas familiares del sector antes los importantes desafíos a los que se enfrentan en estos momentos.
- [DESPACHO DE ABOGADOS HERNANDEZ-CANUT](#) es una firma de abogados de carácter multidisciplinar que ofrece asesoramiento legal de la más alta calidad a empresas, grupos familiares y particulares, nacionales e internacionales, tanto en el ámbito empresarial como en el privado.
- [CEPSA](#) y [REPSOL](#). Tarjeta gasoil. Descuento en gasóleo.
- [GARRIC INDUSTRIAL SOLUTIONS](#) es uno de los principales fabricantes a nivel mundial de sistemas para la recarga de vehículos eléctricos
- [BORROX](#). Especializados en ofrecer liquidez a través del anticipo de facturas con el sector público, han desarrollado una operativa que les permite evitar desplazamientos y gastos de notaría.

- [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.
- [EAE BUSINESS SCHOOL](#). Formación para los empleados de empresas asociadas, con condiciones muy especiales en la contratación de los MBA, Masters y Programas Superiores de EAE Business School, en sus modalidades On-line y Blended.

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

Estudios más destacados

- [Guía de Viajes por Europa 2023](#) (2023)
- [Análisis del sistema de financiación del transporte público terrestre en España](#) (2022)
- [El autobús como elemento clave de la nueva movilidad](#) (2021)
- [Benchmarking: Ayudas al transporte discrecional en Europa](#) (2021)
- [Plan de Recuperación y Resiliencia del Transporte de Viajeros por Carretera](#) (2020)
- [Planes de ayuda al Turismo en Europa](#) (2020)
- [El bus, una visión de presente y futuro: Liderando el cambio de rumbo para la movilidad sostenible de las personas](#) (2019)
- [Las relaciones laborales en el transporte en autobús en España. Un análisis comparativo de la negociación colectiva sectorial](#) (2019)
- [Coach-friendly Cities. La importancia del turismo en autocar](#) (2019)

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 consultas 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 Revis-

ta CONFEBUS, con la última información del sector. Presencia en internet (<http://www.confibus.org/>) y en Redes Sociales: [Linkedin](#), [X](#), [Facebook](#), [Flickr](#) y [Youtube](#).

Representación en Instituciones

Presidencia del Comité Nacional del Transporte por Carretera, del Consejo Nacional de Transportes Terrestres, del Consejo del Transporte y la Logística de CEOE y del Comité Organizador de FIAA, miembro de la Junta Directiva de CEOE y de CEPYME y del Comité Ejecutivo y Junta Directiva de CEIM, de la Mesa del Turismo, del Consejo de Administración del Consorcio Regional de Transportes de Madrid, del Comité de Coordinación Aeroportuaria de Madrid, del ICTE, de la IRU, del Consejo Asesor del INSIA, patrono de la Fundación Corell y vicepresidencia del Consejo de Movilidad Sostenible de CEOE.

Asesoramiento

Laboral, fiscal, ayudas, normativa, sanciones, servicio de prevención de riesgos laborales, 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 Transportes y Movilidad Sostenible.
- Visados Nacionales e Internacionales
- Certificados de paralización de autocares, discrecional, regular y urbano.
- Compulsas de documentos.
- Distintivos medioambientales para circular por ciudades europeas.

Formación

- Cursos sin coste para tu empresa (conducción, seguridad, ahorro, gestión...).
- CAP (formación continua obligatoria).
- Máster en Dirección y Gestión de Movilidad de las Personas (2024).

Para ampliar información sobre cualquiera de estos acuerdos y servicios, se puede contactar con CONFEBUS a través del teléfono 914 319 864, del correo electrónico confebus@confebus.org o de nuestra página web www.confebus.org ■

Las nuevas caras del Gobierno



Pedro Sánchez
Presidente del Gobierno



Nadia Calviño
Vicepresidenta primera y
ministra de Economía, Comercio
y Empresa



Yolanda Díaz
Vicepresidenta segunda y
ministra de Trabajo y Economía
Social



Teresa Ribera
Vicepresidenta tercera y
ministra para la Transición
Ecológica y el Reto Demográfico



María Jesús Montero
Vicepresidenta cuarta y ministra
de Hacienda y Función Pública



José Manuel Albares
Ministro de Asuntos Exteriores,
Unión Europea y Cooperación



Félix Bolaños
Ministro de Presidencia, Justicia
y Relaciones con las Cortes



Margarita Robles
Ministra de Defensa



Fernando Grande-Marlaska
Ministro del Interior



Óscar Puente
Ministro de Transportes y
Movilidad Sostenible



Pilar Alegría
Portavoz y ministra de
Educación, Formación
Profesional y Deportes y
portavoz del Gobierno



Jordi Hereu
Ministro de Industria y Turismo.



Luis Planas
Ministro de Agricultura, Pesca y
Alimentación



Ángel Víctor Torres
Ministro de Política Territorial y
Memoria Democrática



Isabel Rodríguez
Ministra de Vivienda y Agenda
Urbana



Ernest Urtsun
Ministro de Cultura



Mónica García
Ministra de Sanidad



Pablo Bustinduy
Ministro de Derechos Sociales,
Consumo y Agenda 2030



Diana Morant
Ministra de Ciencia, Innovación
y Universidades



Ana Redondo
Ministra de Igualdad



Elma Saiz
Ministra de Inclusión, Seguridad
Social y Migraciones



José Luis Escrivá
Ministro de Transformación
Digital



Sira Rego
Ministra de Juventud e Infancia

SISTEMAS DE ENTRETENIMIENTO A BORDO

EL TIEMPO ES RELATIVO CUANDO SE VIAJA ENTRETENIDO

Las soluciones de **Entretención a bordo** más avanzadas del mercado

Disfruta de las mejores películas, series, documentales, juegos, revistas y ebooks durante el trayecto.

Con la garantía de los principales estudios

filmbankmedia
DIGITAL | ENTERTAINMENT | TECHNOLOGY



Disney

FOX

NATIONAL GEOGRAPHIC

MARVEL



MATTEL



DC

Fremantle

STUDIOCANAL

VISION FILMS

LIONSGATE

INSIGHT TV

LEGO



CIRQUE DU SOLEIL

ROMULUS

Los derechos varían según los países y están sujetos a las aprobaciones de los estudios.

Empresa certificada por DRM Google Widevine



WIDEVINE

AZIMUT

Descubre las soluciones en:
azimutbussolutions.com



Óscar Puente al frente del nuevo Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible

Priorizará acelerar la transición hacia una movilidad sana, sostenible y segura



El pasado 21 de noviembre, el nuevo ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, Óscar Puente, tomó posesión de la cartera ministerial y, en su intervención, adelantó que su principal objetivo es acelerar la descarbonización de la movilidad en todo el país. “España es un país que tiene que hacer la transición hacia una movilidad sana, sostenible y segura lo antes posible. Tiene que hacerlo a alta velocidad. Ese es mi principal propósito”, aseguró tras agradecer a la hasta ahora ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Raquel

Sánchez, el trabajo realizado.

En este sentido, el ministro solicitó el apoyo y el compromiso de todas las administraciones para hacer realidad esa transición tan necesaria para contribuir a mejorar la calidad de vida de la ciudadanía y hacer frente al cambio climático. “Necesitaré la ayuda de todos ustedes y, por supuesto, del resto de administraciones, comunidades autónomas y ayuntamientos que van a tener que cooperar en la labor”, afirmó.

Además, Óscar Puente señaló que, en líneas generales, los objetivos del Ministerio están “magníficamente bien encaminados” y destacó que ya “hay una cantidad enorme de infraestructuras en marcha y proyectadas que van a hacer de nuestro país un país mucho más competitivo”. Un ejemplo claro es la variante de Pajares, que se pondrá en marcha la semana que viene, más de dos décadas después desde que se ideó.

Así, el ministro de Transportes y Movilidad Sostenible explicó que su labor al frente de la cartera será avanzar en los proyectos que ya están en marcha y planificar nuevos, que se desarrollarán a lo largo del tiempo y de la mano de los trabajadores públicos, ya que otro de sus objetivos es hacer cosas. “Yo estoy en política para hacer, no para estar”, destacó.

“Quiero mostrar mi agradecimiento a las personas que han hecho que este ministerio sea una especie de cadena perfecta en la que los acontecimientos se van produciendo a través del tiempo y unos los piensan, otros los desarrollan y otros los disfrutan”, resaltó el ministro, que también quiso reconocer la labor de los ministros que le precedieron en el cargo.

Unas palabras que reflejan su fuerte compromiso con lo público y la función pública y con el proyecto del Gobierno, que tiene una misión fundamental en este país, la justicia social. “Ese es el motor que nos mueve, la justicia, la igualdad, la libertad también, con mayúsculas”, aseveró.

En este punto, Óscar Puente mostró su convencimiento de que los ciudadanos se van a beneficiar de las políticas que desarrolla este ministerio. Políticas como el impulso del ferrocarril como modo prioritario para acelerar la descarbonización, del uso del transporte público, con medidas como los descuentos, que se prorrogarán en 2024, de la mejora de los Cercanías y del desarrollo de las redes transeuropeas de transporte y la intermodalidad.

El nuevo Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible

Por otro lado, además del nombramiento de los [nuevos Ministros del Gobierno](#), se ha publicado

en el BOE el [Real Decreto 829/2023, de 20 de noviembre, por el que se reestructuran los departamentos ministeriales](#).

En relación con el **Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible**, la norma establece que le compete la propuesta y ejecución de las políticas del Gobierno en materia de infraestructuras, de transporte terrestre de competencia estatal, aéreo y marítimo, a fin de garantizar una movilidad justa y sostenible.

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible dispone ahora, como órgano superior, de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible, que sustituye a la anterior Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Biografía

Nacido en Valladolid en 1968, Óscar Puente Santiago es licenciado en Derecho por la Universidad de Valladolid y Máster en Dirección Política por la Fundación Jaime Vera, ejerció como abogado desde 1995 hasta su toma de posesión como alcalde de Valladolid, en junio de 2015, cargo que ostentó hasta junio de 2023, cuando fue elegido como diputado nacional del PSOE en la XV Legislatura de las Cortes Generales.

Militante en el PSOE desde 1990, inicia su carrera política en Valladolid en 2004, como vicesecretario general de la Ejecutiva Provincial de Jorge Félix Alonso. Además, ha sido concejal del Grupo Socialista en el Ayuntamiento de Valladolid desde 2007, ha estado al frente del equipo como presidente del Grupo desde 2008, ha sido portavoz de la Comisión Ejecutiva Federal entre 2017 y 2021, secretario general de la Ejecutiva Municipal del PSOE de Valladolid entre 2009 y 2021 y secretario general del PSOE Valladolid desde diciembre de 2021.

Por otro lado, ha presidido la Red Española de Ciudades Saludables de la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP) entre 2015 y 2019, ha sido vocal de la Junta de Gobierno de la FEMP (2019-2023), representante de la FEMP en la Red de Iniciativas Urbanas (2020-2023), vicepresidente primero de la Organización Iberoamericana de

Cooperación Internacional (OICI) y vicepresidente del Foro de Desarrollo Económico de Eurocities.

CONFEBUS da la bienvenida al nuevo ministro

Desde CONFEBUS damos la bienvenida al nuevo ministro y a todo su equipo y, siempre abiertos al diálogo, le ofrecemos toda nuestra colaboración, recordando la importancia del transporte público para la movilidad sostenible y, en particular, del **autobús como columna vertebral de la movilidad** por su sostenibilidad (social, medioambiental y económica), seguridad, capilaridad, flexibilidad y por su contribución al desarrollo de la principal industria española, el Turismo.

Una nueva legislatura en la que la aprobación de la Ley de Movilidad Sostenible puede suponer una gran oportunidad para alcanzar la igualdad real de los ciudadanos en materia de transporte y que ésta no dependa de los presupuestos anuales de las distintas administraciones.

Una Ley que debe llevar aparejada una norma de financiación que debe abarcar todo el sistema de movilidad que conforma la tupida red de transporte de la que goza nuestro país y, que en muchos casos, es el único modo de asegurar la movilidad de muchos de los habitantes de las zonas que más sufren la despoblación y acabar con la “pobreza en el transporte”, que se refiere a “la falta de alternativas de transporte, asequibles y accesibles que restringen la movilidad de una persona a un área determinada, dificultando la realización de sus actividades esenciales y su participación en la sociedad”. Cada euro invertido en transporte público tiene un retorno de 5 euros para la sociedad.

Por otro lado, la positiva política de impulso y fomento del transporte público, iniciada en la anterior legislatura, se consolidará en los próximos meses con las nuevas medidas anunciadas por el presidente del Gobierno, en un momento crucial, en el que **el transporte público se ha convertido en un aliado para la economía de las personas y el medio ambiente.** ■

José Antonio Santano nombrado nuevo secretario de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible

Desde el año 2002, Santano ostentaba el cargo de alcalde en el Ayuntamiento de Irun

El Consejo de Ministros, a propuesta del ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, Óscar Puente, aprobó el nombramiento de José Antonio Santano Clavero como nuevo secretario de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible, publicándose al día siguiente en el [BOE](#).

Nacido en 1965 en Irun (Gipuzkoa), estudió en el colegio público Leka-Enea y realizó el bachillerato en el Instituto Pío Baroja. Es licenciado en Derecho por la Universidad del País Vasco UPV/EHU. Casa-

do y con dos hijos, es aficionado al deporte y jugó en diferentes equipos de fútbol de la ciudad.

José Antonio Santano Clavero ha sido alcalde de Irún ininterrumpidamente desde el año 2002. Es defensor de las ciudades amables y sostenibles e impulsó hace 10 años la Ciudad30 en Irun que, además de ser pionera en esta materia, tuvo la primera línea urbana 100% eléctrica. Es usuario diario del transporte público y gran aficionado a la bicicleta.



Fue concejal en el Ayuntamiento de Irun en el año 1983 con tan sólo 18 años, el entonces concejal más joven de España, y permaneció en el cargo hasta el año 88. Tras trabajar durante dos años en la empresa consultora Arthur Andersen como Auditor y Asesor Legal, volvió a la actividad política ocupando, en 1991, el cargo de diputado Foral de Juventud y Deportes. En la legislatura siguiente, formó parte del equipo foral como director de Economía y Turismo.

Entre los años 1999 y 2002 fue primer teniente de alcalde del Ayuntamiento de Irun, con responsabilidades en los departamentos de Presidencia y Economía y Hacienda. Durante este periodo también ocupó el cargo de presidente de la Agencia de Desarrollo Local Bidasoa Activa.

Además, entre marzo de 2002 y mayo de 2003 ocupó una de las secretarías clave de la Ejecutiva del PSE-EE, como es la de Economía y Empleo.

Actualmente es miembro de la ejecutiva del PSE-EE.

El nuevo secretario de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible también ha ostentado otros cargos de responsabilidad, como:

- Presidente de la Comisión de Transportes, Movilidad Sostenible y Seguridad de la FEMP y vicepresidente de EUDEL en varios mandatos.
- Presidente del Recinto Ferial de Ficoba.
- Presidente de la Sociedad impulsora de la industria vasca Bidasoa Oarso Industrialdea.
- Presidente de Zaisa, Sociedad gestora de la logística transfronteriza en Irún.
- Presidente de Servicios de Txingudi, gestora del abastecimiento y saneamiento del agua, de los residuos urbanos y asimilables y de la limpieza viaria de los municipios de Irun y Hondarribia. ■

Marta Serrano y Roser Obrer asumen la Secretaría General de Transporte Terrestre y la Dirección General de Transporte por Carretera, respectivamente

El Gobierno nombra a Marta Serrano nueva secretaria general de Transporte Terrestre

El pasado 5 de diciembre, el Consejo de Ministros, a propuesta del ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, Óscar Puente, aprobó el nombramiento de Marta Serrano como secretaria general de Transporte Terrestre.

La nueva Secretaría General cuenta con tres direcciones generales: Dirección General de Carreteras, Dirección General del sector Ferroviario y la Dirección General de Transporte por Carretera.

Marta Serrano es ingeniera de Caminos, Canales y Puertos por la Universidad de Castilla-La Mancha. Desde 2005, su experiencia profesional se ha enfocado en el desarrollo de proyectos y estudios relacionados con la planificación urbana y la movilidad sostenible. Además, ha cursado el diploma de Gestión del Transporte Público en UITP (Unión Internacional de Transporte Público).

Entre los años 2020 y 2023 ha sido la directora gerente de la Empresa Municipal de Transporte de València, la empresa municipal que proporciona servicio de transporte público tanto al municipio como a varias localidades del área metropolitana. Es la primera mujer que ha liderado la compañía, que emplea a más de 1.800 personas. En su papel como gerente, trabajó para fortalecer el papel de



la empresa como un servicio de movilidad sostenible, accesible y eficiente, con el objetivo de combatir el cambio climático y promover una ciudad segura y amigable.

Con anterioridad, fue directora de Comunicación y Consultoría en la Empresa Municipal de Transportes de Madrid, donde lideró proyectos como el desarrollo de un modelo de movilidad que incluye simultáneamente datos de transporte público y privado con la incorporación de tecnologías de Big Data, así como el primer servicio de *MaaS* de la ciudad de Madrid y distintos estudios tanto en España como en el extranjero.

Antes de su incorporación a EMT Madrid, trabajó en distintas empresas privadas, tanto de consultoría de proyectos de movilidad como de gestión de concesiones de transporte por carretera.

Entre sus objetivos profesionales, destaca la incorporación de la perspectiva de género y el talento femenino en el sector de la ingeniería y el transporte, lo que la llevó a cofundar en 2018 “Mujeres en Movimiento”, una iniciativa iberoamericana orientada a promover la equidad de género en la industria del transporte y la movilidad.

Por último, también ha sido ponente en numerosos congresos, jornadas y cursos de temas relacionados con la movilidad sostenible, el transporte público y la igualdad de género.

Roser Obrer, nueva directora general de Transporte por Carretera

Por otro lado, el Consejo de Ministros también ha aprobado el nombramiento de Roser Obrer Marco como nueva directora general de Transporte por Carretera.

Roser Obrer es doctora ingeniera de Caminos, Canales y Puertos por la Universitat Politècnica de València (2016). Cuenta con una sólida experiencia en el ámbito del transporte intermodal, la logística y la gestión portuaria, así como la docencia universitaria. Domina, junto con el valenciano y el castellano, el francés y el inglés.

Su formación se complementa con el Máster en Transporte, Territorio y Urbanismo de la Universitat Politècnica de València (2009) y el Máster en Gestión Portuaria y Transporte Intermodal (2012) avalado por la Universidad de Comillas. Ha colaborado con la Autoridad Portuaria de Róterdam a través de una estancia en la Delft University of Technology (Países Bajos).

Los inicios de su carrera profesional estuvieron vinculados con la investigación en el ámbito de la gestión portuaria, formando parte de la Unidad de Ingeniería Marítima y Portuaria de la Universitat Politècnica de València

durante cinco años. Esta experiencia fue complementada con una beca en la Autoridad Portuaria de Castelló.

A lo largo de seis años formó parte del equipo de Logitren Ferroviaria (CSP Logitren), ocupando los cargos de directora de Operaciones y directora de Desarrollo. En 2018 se incorporó a la Oficina del Comisionado del Gobierno para el Corredor Mediterráneo, donde hasta este momento ha compaginado sus tareas con la docencia en el Departamento de Ingeniería e Infraestructura de los Transportes de la Universitat Politècnica de València.

Entre septiembre de 2019 y junio de 2023 ocupó el cargo de directora general de Obras Públicas, Transporte y Movilidad Sostenible en la Generalitat Valenciana, ejerciendo las competencias en materia de infraestructuras públicas viarias y ferroviarias, seguridad vial, planificación y logística del transporte; planificación, coordinación y ejecución de la oferta intermodal del transporte en la Comunitat Valenciana; seguridad y ordenación del transporte, gestión de la red de transportes y movilidad metropolitana. ■



A partir del 1 de enero de 2024 el transporte público será gratuito para todos los menores, jóvenes y personas desempleadas

CONFEBUS valora positivamente la medida, anunciada por Pedro Sánchez en su discurso de investidura



Durante su discurso de investidura, el reelegido presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, fijó como prioridades alcanzar el pleno empleo, aumentar el poder adquisitivo, reducir las listas de espera médicas, revalorizar las pensiones, mejorar el acceso a la vivienda y avanzar en igualdad y cohesión territorial.

En este sentido, anunció que el Gobierno adoptará iniciativas para que “el poder adquisitivo de los españoles vuelva a crecer” a medio y largo plazo, pero también en los próximos meses, como la gratuidad del transporte público, desde el próximo 1 de enero de 2024, para todos los menores y los jóvenes y las personas desempleadas.

Esta novedad se suma al anuncio sobre la ampliación de la bonificación del precio de los abonos de transporte durante 2024, que hicieron PSOE y Sumar al presentar el “Pacto para la Gobernabilidad”. Una medida que, además, trabajarán para convertir más adelante en una política de transporte permanente para determinados colectivos.

Valoración positiva de CONFEBUS

CONFEBUS valora muy positivamente esta nueva iniciativa, que suma a las distintas políticas de promoción del transporte público que se han ido poniendo en marcha, y que están permitiendo un aumento del uso del transporte colectivo y un acceso más económico a los viajeros. En un momento crucial, **el transporte público se ha convertido en un aliado para la economía familiar y el medio ambiente.**

Unas medidas que se han traducido, además, en la reducción de la congestión del tráfico, la disminución de las emisiones de CO₂ y la mejora de la movilidad sostenible en España, generado evidentes **beneficios ambientales y sociales.** La contri-

bución del autobús al medio ambiente es fundamental, crucial en la lucha contra la contaminación y la reducción del tráfico. Este compromiso está en línea con los objetivos tanto del Gobierno como de la Unión Europea, convirtiendo al **autobús en un actor clave para la movilidad sostenible, un modo de transporte seguro, sostenible, conectado y capilar.**

Además, la Confederación recuerda que las bonificaciones del transporte público deben estar ligadas a mejoras en la oferta y servicios de transporte, para garantizar un servicio de calidad y con capacidad de absorber la demanda. Esto implica posibles inversiones como la adquisición de nuevos vehículos, la ampliación de las rutas y frecuencias, la mejora de las infraestructuras de transporte y la implementación de tecnologías de gestión y de seguridad avanzadas.

Por todo ello, CONFEBUS recalca que el transporte en autobús es **un sector fundamental en la movilidad sostenible, segura y conectada en España.** ■



Hidral  **Gobel**
...con más de 20 años de experiencia

ESPECIALISTAS EN ACCESIBILIDAD
 para transporte de viajeros



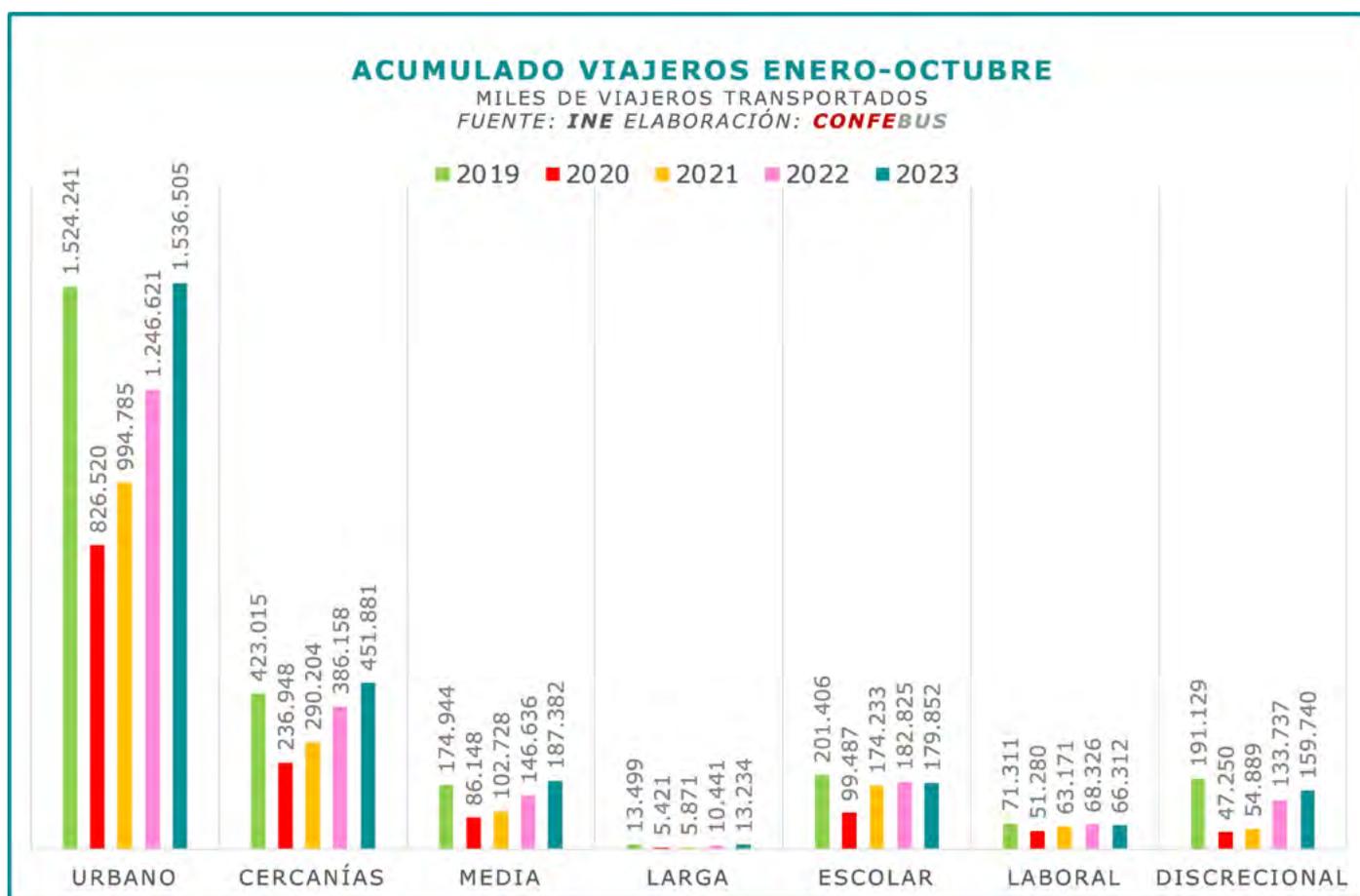
www.hidralgobel.com



 +34 91 677 00 95

La media de viajeros del autobús de junio a octubre se sitúa un 2,82% por encima de la media de los mismos meses de 2019

Aún así, en el acumulado del año, la demanda de viajeros continúa a un -3% de la de 2019



Según los últimos datos publicados por el INE (Instituto Nacional de Estadísticas) la semana pasada, en el **acumulado del año**, de enero a octubre de 2023, la demanda aún **se sitúa a un -3%** del acumulado de los mismos nueve meses de 2019.

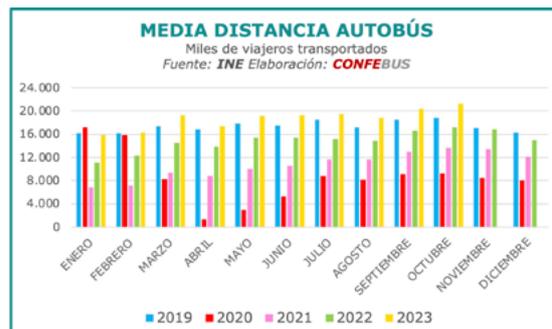
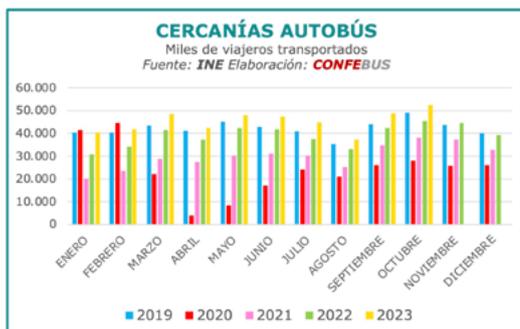
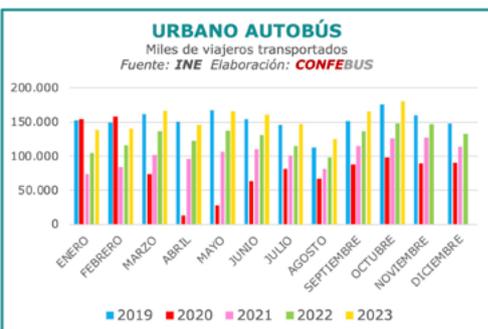
No obstante, el transporte urbano se encuentra un 0,8% por encima. A su vez, la demanda de viajeros del transporte de cercanías y de la media distancia también han sido superiores, un 6,82% y un 7,11% respectivamente.

Mientras, la demanda de enero a octubre de 2023

de la larga distancia se sitúa un -1,96% por debajo de la de 2019 y la del transporte discrecional se encuentra a un -16,42%.

Del mismo modo, el transporte escolar y el transporte laboral siguen por debajo de la demanda de 2019, un -10,7% y un -7%, respectivamente.

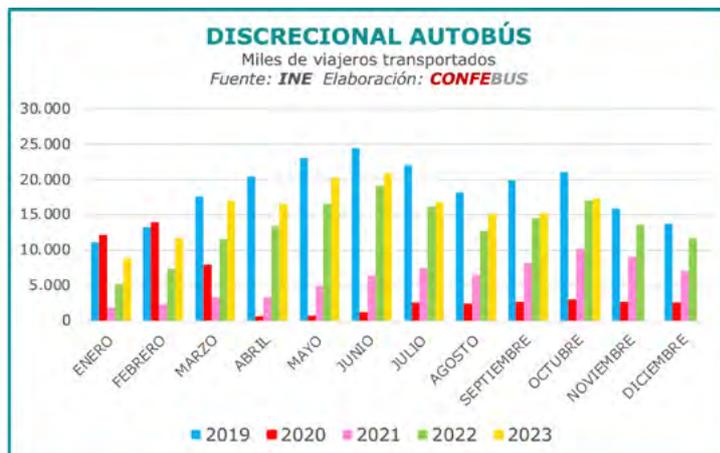
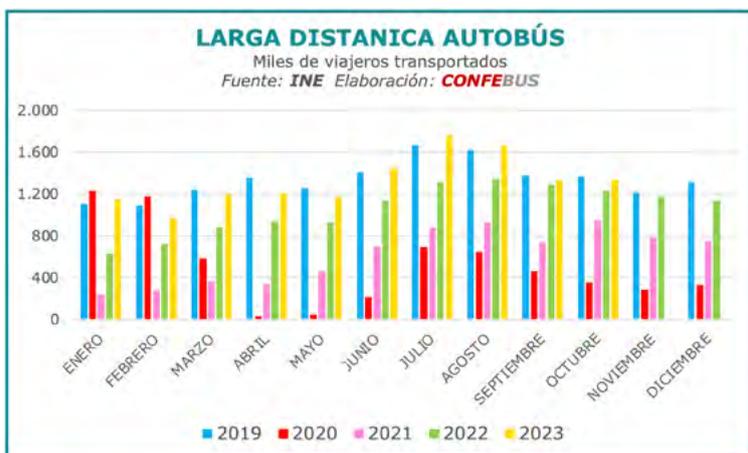
A su vez, la **media de viajeros del autobús de junio a octubre** ya ha superado las cifras prepandemia, situándose un **2,82% por encima** de la media de los mismos meses de 2019.



Demanda de viajeros del autobús: octubre de 2023 VS octubre de 2019

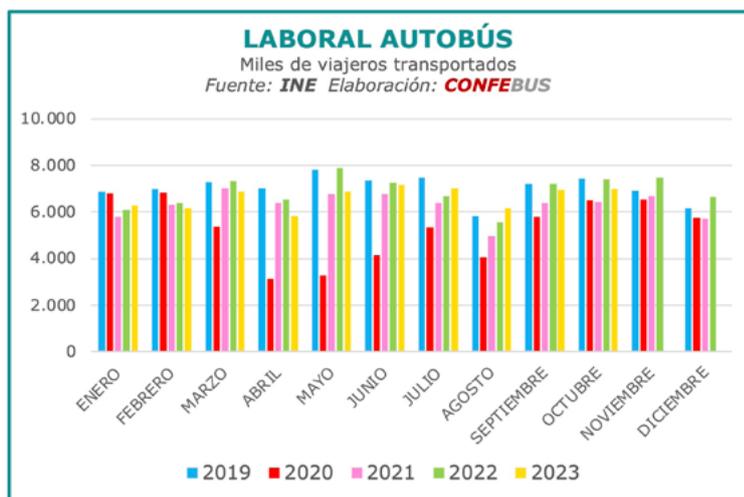
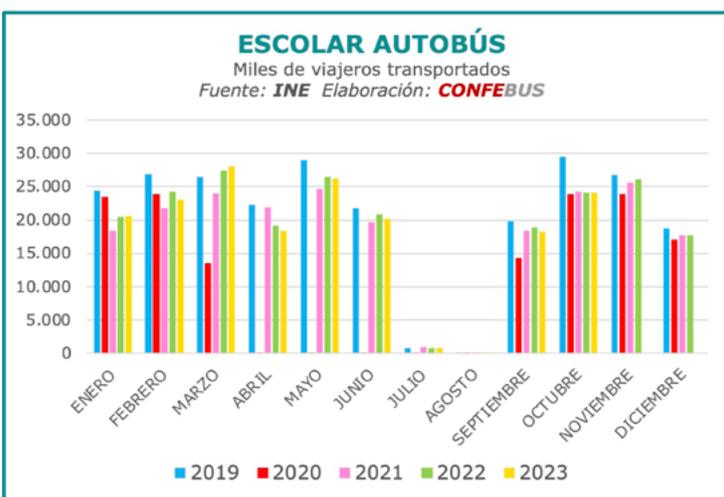
En cuanto la media de la demanda del transporte autobús del pasado mes de **octubre**, se sitúa a un **-3,16%** de la media de viajeros de octubre de 2019.

Pese a esta media general negativa, los viajeros de octubre han sido superiores a los del mismo mes de 2019 tanto en el transporte urbano, un 2,69%, como en las cercanías, un 6,54%, y en la media distancia, un 12,76%.



Al contrario, en la larga distancia la demanda de viajeros aún se sitúa a un **-2%** de la cifra de 2019, en el transporte discrecional un **-17,44%** por de-

bajo y en el transporte especial a un **-12,3%** de octubre de 2019. ■



A concurso las líneas Madrid-Badajoz-Valencia, Madrid-Salamanca-Vigo y Ayamonte-Santa Coloma de Gramanet



Se han publicado en la Plataforma de Contratación del Sector Público el anuncio de licitación pública de los siguientes contratos de titularidad de la Administración General del Estado:

- Concesión de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general por carretera entre **Madrid, Badajoz y Valencia** (AC-CON-01/2023), con la siguiente documentación:

- [Anuncio de Licitación](#)
- [Documento de Pliegos](#)
- [Anuncio en el BOE](#)

- Concesión de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general por carretera entre **Madrid, Salamanca y Vigo** (AC-CON-02/2023):

- [Anuncio de Licitación](#)
- [Documento de Pliegos](#)
- [Anuncio en el BOE](#)

- Concesión de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general por carretera entre **Ayamonte (Huelva) y Santa Coloma de Gramanet (Barcelona)** (AC-CON-03/2023):

- [Anuncio de Licitación](#)
- [Documento de Pliegos](#)
- [Anuncio en el BOE](#)

La **fecha límite de recepción de ofertas** o solicitudes de participación en estos concursos será el próximo **8 de enero de 2024** a las 14:00 horas. ■

Acuerdo Interministerial para tramitar las autorizaciones a conductores profesionales de terceros países que quieran trabajar en España



El Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y el Ministerio del Interior han alcanzado un **Acuerdo Interministerial** de colaboración en materia de tramitación de autorizaciones para nacionales de terceros países que desean trabajar en el sector del transporte terrestre en España.

El objeto de este Acuerdo es clarificar los trámites administrativos que se deben realizar para traer conductores de terceros países. Se enmarca dentro del compromiso de los tres Ministerios por trabajar en la solución a la falta de trabajadores profesionales.

El acuerdo surte efectos a partir de la fecha de su firma y tendrá una duración de tres años, prorrogables por tres años sucesivos por acuerdo expreso de las partes.

El acuerdo expone la **documentación específica** que deben tener las personas extranjeras que deseen trabajar como conductores en España, a saber:

- Certificado de Aptitud Profesional acreditativo de la cualificación inicial del conductor (**CAP inicial**), debe obtenerse en el Estado miembro en el que el conductor nacional de un Estado comunitario tenga su residencia habitual o, en el supuesto de nacionales de un tercer país, en el Estado miembro en el que la empresa se encuentre establecida o en el que se le haya expedido un permiso de trabajo. Estarán exentos del CAP inicial los conductores titulares de un permiso de la clase D o C expedido antes del 11 de septiembre de 2008 o 2009 respectivamente, ni a quienes hayan obtenido el título de Técnico en Conducción de Vehículos

de Transporte por Carretera, establecido por el Real Decreto 555/2012, pero en todo caso deberán realizar un curso de formación continua (CAP continuo) al menos cada cinco años.

- **Permiso de conducción tipo C o tipo D** (según corresponda). El extranjero podrá conducir en España durante un plazo de seis meses con su permiso de conducción de origen siempre y cuando esté en vigor y tenga la edad legal exigida para conducir en nuestro país, y sea uno de los permisos que recoge el Acuerdo. Trascurrido el plazo de seis meses los permisos de origen perderán su validez, siendo necesario su canje por un permiso español el cual será viable en los términos que recoja el convenio de canje de permisos de su país de origen y si no lo hay pues el extranjero deberá acreditar haber estado contratado como conductor profesional, por un tiempo no inferior a seis meses, por empresa o empresas legalmente establecidas o con sucursal en España y superar un examen práctico.
- **Autorización que habilite a trabajar.**

El Protocolo también indica los **requisitos para poder solicitar la autorización a través de este Acuerdo**, exigiendo estar en posesión de una serie de documentación.

Para la contratación de personas extranjeras que **no dispongan previamente de CAP válido en España y que no sean residentes** en España en el momento de la solicitud se establecen **cuatro vías**:

1. **La contratación por cuenta ajena inicial, para los supuestos exentos de CAP inicial**, es decir los conductores titulares de un permiso de la clase D o C expedido antes del 11 de septiembre de 2008 o 2009 respectivamente. En este caso, se podrá tramitar la autorización de residencia y trabajo por cuenta ajena, superando el alta en la Seguridad Social y la eficacia del contrato de trabajo a la efectiva superación de la formación continua. Pero esta vía requiere que las vacantes a cubrir sean consideradas de difícil cobertura (bien porque se haya incluido esa ocupación en el Catálogo de Ocupaciones de Difícil Cobertura, o porque se haya expedido un certificado de insuficiencia de demandantes de empleo para las plazas ofertadas).
2. **Como estudiantes, para las personas que residían en el extranjero.** En este caso, las

personas que no residieran previamente en España y deban obtener el CAP deberán iniciar el procedimiento solicitando una estancia como estudiantes, con el objetivo de obtener el CAP y el canje de su permiso de conducción. Esta autorización habilita a trabajar hasta 30 horas semanales, si bien no podrán trabajar como conductores mientras no hayan obtenido el CAP, pero sí compaginar esta formación con una actividad laboral que les permita obtener medios suficientes para costear esta formación y su manutención. Una vez obtenido el CAP, el extranjero debe obtener un contrato de trabajo para que se le conceda finalmente una autorización de residencia y trabajo como transportista o conductor en España. Pero desde el momento que el trabajador posea el CAP, y siempre que su permiso de conducción se encuentre canjeado o en el periodo de los primeros 6 meses en España si tiene un permiso de conducción válido para conducir en España, podrá trabajar como conductor de transporte terrestre, dentro del límite de 30 horas semanales.

3. **A través del arraigo para la formación, para personas en situación irregular en España.** El extranjero que se encuentre en España en situación irregular durante al menos 2 años puede solicitar la autorización excepcional de residencia temporal por motivos de arraigo para la formación, debiendo matricularse en un centro habilitado para la obtención del CAP, o en un Grado de Formación Profesional de Técnico en Conducción de Vehículos de Transporte por Carretera. Mientras dura la formación para obtener el CAP, el extranjero tendrá una autorización provisional de residencia sujeta a la condición de completar su formación, tras lo cual podrá obtener finalmente una autorización de residencia y trabajo como transportista o conductor en España por dos años.
4. **A través de la gestión colectiva de la contratación en origen (GECCO) para contrataciones estacionales.** Con esta vía, se permite obtener una autorización de residencia y trabajo de 4 años de duración, que habilita a trabajar durante un máximo de 9 meses al año, de acuerdo con el modelo de contratación fijo-discontinua. Pero el trabajador extranjero deberá obtener el CAP en los 6 primeros meses de esta autorización de residencia. Si este requisito no es satisfecho la autorización se extinguiría y debería retornar a su país. ■

Para ayudarle a conseguir una movilidad sostenible

Otokar desarrolla vehículos de energías alternativas, adaptados a sus misiones de transporte urbano e interurbano.



Eléctrico
de 6,60 a 18 m



Híbrido
12 m



Gas Natural
de 12 a 13 m

SOMAUTO

Distribuidor en España y Andorra
Avda. De Córdoba, 13 Nave 6 Pol. Ind. La Carrehuela - 28343 Valdemoro (Madrid)
Tél : +34918954301
www.otokar-somauto.com

Otokar

Óscar Puente destaca en Bruselas los grandes logros en las iniciativas legislativas

Para avanzar hacia un transporte europeo sostenible, seguro e inclusivo



Durante la reunión Consejo Formal de Ministros de Transporte de la Unión Europea, el ministro de Transportes y Movilidad Sostenible dio cuenta de los buenos resultados obtenidos en la Presidencia española del Consejo de la UE.

El pasado 4 de diciembre, el ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, Óscar Puente, presidió el Consejo de Transporte de la Unión Europea, destacando los importantes logros alcanzados en iniciativas legislativas clave para el desarrollo de un transporte marítimo y terrestre más seguro,

sostenible e inclusivo, registrados durante la Presidencia española del Consejo de la Unión Europea. Como resultado del esfuerzo conjunto realizado durante el semestre, el Consejo acordó aprobar ocho orientaciones generales en propuestas legislativas de los ámbitos del transporte terrestre, marítimo e intermodal, una cifra récord.

“Es el acto central de la Presidencia española del sector del transporte, que abordamos con una agenda récord, ya que es la primera vez que se tramitan ocho iniciativas legislativas. Esto refleja el

trabajo que se ha hecho por promover iniciativa y por movilizar el apartado legislativo de la Unión”, ha asegurado el ministro Óscar Puente a su llegada a la reunión formal.

Y es que la aprobación de las ocho orientaciones y los progresos realizados en el seno del Consejo sobre la revisión de la Directiva de pesos y dimensiones, y en las negociaciones con el Parlamento Europeo del nuevo Reglamento de la Red Transeuropea de Transporte y de la revisión del Cielo Único Europeo, entre otros asuntos, dan cuenta de los buenos resultados obtenidos y del éxito de la Presidencia española. Así permiten seguir avanzando hacia un transporte centrado en los ciudadanos y en la mejora de la calidad de vida, según ha señalado el ministro en rueda de prensa a la finalización de la reunión.

Para el responsable del Ministerio, la Presidencia Española ha contribuido a seguir impulsando la política de transporte de la Unión Europea en la senda de la sostenibilidad, la seguridad, la digitalización y la justicia social y, durante el encuentro con los medios, ha hecho hincapié en el papel crucial del transporte en la mejora de la cohesión social y territorial de Europa, fundamental para unir ciudadanos y territorios a través de infraestructuras y servicios de transporte eficientes, de calidad y sin discontinuidades.

En este punto, el ministro ha destacado el “tremendo éxito” de la Reunión Informal ministerial celebrada en septiembre en Barcelona, tras la que todos los ministros europeos adoptaron la Declaración de Barcelona dedicada al transporte y la movilidad como elemento clave para la cohesión y la igualdad de oportunidades. Con ella, se ha logrado el compromiso de los Estados miembros de poner a todas las personas en el centro de las políticas de transporte, sin dejar a nadie atrás.

Puente destaca el papel crucial del transporte en la mejora de la cohesión social y territorial de Europa, fundamental para unir ciudadanos y territorios a través de infraestructuras y servicios de transporte eficientes, de calidad y sin discontinuidades

Cifra récord de Orientaciones Generales

Óscar Puente ha señalado también que la cifra récord de ocho Orientaciones Generales alcanzada por la Presidencia española se ha logrado, además, en un contexto complejo, por la numerosa cantidad de iniciativas legislativas que la Comisión ha puesto sobre la mesa, siendo en su mayoría presentadas en forma de paquetes legislativos, y negociadas desde su inicio bajo Presidencia española en un ajustado periodo de tiempo de apenas cuatro meses.

Entre las ocho Orientaciones Generales acordadas por el Consejo de Ministros de Transportes, que proponen la revisión de varias normas europeas, destacan las siguientes:

- El nuevo Reglamento sobre **contabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte (CountEmissionsEU)**. La Presidencia ha consensuado un texto que aclara la metodología a aplicar para el transporte marítimo y el transporte aéreo, y que permite una cierta flexibilidad en su aplicación al transporte por carretera. El objetivo es mejorar la recogida de datos y la comparabilidad de resultados, e incentivar que las empresas contabilicen y publiquen sus emisiones, permitiendo que tanto las empresas como las personas tomen sus decisiones con conocimiento de causa, fomentando así una mayor concienciación y un transporte más sostenible.
- La revisión del Reglamento relativo a los **requisitos mínimos sobre las pausas y los períodos de descanso en el transporte discrecional de pasajeros**. Así, España ha logrado un acuerdo para la revisión del Reglamento que garantiza cierta flexibilidad en los requisitos mínimos sobre pausas y tiempos de descanso al transporte discrecional de pasajeros, sin que se vean afectados los derechos de los conductores ni la seguridad.
- La Directiva de **permisos de conducción**. Se refuerza la seguridad vial con medidas para mejorar las habilidades de los conductores como la conducción acompañada, y otras que garantizan unas adecuadas condiciones psicofísicas. Además, propone eliminar barreras administrativas que afectan a los titulares de

permisos de conducir, flexibilizar el periodo de renovación a partir de los 65 años, fomentar la implantación del permiso digital, e incrementar la seguridad a la hora de expedir permisos por canje de terceros países.

- La Directiva que facilita el **intercambio transfronterizo de información sobre las infracciones de tráfico relacionadas con la seguridad vial**. Se racionaliza la investigación de las infracciones de tráfico sobre la seguridad vial cometidas en el extranjero y la ejecución transfronteriza de las sanciones. Así, fomenta la asistencia mutua entre países a la hora de compartir documentación y garantiza los derechos de los usuarios estableciendo la comunicación por escrito en cualquier lengua oficial de la UE.

Progresos en la revisión de normas comunitarias

Asimismo, los ministros de Transporte europeos también han avanzado en la negociación sobre la revisión de la Directiva de pesos y dimensiones, que se continuará debatiendo a la vez que la revisión de la Directiva de Transporte Combinado, recientemente presentada por la Comisión Europea.

Por otro lado, durante la Presidencia española también se ha progresado en las negociaciones con el Parlamento Europeo para la revisión de importan-

tes normas comunitarias en materias competencia de este Ministerio como el Reglamento de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T). En la consecución del objetivo de la Presidencia española de avanzar lo máximo posible en su revisión, se han alcanzado importantes acuerdos técnicos a la espera de la celebración de un nuevo trío (reunión Comisión Europea, Parlamento Europeo y Consejo de la UE) en este mes de diciembre.

España defiende que la Red Transeuropea de Transporte pueda contribuir a “hacer más Europa”, para proporcionar a sus ciudadanos una verdadera conectividad entre territorios, y que completar la Red exige un claro compromiso por parte de todos los Estados miembros en el cumplimiento de los plazos establecidos, especialmente en aquellos tramos transfronterizos incluidos en los Corredores Europeos.

El ministro también aprovechó para realizar varios encuentros, entre los que destaca el mantenido con la comisaria europea de Transportes, Adina Vălean, a la que agradeció el apoyo y la colaboración prestado por la Comisión durante la Presidencia española del Consejo de la UE y que ha permitido avanzar de forma notable en muchos expedientes legislativos. Además, Óscar Puente saludó a Georges Gilkinet, ministro de Movilidad de Bélgica, país que asume la próxima Presidencia europea, y a otros homólogos europeos. ■



Los conductores de autobuses turísticos tendrán mayor flexibilidad en las pausas y los periodos de descanso

Con dos descansos en lugar de uno y más posibilidades de posponer los descansos diarios y semanales



Para atender las necesidades específicas del sector del transporte discrecional.

Para mejorar la seguridad vial y las condiciones de trabajo de los conductores que prestan servicios discrecionales de autobús en Europa, el pasado 4 de diciembre el Consejo de la UE adoptó su posición común (orientación general) sobre la propuesta de la Comisión de revisión de las normas de 2006 sobre los tiempos de conducción y los periodos de descanso en el sector del transporte discrecional de viajeros.

“Hoy hemos dado un paso más para mejorar la seguridad vial en la UE. Una vez adoptadas, las nuevas normas sobre pausas mínimas y periodos de descanso para los conductores de autobús ase-

gurarán unas mejores condiciones de trabajo para los conductores y garantizarán viajes por carretera más seguros para los turistas en toda Europa”, ha señalado al respecto Óscar Puente, ministro de Transportes y Movilidad Sostenible.

Principales objetivos de la propuesta

La propuesta de la Comisión consiste en modificaciones específicas del Reglamento de 2006 destinadas a introducir tres elementos de flexibilidad en las normas sobre el tiempo de pausa y descanso de los conductores profesionales que efectúan transportes discrecionales de viajeros, como los autobuses turísticos, que reflejen sus especiales pautas de trabajo, preservando al mismo tiempo la eficacia de las normas para prevenir la fatiga del conductor.

Elementos clave de la posición del Consejo

No obstante, basándose en numerosas peticiones de los Estados miembros relativas al ámbito de aplicación y a las salvaguardias de las normas específicas de descanso, así como a las correspondientes disposiciones de control, el Consejo ha modificado algunos aspectos de la propuesta de la Comisión. Los elementos clave de la posición común del Consejo son los siguientes:

- la posibilidad de sustituir el período mínimo de descanso exigido de 45 minutos por pausas de al menos 15 minutos cada una (añadiendo al menos 45 minutos), repartidas a lo largo de las 4,5 horas de conducción, siempre que el tiempo total de conducción acumulado para ese día no haya superado las 7 horas;
- la posibilidad de aplazar 1 hora el período de descanso diario, siempre que el tiempo total de conducción acumulado para ese día no haya superado las 7 horas, y que esta opción se ejerza una vez durante un viaje de una duración mínima de 6 días, o dos veces durante un viaje de una duración mínima de 8 días;
- la flexibilidad para posponer el período de descanso semanal hasta 12 días consecutivos tras un período de descanso semanal regular anterior, siempre que el servicio dure al menos 24 horas consecutivas; esta opción, ya utili-

zada en los servicios internacionales, podría aplicarse ahora también a los servicios nacionales;

- en cuanto a las disposiciones de control, el texto del Consejo establece que la documentación exigida para acogerse a las excepciones es única, a saber, una hoja de ruta a bordo;
- la documentación a bordo se extiende a los viajes anteriores durante un determinado período de tiempo, de los que es necesario llevar copias a bordo, en papel o en formato electrónico;
- la Comisión modificará las especificaciones del tacógrafo para que el tipo de transporte de viajeros pueda leerse en la máquina y se suprima el requisito de llevar a bordo documentos de viajes anteriores cuando se utilice el tacógrafo.

El enfoque mencionado sobre la supervisión es práctico, está en consonancia con normas similares sobre la documentación manual y favorece el apoyo técnico del tacógrafo en el futuro.

Próximos pasos

Tras la adopción del mandato de negociación del Consejo (orientación general), la Presidencia entrante puede entablar conversaciones con el Parlamento Europeo (“trílogo”) sobre este expediente. ■

Permiso de conducir: el Parlamento propone medidas contra la escasez de conductores

La Comisión de Transportes y Turismo (TRAN) del Parlamento Europeo ha adoptado su posición sobre la Directiva sobre el permiso de conducir de la UE, lo que constituye un considerable paso adelante en la eliminación de barreras cruciales que desalientan la entrada en la profesión de conductor de autobuses y camiones.

La propuesta de la Comisión Europea de revisar las normas sobre permisos de conducir ofrece la posibilidad de eliminar algunas de las principales barreras para atraer más talento al grupo de conductores de la UE. Al sector del transporte por carretera le faltan unos 600.000 conductores de

autobuses y camiones; y la tendencia es alcista.

Así, TRAN, comisión experta en la materia, ha definido su posición acordando reformas importantes para los permisos de conducción profesionales, incluida la posibilidad de que los titulados de 17 años conduzcan camiones acompañados por un conductor experimentado, el reconocimiento armonizado y más sencillo de los permisos de conducción y certificados de formación de terceros países, y la posibilidad concedida a los Estados miembros de reducir la edad mínima para los conductores de autobuses a 18 años, sin límite de distancia.

**Cuando eres tú
quien toma el rumbo,
decides el destino.**



75CS
ELECTROMOVILIDAD INTERURBANA

 **Castrosua**



Un logro notable de TRAN es su visión de sentar las bases para un reconocimiento más sencillo de las cualificaciones y la formación de los conductores profesionales de terceros países. Actualmente, cada Estado miembro sigue sus propias prácticas, que en la mayoría de los casos son demasiado largas y engorrosas.

Si bien el Consejo ya ha acordado tener una práctica armonizada en la UE para el reconocimiento de permisos de conducción profesionales extranjeros, TRAN pretende ir un paso más allá y crear las bases para un procedimiento para reconocer también el Certificado de Competencia Profesional (CPC) de los conductores emitido en Países del Tercer Mundo.

“Nuestro sector necesita más conductores. Si bien damos prioridad al talento local, incluidos los conductores jóvenes y las mujeres, la brecha es tan grande que no podemos superar la escasez sin conductores de terceros países”, ha destacado al respecto Raluca Marian, directora de Defensa de la UE de IRU, organización de la que CONFEBUS es miembro.

“Damos la bienvenida a la visión de TRAN de proporcionar a los conductores de terceros países un conjunto completo de reconocimiento que les permita trabajar en la UE. Como ha afirmado repetidamente IRU, reconocer el permiso de conducir de

terceros países sólo solucionaría la mitad del problema. Un conductor profesional no puede conducir en la UE a menos que también tenga un CPC reconocido”, ha añadido.

Otro logro importante es que TRAN ha satisfecho las necesidades del transporte colectivo de viajeros al brindar a los Estados miembros la oportunidad de eliminar el límite arbitrario de 50 kilómetros para los conductores profesionales de autobuses y autocares menores de 21 años.

También ha aclarado que 21 años, frente a los 24 actuales, es la edad de inicio de los conductores profesionales de autobús y autocar con formación profesional completa.

Por otro lado, los eurodiputados han acordado que los permisos de conducir deberían tener una validez mínima de 15 años para motocicletas, coches y tractores, y de cinco años para camiones y autobuses, con algunas excepciones. También han sugerido hacer obligatorios los controles de salud al expedir y renovar el permiso de conducción.

Una vez que TRAN ha adoptado su posición sobre la revisión de la Directiva sobre permisos de conducir de la UE, el proyecto de posición será votado, previsiblemente, por el pleno del Parlamento Europeo en la sesión plenaria de enero de 2024. ■

El pleno del Parlamento Europeo aprueba normas para reducir la contaminación de camiones y autobuses

Autobuses urbanos de cero emisiones en 2030



El pasado 21 de noviembre, el pleno del Parlamento Europeo aprobó su posición negociadora por 445 votos a favor, 152 en contra y 30 abstenciones. Los eurodiputados quieren objetivos firmes de reducción de las emisiones de CO₂ para camiones medianos y pesados, incluidos los vehículos profesionales (como camiones de basura, volquetes y hormigoneras) y autobuses. Los objetivos serían del 45% para el período 2030-2034, del 65% para 2035-2039 y del 90% a partir de 2040.

Además, están de acuerdo con la propuesta de la Comisión de permitir exclusivamente el registro de **autobuses urbanos nuevos de cero emisiones a partir de 2030** y proponen una exención temporal (hasta 2035) para los autobuses urbanos alimentados por biometano, bajo estrictas condiciones.

Ahora, comenzarán las negociaciones con los gobiernos de la UE, que ya han fijado [su propia posición](#), sobre la formulación final de la legislación.

En el siguiente enlace se puede acceder al texto aprobado "[Refuerzo de los objetivos de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ para vehículos pesados nuevos](#)", y a más información [aquí](#).

Objetivos "poco realistas"

Para la IRU (International Road Transport Union), en la que está integrada CONFEBUS, la posición del PE establece objetivos poco realistas para los vehículos de emisiones cero, intenta débilmente tener en cuenta el papel de los combustibles neutros en carbono en la descarbonización, y

pretende poner al sector del transporte de la UE en línea con los regímenes totalitarios mediante la imposición de objetivos de compra obligatoria para los operadores de transporte.

Al igual que el Consejo, la posición del Parlamento Europeo apoya ahora el objetivo demasiado ambicioso de la Comisión de reducir las emisiones de los fabricantes en un 45% para 2030, que aumentará al 65% a partir de 2035, antes de saltar al 90% a partir de 2040.

Raluca Marian, directora de Defensa de la UE de IRU, declara al respecto: “A pesar de las numerosas y firmes voces de la industria y de los numerosos diputados del Parlamento Europeo que piden una senda de descarbonización más sensata, el Parlamento ahora se dispone oficialmente a iniciar negociaciones a tres bandas con objetivos idealistas, desconectados de las posibilidades de suministro energético y de las realidades empresariales”.

A corto y medio plazo, no hay indicios de que la infraestructura para unos objetivos tan elevados de vehículos de emisiones cero para vehículos pesados vaya a estar lista para su despliegue a gran escala en zonas urbanas y en las principales redes de carreteras de la UE. Además de la falta de estaciones de recarga, no hay ningún plan a escala de la UE, ni ningún plan regional conocido, para las mejoras necesarias de la red eléctrica.

Aunque incluso el objetivo del 30% para 2030 es un gran reto, dada la falta de condiciones favorables, el Parlamento fija ahora la ambición en un 45% para dentro de sólo seis años.

Los combustibles neutros en carbono se contemplan relativamente

Por una ajustada mayoría, se rechazó la posibilidad de considerar los combustibles neutros en carbono de forma inmediata y efectiva a través de un factor de corrección del carbono.

En cambio, el potencial de los combustibles neutros en carbono sólo se reconoció tímidamente mediante una definición amplia, dejando abierta la posibilidad de que se tengan en cuenta en el futuro, en particular mediante el establecimiento de una metodología para la matriculación de vehículos pesados que funcionen exclusivamente

con combustibles neutros en carbono. También se pide a la Comisión que presente un informe al Parlamento y al Consejo en el que se examine el papel de los biocombustibles y los combustibles renovables antes de diciembre de 2025.

Intento erróneo de fijar objetivos de compra obligatorios

Para empeorar las cosas, el Pleno ha aprobado objetivos de compra obligatorios para los operadores de transporte. La versión parlamentaria de la ley exige a la Comisión que presente una propuesta legislativa al Parlamento y al Consejo para aumentar la cuota de vehículos pesados de cero emisiones en propiedad o alquilados por grandes operadores de flotas.

“Lo que es totalmente inaceptable son los objetivos de compra obligatorios. Los operadores comerciales de transporte por carretera no realizan negocios basados en contratos públicos. Debe haber un límite al intervencionismo económico que vulnera de forma desproporcionada e innecesaria los derechos europeos consagrados a la propiedad y a la libertad de empresa. No podemos aceptar exigencias irrazonables a los operadores privados que trabajan con capital privado y son los únicos responsables de gestionar su propio riesgo operativo y financiero”, defiende Raluca Marian.

¿Queda alguna esperanza?

Las instituciones de la UE parecen alineadas para someter a la industria a una presión extrema, lo que no deja grandes esperanzas para las próximas negociaciones interinstitucionales. Al mismo tiempo, ni la UE ni los Estados miembros ofrecen una solución para unas condiciones propicias. Sin embargo, al igual que el Consejo, la posición del Parlamento adoptada establece la posibilidad de revisar la ley antes de la primera fecha límite, en 2030.

“Nos alegra ver que, como mínimo, el Parlamento ha confirmado la anticipación de la cláusula de revisión de los objetivos de 2028 a 2027, tal y como defendía la industria. Es la única esperanza que nos queda de que la política de la UE se ajuste a la realidad sobre el terreno, esperemos que mucho antes de 2030, cuando sería demasiado tarde”, destaca Raluca Marian. ■

El transporte, la automoción y otras industrias estratégicas piden al PE que incluya los combustibles renovables en el reglamento de emisiones de CO₂ para vehículos pesados

Firman un Manifiesto para que la descarbonización sea asequible, sostenible, segura y socialmente justa

Las entidades firmantes, entre las que se encuentra CONFEBUS, exigen que no se excluya la contribución a la reducción de emisiones de los combustibles neutros en carbono y no se limite la medición de emisiones a las del tubo de escape.

El pasado 21 de noviembre, los europarlamentarios debatieron el reglamento de emisiones de CO₂ para vehículos comerciales pesados, en el que hasta ahora no se contemplan los combustibles renovables como solución tecnológica. La industria de la automoción, el transporte de mercancías y viajeros por carretera, los cargadores y el sector de producción, logística y distribución de combustibles renovables firmaron un [Manifiesto](#) solicitando el reconocimiento de estos combustibles renovables neutros en carbono en el transporte pesado por carretera. “Es fundamental para promover una descarbonización asequible, sostenible, segura y socialmente justa”, aseguran las entidades firmantes, entre las que se encuentra CONFEBUS.

El manifiesto recoge dos propuestas. En primer lugar, el reconocimiento de los Combustibles Neutros en CO₂ (también conocidos como combustibles renovables), incluyendo aquellos que cumplan los criterios de la RED. En segundo lugar, la introducción del Factor de Corrección de Carbono como metodología para tener en cuenta la contribución

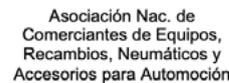
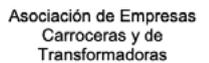
real de los combustibles renovables a la reducción de emisiones de CO₂; ya que el reglamento propuesto solo toma en consideración las emisiones del tubo de escape y no todo el ciclo de vida de los vehículos, dejando espacio únicamente a los propulsores eléctricos de batería y de pila de combustible, y a los motores de hidrógeno.

Actualmente, circulan en Europa unos seis millones de vehículos pesados, y cada año se ponen en servicio 300.000, lo que se traduce en que renovar la flota que hay que descarbonizar tomaría veinte años. Además, en 2021, los vehículos pesados propulsados por diésel representaban el 96% de las ventas. Todo ello pone de relieve, aseguran las entidades firmantes, que el sector del transporte pesado por carretera es mucho más sensible a los costes y la consideración de distintas vías de reducción de emisiones, mucho más necesaria.

Más allá del impacto económico en el propio sector, el manifiesto subraya su importancia en la economía comunitaria, con mención especial a la economía española, y en el buen funcionamiento del mercado interior de la UE. Esto se debe a que el 77% de las mercancías en Europa se transportan por carretera; en España, la cifra alcanza el 96%. Lo que significa, recalca, que España es mucho más sensible al impacto de costes.

Las asociaciones y entidades firmantes del manifiesto concluyen que no debe excluirse la contribución a la reducción de emisiones de los combustibles neutros en carbono. Se trata, afirman, de una realidad en el mercado que puede complementar a las otras alternativas y compensar posibles retrasos en el desarrollo de los vehículos eléctricos y en la implementación de la infraestructura de recarga.

“Disponer de diversas alternativas proporcionará una mayor seguridad ante las perturbaciones del mercado, los aumentos de los costes para los consumidores, los riesgos para el empleo y la escasez de cualificaciones; así como la capacidad de avanzar con rapidez en este periodo de transición de una forma eficiente. En este sentido, es importante tener en cuenta las implicaciones sociales y económicas de esta transición, asegurando que no genere desigualdades ni afecte negativamente a comunidades vulnerables”, sentencian. ■





smart mobility technology for a better world



REVENGA

Smart Solutions

Passenger Experience	TIPublic
Real Time Payment Platform	RT2P
Stations Control Platform	X-THINGS
Rail & Train Inspection System	RailXCan
Advanced Fleet Management System	OpenSAE
Infraestructure & Traffic Control Platform	OpenITS
SIL-4 Eco-Level Crossings	RailRox
Low Consumption Point Heaters	Aguterm+

Nuevo paquete legislativo para mejorar la información de los viajeros de la UE



La Comisión Europea ha presentado una serie de propuestas destinadas a fortalecer los derechos de los pasajeros y los viajeros, así como a mejorar la información.

1. Fortalecimiento de los derechos de los pasajeros

Este componente incluye la revisión del [reglamento sobre la aplicación de los derechos de los pasajeros en la UE](#), así como un nuevo [reglamento sobre los derechos de los pasajeros en el contexto de los viajes multimodales](#).

Con ello, la Comisión tiene como objetivo fortalecer las agencias nacionales de protección al consumidor, a las que los viajeros recurren en caso de problemas con la compañía de transporte.

“En algunos Estados miembros, las agencias na-

cionales de protección al consumidor son muy solidarias y reactivas; en otros, se limitan a una dirección de correo electrónico funcional, lo que deja a los pasajeros desorientados”, explicó al respecto Adina Vălean, comisaria de Transportes de la UE. “Por lo tanto, exigiremos a todos los países de la UE que controlen a los pasajeros de manera proactiva”, añadió.

Los operadores de transporte estarán obligados a establecer estándares de calidad de servicio en cuanto a puntualidad, cancelaciones, asistencia para reembolsos, etc. También deberán publicar informes sobre el cumplimiento de estos estándares para garantizar más transparencia.

Además, la Comisión desea crear un formulario de reembolso europeo único, disponible en varias plataformas y utilizable por todas las empresas de transporte. Espera exigir a los transportistas

diversificar sus métodos de contacto.

En relación con los pasajeros discapacitados o con movilidad reducida, serán asistidos en caso de cambio de modo de transporte en los puntos de conexión por parte de los transportistas y los operadores de terminales. Si una aerolínea obliga a un pasajero con movilidad reducida a viajar acompañado, la compañía estará obligada a transportar al acompañante de forma gratuita y a colocarlo, si es posible, junto al pasajero al que asiste. Este derecho ya existe cuando viajan en tren, barco o autobús.

2. Mejora de los servicios de información sobre desplazamientos multimodales

Esta medida incluye un reglamento delegado sobre sistemas de transporte inteligentes (STI), cuya directiva correspondiente fue adoptada en octubre. Este reglamento establece especificaciones para garantizar que los servicios de información sobre desplazamientos multimodales proporcionados en toda la UE sean precisos y accesibles para los usuarios de STI.

En particular, detalla qué tipos de datos deben poner a disposición las autoridades de transporte, los operadores de transporte, los gestores de infraestructuras y los proveedores de servicios de transporte a pedido. También establece las condiciones de acceso, reutilización y actualización de estos datos.

Este reglamento permitirá a los pasajeros encontrar más fácilmente, a través de los servicios de información sobre viajes, información en tiempo real sobre los diferentes modos de transporte y acceder a actualizaciones en tiempo real durante su viaje, por ejemplo, sobre retrasos y cancelaciones. También estarán disponibles nuevos tipos de información, como la posibilidad de llevar bicicletas en un tren y la accesibilidad, incluso para pasajeros con discapacidad o movilidad reducida.

La Comisión también ha emitido una comunicación para crear un espacio europeo común de datos sobre movilidad y una recomendación sobre cómo tener en cuenta los efectos de la automatización y la digitalización en la fuerza laboral del sector de transporte. ■

Propuesta para actualizar la directiva de ‘Viajes combinados’

La Comisión Europea ha presentado su propuesta para actualizar la [Directiva 2015/2302 de la UE sobre paquetes de viaje](#). El objetivo es aumentar el nivel de protección de los consumidores y mejorar el funcionamiento del mercado interior en el sector de los paquetes de viaje, que combina diversos servicios (vuelos, alojamiento, alquiler de vehículos).

Esta propuesta toma lecciones de los perjuicios sufridos por los viajeros de paquetes que no fueron reembolsados en absoluto de su pago anticipado o que fueron reembolsados mucho después de los 14 días requeridos por esta directiva, durante la quiebra del operador turístico Thomas Cook en 2019 o las cancelaciones de viajes impuestas durante la crisis de la Covid-19.

“Estamos proponiendo reglas más resistentes para la protección de los consumidores y mejores

garantías para las empresas de paquetes de viaje, un sector compuesto en su mayoría por pequeñas y medianas empresas, e incluso microempresas”, destacó el Comisario Europeo de Justicia, Didier Reynders, al presentar esta propuesta, subrayando también la importancia de aumentar la seguridad jurídica.

Información más clara

Los viajeros recibirán información clara que les permitirá saber si una combinación de servicios que se les ofrece constituye un paquete, así como información sobre la identidad del comerciante responsable y sus derechos como viajeros de paquetes.

La propuesta elimina la distinción actual entre los paquetes y los servicios de viaje vinculados, comprados en un único punto de venta. Si se compran



diferentes servicios en el mismo punto de venta y al mismo tiempo, se considerarán como un paquete. Esto se aplica, por ejemplo, a la reserva de un vuelo seguida dentro de las 24 horas por una reserva de hotel en un sitio web.

En caso de catástrofe natural, sanitaria o conflicto militar importante en el país de origen o destino, los viajeros podrán cancelar su paquete.

Protección aumentada

Los pagos anticipados (anticipos) para los paquetes en el momento de la reserva no podrán superar el 25% del precio del paquete, a menos que los organizadores se enfrenten a costos que justifiquen un anticipo más alto, por ejemplo, el pago para garantizar un asiento o una habitación de hotel.

Los organizadores no podrán solicitar el pago total antes de 28 días antes del inicio del paquete. Cuando un servicio de viaje se cancele o no se proporcione, los organizadores de paquetes ten-

drán derecho a un reembolso por parte de los proveedores de servicios de viaje en un plazo de 7 días, lo que les permitirá reembolsar a sus clientes dentro del plazo establecido “sin poner en peligro su liquidez”, precisó el comisario.

Cuando los viajeros o los organizadores cancelen un paquete, los viajeros recibirán información clara sobre sus derechos con respecto a los bonos de viaje, incluido su derecho a aceptar un bono o exigir el reembolso en 14 días.

La propuesta también aclara que los vales y los derechos de reembolso están cubiertos por la protección contra la insolvencia. Así, “si el reembolso se retrasa o si el consumidor acepta un bono y el organizador del paquete de viaje quiebra antes de que el consumidor haya podido usar su bono, el dinero del viajero estará protegido”, explicó Reynnders.

Además, los Estados miembros podrán establecer sistemas nacionales contra la insolvencia. ■

Euro 7: apoyo del PE a las nuevas normas de reducción de las emisiones

Con límites más bajos para autobuses y vehículos pesados



Los eurodiputados negociarán con los gobiernos de la UE la propuesta para reducir las emisiones del transporte por carretera -turismos, furgonetas, autobuses y camiones-.

El Parlamento Europeo ha adoptado su posición de negociación sobre la revisión de [las normas de la UE para la homologación de tipo y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor \(Euro 7\)](#) con 329 votos a favor, 230 en contra y 41 abstenciones. El nuevo reglamento actualizará los límites actuales para las emisiones de escape (como óxidos de nitrógeno, partículas, monóxido de carbono y amoníaco), e introducirá nuevas medidas para reducir las emisiones de neumáticos y frenos y aumentar la durabilidad de las baterías.

Los eurodiputados están de acuerdo con los niveles propuestos por la Comisión para las emisiones contaminantes de los turismos y proponen un desglose adicional de las emisiones en tres categorías para los vehículos comerciales ligeros en función de su peso. También proponen límites

más estrictos a las emisiones de gases de escape medidos en laboratorio y en condiciones reales de conducción para autobuses y vehículos pesados. El Parlamento quiere, además, armonizar las metodologías de cálculo y los límites de la UE para las emisiones de partículas de freno y las tasas de abrasión de los neumáticos con las normas internacionales que está desarrollando actualmente la [Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas](#).

En el siguiente enlace se pueden encontrar más detalles sobre la posición de la Comisión de Medio Ambiente del Parlamento (ENVI) al respecto: [Los eurodiputados respaldan nuevas normas para reducir las emisiones del transporte por carretera](#).

Próximos pasos

El Parlamento está listo para iniciar conversaciones con [los gobiernos de la UE](#) sobre la forma final de la ley. ■

Pymes y autónomos del transporte de Aragón podrán modernizar su actividad con ayudas por casi 3 M€



Se pueden solicitar hasta el 30 de junio de 2024 para implantar tacógrafos digitales o sistemas de gestión de flota, entre otras cuestiones.

El director general de Transportes del Gobierno de Aragón, Miguel Ángel Anía, ha explicado ante pymes y autónomos del sector, la convocatoria de ayudas para la modernización de empresas de transporte por carretera, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencias, financiado por la Unión Europea.

El objeto de esta convocatoria es incrementar la eficiencia de las empresas y del sistema del transporte mediante la digitalización, la sostenibilidad, la conectividad, la renovación de los sistemas y la introducción de nuevas tecnologías en el sector.

Los destinatarios finales son los autónomos y pymes que intervienen en el transporte por carretera (están excluidas las grandes empresas), ya sea de mercancías o viajeros, así como otros actores que

intervienen en el proceso de transporte de mercancías como cargadores o expedidores.

Anía ha enumerado las acciones de modernización que cubre esta subvención: “Las ayudas se pueden pedir para la adquisición de material digital, como los tacógrafos digitales de segunda generación, para la puesta en marcha de sistemas de gestión del transporte, para la adquisición y puesta en funcionamiento de sistemas de gestión empresarial o para sistemas de gestión del propio transporte, los SAE, que ofrecen información en tiempo real sobre la flota, monitorizando las ubicaciones de cada uno de los vehículos desde el control de gestión central para saber en cada momento dónde está el vehículo y resolver los problemas que pueda tener, permitiendo una mejor gestión de las flotas”. Respecto a las ayudas al transporte de viajeros, se subvencionan la implantación de reclamaciones por medios electrónicos y la mejora de los sistemas de *ticketing*.

Gestión a través del Consejo Superior de Cámaras

El Consejo Aragonés de Cámaras de Comercio, Industria y Servicios es la institución colaboradora en la gestión de estas ayudas. La secretaria general de esta institución, Celia Elfau, ha señalado que “es nuestra obligación que estos fondos no se devuelvan y tengan la mayor ejecución posible, porque al final no es dinero que vaya a otras partidas del presupuesto autonómico, es dinero que vuelve a la administración central, por eso nuestro propósito es que lleguen cuantas más solicitudes mejor y que se pongan a disposición de las empresas”.

Elfau ha manifestado que, hasta el momento, las ayudas solicitadas por las empresas se han enfo-

cado a la renovación de tacógrafos por otros de segunda generación digital, a la digitalización de los documentos de transporte y a la gestión de procesos de la cadena logística.

El importe total de las ayudas asciende a 2.986.425 euros repartidos en tres ejercicios presupuestarios 2023, 2024 y 2025. La cuantía de las subvenciones abarca desde los 600 hasta los 13.000 euros y se podrán solicitar un máximo de dos tipos de ayuda por empresa. “La ejecución hasta el momento es poca, 235.500 euros que se han materializado en 45 solicitudes y aspiramos a que no tengamos que devolver ni un céntimo”, motivo por el cual se ha celebrado la jornada de hoy, para animar a las empresas del sector a que participen en la convocatoria, abierta hasta el 30 de junio de 2024. ■

La Junta de Castilla y León se reúne con el sector para impulsar la promoción de las ayudas al fomento de nuevos conductores profesionales

La directora general de Transportes y Logística ha mantenido un encuentro con las directivas y empresarios pertenecientes a las entidades más representativas del transporte de mercancías y viajeros por carretera de Castilla y León, respectivamente, para analizar y resolver las dudas sobre la articulación de las subvenciones que el Gobierno autonómico ha promovido de cara a la obtención del permiso de conducir y el Certificado de Aptitud Profesional (CAP) y que pueden llegar hasta los 1.800 euros.

La directora general de Transportes y Logística de Castilla y León, Laura Paredes, se ha reunido con los asociados de COTRACyL y FECyLBUS, las entidades más representativas del transporte de mercancías y viajeros por carretera de Castilla y León, respectivamente, para impulsar la promoción de las ayudas que, por valor de 300.000 euros, ha puesto en marcha para el fomento de nuevos conductores profesionales, intentando atajar uno de los principales problemas a los que tienen que hacer frente estas empresas, la falta de relevo

generacional.

Otro punto importante del encuentro con las directivas y empresarios pertenecientes a ambas asociaciones ha sido analizar y resolver las dudas sobre la articulación de las subvenciones que el Gobierno autonómico ha promovido de cara a la obtención del permiso de conducir (C, D, C+E, D+E) y el Certificado de Aptitud Profesional (CAP) y que pueden llegar a ser de hasta 1.800 euros (900 por permiso de conducir, y 900 por CAP).

Paredes ha insistido en que el objetivo que se persigue con estas ayudas, sustentada en sendos convenios con COTRACyL y FECyLBUS, no es otro que el de lograr que, por un lado, las asociaciones difundan entre sus asociados esta oportunidad y, por otro, que participen en la gestión y seguimiento de esta iniciativa, que se presenta como una inmejorable ocasión para paliar la falta de personal en el sector del transporte, que, en Castilla y León, cuenta con más de 14.400 empresas y 42.600 vehículos.



Asimismo, estas ayudas, según ha recalcado la directora general, contribuyen a rebajar uno de los principales problemas para llevar a cabo el necesario relevo generacional, como es el elevado coste de la formación necesaria para acceder a la profesión de conductor de vehículos de transporte y, al mismo tiempo, facilitar la reducción del número de conductores que el sector necesita y que se calcula que asciende a 2.000 en Castilla y León y 30.000 en toda España.

Cómo acceder

Aunque los beneficiarios de la subvención son las dos asociaciones, los destinatarios finales son aquellas personas interesadas en convertirse en conductores profesionales. Para poder acceder a estas ayudas, cuyo plazo de presentación de solicitudes permanecerá abierto hasta el próximo 1 de octubre de 2024, deben cumplir unos requisitos e incorporarse a las bolsas de empleo creadas.

Deben tener más de 18 años, estar empadronados en cualquiera de los municipios de Castilla y León desde antes del 1 de julio de 2023, inscribirse en la bolsa de empleo correspondiente (mercancías o viajeros), haber obtenido el permiso de conducción perceptivo y/o el CAP entre el 14 de octubre de 2023 y el 1 de octubre de 2024 y presentar la factura y justificante de pago del importe corres-

pondiente al centro de formación dentro del período señalado.

En el caso de que el número de solicitudes supere el importe económico establecido, se han determinado unos criterios de selección que se aplicarán en todas y cada una de las listas que se elaborarán por cada ámbito. Estos criterios, pensados para favorecer a los colectivos con mayores dificultades de inserción laboral, otorgarán un punto a los menores de 30 años, mujeres, mayores de 45 años y desempleados de larga duración y hasta tres en el caso de estar empadronados en municipios de baja población.

Con la puesta en marcha de actuaciones como esta, que no hubiera sido posible sin la colaboración de COTRACyL y FECyLBUS, se logra, no sólo incentivar la obtención de la cualificación necesaria para poder ejercer la profesión de conductor de vehículos, sino también el impulso de la actividad de un sector económico muy importante en Castilla y León.

Toda la información relativa a las ayudas, así como la documentación necesaria y las bolsas de empleo se encuentra a disposición de los interesados en las webs habilitadas a tal efecto, como son cotracyl.focoss.com, en el caso del transporte de mercancías, y fecylbus.focoss.com, en el de viajeros por carretera. ■

Bróker de seguros especializados

Su especialista
local con
presencia
global

HOWDEN

Margalida Prohens recibe a los representantes de la FEBT

El sector del transporte traslada su voluntad de colaboración con el Govern



El pasado 22 de noviembre, la presidenta del Govern, Margalida Prohens, acompañada de la consellera de Vivienda, Territorio y Movilidad, Marta Vidal, recibió en audiencia a los representantes de la Federación Empresarial Balear de Transportes (FEBT): el presidente de la FEBT y presidente de la Asociación Empresarial del Servicio Discrecional de Viajeros de Baleares, Rafael Roig; el vicepresidente primero de la FEBT y presidente de la Asociación de Transportistas de Mercancías de Baleares, Ezequiel Horrach; el vicepresidente segundo de la FEBT, Miguel Florit; el vicepresidente de la FEBT en Menorca, Miguel Coll; el vocal de la FEBT y presidente de la Agrupación Empresarial de Alquiler de Vehículos con Conductor de Baleares, Miquel A. Ramis; la vocal de la FEBT y presidenta de la Asociación Empresarial del Transporte Regu-

lar de Viajeros de Baleares, Francisca Caldentey; el vocal de la FEBT y presidente de la Asociación Pitiusa de Empresarios del Servicio Discrecional de Pasajeros, Emilio Jesús Díaz; Ramon Sagalés, vocal de la misma Asociación Pitiusa de Empresarios, y la secretaria ejecutiva de la FEBT, Petra Mut.

Durante la reunión Rafael Roig trasladó la voluntad de colaboración con el Ejecutivo autonómico en las políticas de movilidad que se impulsen, junto con las propuestas e iniciativas del sector para su estudio y posible puesta en marcha.

En este sentido, los representantes empresariales de transporte han resaltado el buen tono de la reunión. “Estamos para ayudar y colaborar en lo que haga falta”, han apuntado. ■

Cantabria mantendrá en 2024 los descuentos de los billetes de autobús



Así lo anunció el consejero responsable de Fomento, Roberto Media, durante la presentación de los presupuestos de su departamento para 2024.

La Consejería de Fomento, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente del Gobierno de Cantabria contará con un presupuesto de 289.504.877 euros para el próximo ejercicio que supone un crecimiento del 1,8% y una inversión de 175 millones para llevar a cabo “obras muy necesarias y ejecutar todo lo que esté presupuestado”.

El consejero **Roberto Media** confirmó estas cifras durante la rueda de prensa que ofreció para dar a

conocer las grandes cuentas de su departamento para el 2024 que ha calificado como “muy importante” y que se trata del “más social de los últimos años, porque no hay nada más social que mejorar los servicios públicos a los ciudadanos”.

En cuanto al presupuesto de la **Dirección General de Transportes y Comunicaciones**, reveló que será de 29.283.739 euros frente a los 20.936.000 euros de este año. Es decir, un incremento de 39.87% y más de 8 millones de euros.

En este punto, explicó que **se mantendrán las ayudas para el descuento de los billetes de autobús**, a los que ya se han destinado este año 2,2

millones, y que **se destinará un millón de euros** para cubrir el 20% del coste del billete y esperan que el Gobierno haga lo mismo con el 30% restante, para que el precio final del billete se mantenga tal y como está en la actualidad.

Para la ordenación y promoción del transporte y las telecomunicaciones el consejero confirmó que se destinarán más de 16 millones de euros y para el fomento del transporte suprarregional 3.100.000 euros.

Entre las principales inversiones para 2024, el consejero también hizo hincapié en la construcción de la terminal de autobuses de Noja, por un importe de 545.000 euros; la construcción de apartadero con marquesina en Jesús del Monte, por un importe de 159.000 euros; la adecuación de la plaza superior de la estación de autobuses de Santander 218.000 euros, y la definición del nuevo mapa concesional de las líneas regulares de viajeros por carretera de Cantabria con 200.000 euros. ■

Extremadura digitalizará las estaciones de autobús de ocho grandes ciudades



El Consejo de Gobierno de la Junta de Extremadura ha aprobado la autorización para contratar los trabajos de digitalización de las estaciones de autobuses de Badajoz, Cáceres, Mérida, Plasencia, Don Benito, Villanueva de la Serena, Almendralejo y Navalmoral de la Mata, con un presupuesto de 2.575.049 euros y cofinanciación de fondos europeos del Mecanismo de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

Al respecto, la portavoz de la Junta de Extremadura, Victoria Bazaga, ha detallado algunos de los

trabajos que se van a llevar a cabo, entre los que destacan la instalación de pantallas informativas, sistemas de videovigilancia, puntos de conexión WiFi y de carga de dispositivos móviles. Además, en el exterior, se dispondrán puntos de recarga de vehículos, así como para bicicletas, que contarán con zonas de aparcamiento.

Con estas medidas, ha explicado, la Junta pretende fomentar el uso del transporte público con el fin de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. ■

Castilla y León otorga cerca de 20 M€ en ayudas para la renovación de flotas y digitalización de empresas



Recientemente, la consejera de Movilidad y Transformación Digital, María González Corral, explicó que la Junta de Castilla y León ya ha concedido, a fecha 16 de noviembre de 2023, 19,9 millones de euros de los más de 33,9 con los que están dotadas las dos convocatorias de ayudas dirigidas a las empresas privadas del sector del transporte, tanto de viajeros como de mercancías, y centradas, por un lado, en la renovación de las flotas y, por otro, en la digitalización. En el primer caso, compuesta por un total de cinco líneas diferentes, como son el achatarramiento de vehículos, la adquisición de vehículos de energías alternativas bajas en carbono, el 'retrofit' o modificación del sistema de propulsión de los vehículos, la implan-

tación de infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos y la adquisición de semirremolques para autopistas férreas, el global de la subvención contempla 28,6 millones de euros y ya se han concedido 19,6 millones.

Destinada a empresas privadas prestadoras de servicios de transporte por carretera, así como de empresas que realicen transporte privado complementario, está financiada con cargo a los Fondos Europeos NEXT Generation. Los plazos de presentación de solicitudes, según los establecidos en la orden de convocatoria publicada en el mes de mayo de 2022, son del 30 de abril de 2024, a excepción de las ayudas para la implantación de

infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos, que finalizarán el próximo 31 de diciembre.

Según la convocatoria, hasta un 45% del presupuesto se destinará a actuaciones vinculadas al achatarramiento de vehículos, con un mínimo del 40% destinado a la adquisición de vehículos de energías alternativas bajas en carbono; el presupuesto restante se distribuirá entre el resto de actividades subvencionadas.

Los beneficiarios pueden dirigir la solicitud a la Dirección General de Transportes y Logística de la Consejería de Movilidad y Transformación Digital de la Junta de Castilla y León; las solicitudes, junto con la documentación establecida, se presentarán de forma telemática en la sede electrónica de la Junta de Castilla y León, a través de la siguiente dirección: <https://www.tramitacastillayleon.jcyl.es>.

Toda la información está a disposición de los interesados en la Base de Datos Nacional de Subvenciones (<https://www.pap.hacienda.gob.es/bdnstrans/ge/es/convocatorias>) y en la sede electrónica de la Administración de la Comunidad de Castilla y León (<https://www.tramitacastillayleon.jcyl.es>).

Digitalización

En el caso de la segunda convocatoria, publicada el pasado mes de junio y financiada con cargo a los Fondos Europeos del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR), el objetivo que se persigue es incrementar la eficiencia de las empresas y del sistema de transporte mediante la digitalización, la sostenibilidad, la conectividad, la renovación de los sistemas y la introducción de nuevas tecnologías en el sector.

Las actuaciones subvencionables son el establecimiento de gestores de documentos de control electrónicos; la implantación de sistemas de tacógrafo inteligente de segunda generación; la integración de documentos de control electrónicos en los sistemas de gestión; la implementación de sistemas TMS/ERP, de SAE o la actualización de estos últimos; la inclusión de ayudas a los servicios de transporte de viajeros; la creación de aplicacio-

nes para reclamaciones por medios electrónicos; o la mejora de los sistemas de ticketing.

Los destinatarios de las subvenciones convocadas en esta orden, de la que ya se han concedido casi 330.000 euros, son las personas físicas o jurídicas privadas que tengan su residencia fiscal en Castilla y León y que sean titulares de alguna de las siguientes autorizaciones: transporte público de mercancías habilitante para hacer transporte con vehículos o conjuntos de vehículos de más de 3,5 toneladas de masa máxima (MDPE); autorización de transporte público discrecional de viajeros en autobús (VDE); autorización de transporte público de mercancías habilitante para hacer transporte con vehículos de hasta 3,5 toneladas de masa máxima (MDLE) y autorización de operador de transporte habilitante para intermediar en la contratación de transportes públicos de mercancías (OT). En todos los casos deberán estar en vigor a la fecha de solicitud de las ayudas.

Serán también beneficiarias aquellas personas físicas o jurídicas privadas que presten el servicio público de transporte urbano en autobús y estén exentas de la obtención de las autorizaciones anteriores, así como las que intervengan en el proceso de transporte de mercancías como cargador/descargador o expedidor/receptor, tal y como se refleja en la Ley 16/1987, de 30 de julio, en el documento de control y en el ADR.

Las solicitudes, junto con la documentación establecida en la Orden, se presentarán, hasta el 30 de junio de 2024, de forma telemática en la sede electrónica de la Junta de Castilla y León.

La convocatoria se efectúa en régimen de concurrencia simple, o lo que es lo mismo, las solicitudes serán atendidas por riguroso orden de presentación hasta el agotamiento de los fondos. El texto completo podrá consultarse en la Base de Datos Nacional de Subvenciones (<https://www.pap.hacienda.gob.es/bdnstrans/ge/es/convocatorias>) y en la sede electrónica de la Administración de la Comunidad de Castilla y León (<https://www.tramitacastillayleon.jcyl.es>). ■

SVR SERVIREAC

ASISTENCIA EN CARRETERA PARA VEHÍCULOS INDUSTRIALES

- ✓ SERVICIO 24H / 365 DÍAS
- ✓ REPARACIONES IN SITU
- ✓ ÚLTIMA TECNOLOGÍA
- ✓ RESCATES
- ✓ ASISTENCIA RÁPIDA
- ✓ TODO TIPO INDUSTRIALES
- ✓ NEUMÁTICOS
- ✓ COBERTURA NACIONAL

ASISTENCIA PERSONALIZADA PAGO POR USO



www.servireac.com

Teléfono 24 horas: 91 330 94 01

Oficina Central: 91 353 69 98

Alfonso Rueda destaca la apuesta de Galicia por el transporte público, con medidas como la gratuidad de las líneas interurbanas de autobús para jóvenes y mayores



En la inauguración de la III Feria de transporte de viajeros por carretera [Expobús Iberia 2023](#), el presidente de la Xunta puso en valor la inversión que hace, cada año, de 100 millones de euros en el transporte público autonómico.

Durante la inauguración de la III Feria de transporte de viajeros por carretera [Expobús Iberia 2023](#), que se celebró del 16 al 18 de noviembre en Silleda, en la Feria Internacional de Galicia Abanca, el presidente de la Xunta, Alfonso Rueda, destacó la

apuesta de la Xunta por el transporte público, que se traduce en medidas como la gratuidad de las líneas interurbanas de autobús para los menores de 21 años, que se extenderá también a los mayores de 65 años a partir del próximo año.

En el acto, en el que estuvo acompañado por la conselleira de Infraestructuras y Movilidad, Ethel Vázquez, precisó que, gracias a las medidas de la Xunta, los mayores gallegos también podrán viajar gratuitamente -igual que ya hacen los jóvenes- en las más de 3.500 líneas de transporte interurbano que dependen de la administración autonómica, además de en el barco de la ría de Vigo y en el FEVE de la comarca de Ferrol. Para beneficiarse de esta bonificación, solo necesitarán pagar su viaje con la Tarjeta de Movilidad de Galicia, que se puede solicitar en las oficinas de Abanca.

Además, el titular del Ejecutivo gallego explicó

que **el autobús es un medio de transporte fundamental para una comunidad como Galicia**, con una población muy dispersa y una orografía compleja. De ahí que el Gobierno gallego haya hecho una importante apuesta en los últimos años por renovar el mapa de líneas y por hacerlo más eficiente. Así, cada año la Xunta invierte 100 millones de euros en el transporte público autonómico, un esfuerzo inversor que permitió pasar de las 900 líneas a las 3.500 actuales, o la que el 90% de la población disponga hoy de una parada a 500 metros de su casa.

Por último, Rueda reafirmó el compromiso de la Xunta para seguir apoyando a las empresas del transporte por carretera de viajeros; y elogió que, gracias a Expobus, Galicia se sitúe como escapate a nivel nacional e internacional de todas las novedades relacionadas con este sector. ■

La Xunta abre una nueva convocatoria de ayudas a la formación de los profesionales del sector del transporte por carretera

Dotada con un presupuesto de 500.000 €

La Consellería de Infraestructuras e Mobilidade acaba de abrir una nueva convocatoria de ayudas a la formación de los profesionales del sector del transporte por carretera a las que se destinará una inversión de 500.000 euros, publicándose en el [Diario Oficial de Galicia](#) esta convocatoria de ayudas a la formación de los profesionales del transporte para el próximo año 2024.

La orden, publicada el pasado 30 de noviembre, fija las bases por las que se regirá el otorgamiento de estos incentivos, que van dirigidos a las entidades que se integran en el Comité Galego de Transportes por Estrada: asociaciones o federaciones de transportistas con el objeto de que elaboren y

lleven a cabo un plan formativo sobre las materias de mayor interés para los profesionales del sector.

Las entidades deberán presentar un plan formativo que abarcará la totalidad de cursos o seminarios que pretendan realizar en el año 2024.

Estas organizaciones dispondrán de un mes, contado desde el 1 de diciembre, para presentar sus solicitudes. El procedimiento de concesión de estas ayudas se tramita en régimen de concurrencia competitiva.

Al amparo de esta orden serán subvencionables las actividades formativas que se realicen a



partir del 1 de enero de 2024 y antes de que recaiga la resolución definitiva. Esas actividades deberán incluirse, en todo caso, dentro del plan formativo presentado con la solicitud y prestarse de acuerdo con las previsiones contenidas en esta orden, concretamente, las relativas a los importes máximos subvencionables, a la comunicación de su inicio y a la subcontratación.

La orden de ayudas establece la fecha de 2 de noviembre de 2024 como último día para presentar la documentación justificativa de las acciones formativas realizadas al amparo de esta convocatoria de ayudas.

Con estos incentivos la Xunta fomenta que las entidades beneficiarias puedan mejorar las capacidades de sus asociados en ámbitos tan importantes como la seguridad viaria, la manipulación de mercancías peligrosas o la eficiencia en la gestión empresarial.

Además, se incluye la subvención de cursos para obtener el Certificado de Aptitud Profesional (CAP), requisito imprescindible para los conductores que

quieran operar en el mercado profesional desde la entrada en vigor del Real Decreto 1032/2007, de 20 de julio.

También se promueve la realización, por parte de las asociaciones del sector, de iniciativas de carácter formativo en otros ámbitos de interés para los profesionales del transporte, como la mejora en el conocimiento de diferentes idiomas, tanto para los profesionales del taxi como para todas aquellas personas que realizan transportes internacionales.

El desarrollo de estas actividades por parte de las asociaciones profesionales del sector del transporte facilita la plena adaptación de las acciones formativas a la evolución de las necesidades de los profesionales, dando continuidad a una línea de actuación que la Xunta viene desarrollando en estos últimos años.

En las tres últimas convocatorias, en el año 2021, 2022 y 2023, la Xunta concedió ayudas que permitieron la realización de 487 cursos en los que participaron un total de 7.186 profesionales. ■

La Ley de Movilidad Sostenible conduce a Euskadi hacia una mayor cohesión social y territorial

Un marco que impulsará la movilidad sostenible de Euskadi, utilizando como elementos clave la movilidad activa y el transporte público



El consejero Arriola, responsable de Transportes, destaca que “es una norma de gran importancia para lograr un sistema de transporte sostenible, moderno y que vertebre a la sociedad de Euskadi”.

El pasado mes de noviembre, el Parlamento vas-

co aprobó la nueva Ley de Movilidad Sostenible de Euskadi, publicándose el día 23 en el [Boletín Oficial del País Vasco](#). Una norma que ha sido promovida por el Departamento de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes del Gobierno Vasco para reforzar la transición a un modelo que minime su impacto medioambiental. Al respecto, el

consejero, Iñaki Arriola, ha valorado positivamente la aprobación de la nueva ley y ha ensalzado en la Cámara vasca que se trata de una ley cuyo objetivo principal es “reducir la huella de carbono y avanzar hacia un sistema de transportes intermodal que priorice el acceso a las personas al transporte público”. “Se trata de una norma de gran importancia, cuyo propósito fundamental es lograr un sistema de transporte sostenible, moderno y enfocado a una función de vertebración social que incumbe a toda Euskadi”, ha explicado.

Arriola ha recordado que el transporte representa la cuarta parte de las emisiones de gases de efecto invernadero en la UE y supone un ámbito en el que es preciso trabajar para alcanzar la neutralidad climática en 2050. Con el paso dado por el Legislativo vasco, Euskadi contará, a partir de la publicación de la ley en el Boletín Oficial del País Vasco, con un marco que impulsará la movilidad sostenible de Euskadi, utilizando como elementos clave la movilidad activa y el transporte público.

En este sentido, se incorporan novedades que incluyen derechos y obligaciones de la ciudadanía, la participación de la ciudadanía en la elaboración de las estrategias de movilidad o la obligación de los municipios de tener en cuenta el impacto en la movilidad sostenible de sus actuaciones urbanísticas.

Además, el consejero ha resaltado que el articulado recoge “la opción de establecer medidas fiscales y financieras que desincentiven actividades que vayan contra la movilidad sostenible, con tasas, cánones, tributos y reducción, y abre la puerta a bonificaciones o exenciones para formas de transporte que no dañen el medio ambiente”. La ley establece un marco para que las diputaciones y los ayuntamientos puedan activar herramientas de política económica y fiscal para profundizar en la sostenibilidad del sector del transporte.

La norma recoge la obligación de que los títulos de transporte sean interoperables entre sí en el plazo de dos años

Títulos del transporte plenamente interoperables

La norma recoge asimismo la obligación de que los diferentes títulos de transporte que existen en Euskadi sean interoperables entre sí en el plazo de dos años desde la aprobación de la nueva norma, con el objetivo de facilitar que las personas los utilicen en distintos modos de transporte de la comunidad autónoma, facilitando así la intermodalidad. De cara a futuro, la ley obliga a que, en caso de crear nuevas tarjetas de transporte, estas estén configuradas desde su inicio para poder ser utilizadas en todos los servicios de transporte público. En todo caso, la ley defiende la necesidad de apostar por un sistema tarifario único e integrado en toda Euskadi.

Municipios diseñados para la movilidad activa

La nueva legislación hace hincapié en fomentar la movilidad activa, a pie y en bicicleta. Para lograrlo plantea que los municipios deberán promoverla desde la planificación urbanística y el diseño de ciudades y pueblos, con medidas como la pacificación del tráfico y la preferencia del uso peatonal de calles, plazas y avenidas. También incorpora la obligación de que edificios públicos y estaciones alberguen aparcabicis y que los nuevos edificios de viviendas cuenten con espacios seguros y resguardados para este medio de transporte sostenible.

La ley establece por primera vez derechos y obligaciones de la ciudadanía, entre ellos el derecho a acceder a un servicio de transporte público con independencia del lugar de residencia, y fija cauces de participación pública en el diseño de las medidas para propiciar la movilidad respetuosa con el medio ambiente. También aborda la regulación de planes de movilidad sostenible en Euskadi y en los tres territorios históricos para trabajar a lo largo de una década en esta materia, y extiende esa obligación a los municipios de más de 5.000 habitantes. Entre los planes, la nueva norma también incluye los de movilidad en los centros de trabajo. ■

ANET facilita el acceso al sector de 17 conductoras de autobús a través del servicio social base de su localidad

15 de las seleccionadas terminaron la formación completa y el 80% ya están trabajando.

ANET, Asociación Navarra de Empresarios de Transporte por Carretera y Logística y miembro de CONFEBUS, ha coordinado con el Servicio Social Base de su localidad (Noáin) y el Servicio Navarro de Empleo un programa para formar como conductoras de autobús a 17 personas en una situación económica complicada. El Servicio Social Base se encargó de la selección de las candidatas y el Servicio Navarro de Empleo subvencionó gran parte del programa gestionado por ANET.



La iniciativa surgió a partir de una encuesta de necesidad de conductoras que realizó la Asociación a sus empresas del sector del transporte de viajeros. La demanda y el interés en la propuesta llevó a planificarlo inmediatamente, desde septiembre de 2022 hasta marzo de 2023, momento en el que vio la luz este programa de formación y orientación laboral con compromiso de empleo.

Natalia Aguirre, responsable de formación en ANET, califica los resultados como “muy positivos”. Explica que “de las 17 personas seleccionadas, 15 finalizaron la formación completa, que incluía aprobar el CAP inicial y el permiso de conducir D”. Además, señala que “el 80% ya están trabajando como conductoras de autobús, incluso habiendo durado el proceso 8 meses debido a los tiempos de espera para la examinación por parte de la DGT, de forma que agradezco a las alumnas

su constancia y paciencia”.

Aguirre considera que “el programa ha sido un éxito porque, desde el inicio, ha contado con la motivación, la ilusión y la resiliencia de las participantes; que se encontraban en una situación límite, y que han sabido volcar sus esfuerzos para acceder en tiempo récord a un sector que les ha brindado estabilidad, independencia y, sobre todo, empoderamiento”.

ANET reconoce así el trabajo del Servicio Social Base de su localidad y del Servicio Navarro de Empleo, que les ha permitido “facilitar el acceso a este sector con tanta demanda de conductoras y orientar en la formación, empleabilidad y profesionalidad a un grupo de mujeres que ha demostrado más que ganas por llevarnos en autobús”. ■

En 2024 se celebrará el 20 aniversario de las Jornadas del Sector del Transporte de Viajeros de Andalucía, organizadas por APETAM y FEDINTRA

Además, habrá una amplia zona expositiva para la generación de negocio



Formación de profesionales, encuentros y foros para analizar la situación de este segmento económico vital para el turismo y la movilidad.

Llegan de nuevo las **Jornadas del Transporte de Viajeros de Málaga - Jornadas Andaluzas**, que se celebrarán los días **29 de febrero y 1 de mar-**

zo de 2024 en el Palacio de Ferias y Congresos de Málaga. Esta cita supone la **Vigésima Edición** desde que empezara en formato provincial y la quinta con vocación regional. “Una fecha muy importante para los profesionales y empresas del sector, que ya acumula esta tradición de 20 años, y en el que esperamos sea un gran éxito de partici-

pación”, asegura el presidente de FEDINTRA y de APETAM, Antonio Vázquez Olmedo.

Con el objetivo de aumentar la formación de los profesionales, y de **conocer las últimas novedades del sector del transporte de viajeros por carretera**, estas dos jornadas en Málaga también servirán para compartir experiencias sobre lo acontecido en los últimos ejercicios. Cómo ha afectado a las más de 500 empresas de Andalucía, y qué líneas hay que seguir en los ámbitos públicos y privados para impulsar más el transporte colectivo, el turismo o las relaciones con la Administración.

También tendrán peso el análisis de los problemas a los se enfrentan los profesionales del sector, con muchos frentes abiertos para mantener la viabilidad de las empresas, la calidad en los servicios y **la innovación en una movilidad sostenible, inteligente y accesible**.

La situación del sector del transporte de viajeros

por carretera de Andalucía es todavía difícil, pero al menos en cuanto al transporte turístico y discrecional, se empieza a visualizar cierta recuperación. Aunque aún quedan numerosas cuestiones que solventar **en materia de transporte escolar, con indemnizaciones aún por cobrar y cientos de concesiones pendientes de prórroga o revisión**. Además, muchas líneas regulares han entrado en déficit de viajeros. A esta difícil situación hay que sumar los elevados costes de mantenimiento de las flotas y el desorbitado precio de los combustibles.

“Esperamos que la celebración de estas jornadas congregue al mayor número de empresas del sector, conocer las últimas novedades técnicas y también para que los profesionales intercambien experiencias. La situación es difícil aún, pero confiamos en la fuerza de un tejido empresarial que siempre se ha rehecho en escenarios complejos”, apunta Antonio Vázquez Olmedo, presidente de APETAM y FEDINTRA. ■

La FEBT se muestra satisfecha ante la convocatoria del Govern Balear del primer curso para la formación de conductores profesionales

En respuesta a las reiteradas peticiones de la FEBT, el Govern Balear, a través del SOIB y en coordinación con varias autoescuelas de Mallorca, convoca el primer curso para la formación de conductores profesionales imprescindibles para garantizar el futuro del sector en Baleares.

El [Servei d'Ocupació de les Illes Balears](#) dependiente de la Conselleria d'Empresa, Ocupació i Energía, ha convocado en su oferta formativa un programa de cualificación inicial acelerada para la

obtención del permiso de conducir clase D y C, dirigida tanto a personas en desempleo como a trabajadores en activo, en respuesta a las reiteradas peticiones que desde la FEBT, Federación Empresarial Balear de Transportes, se han realizado en demanda de más conductores profesionales en Baleares que garanticen el futuro del sector.

Así, el SOIB ha informado que ya se ha publicado y se puede consultar toda la información relativa al curso dirigido a capacitar nuevos conductores profesionales mediante la obtención de los permisos



tos D y C, a través de su intranet a disposición pública.

A su vez, la Dirección General de Movilidad ha colaborado con el SOIB para que la formación que se incluye en esta convocatoria sea toda la necesaria para ejercer de conductor de transporte público.

En tal sentido, el SOIB ha indicado que hasta ahora los centros formativos que imparten la capacitación para la obtención de los diferentes permisos de conducción inscritos para la obtención del permiso de conducir clase D son: *Autoescuela Auto-Tècnica*, *Perelló Autoescuela*, *Autoescuela Miguel Kalet*, *Centro de formación Botella-Mediterránea* y *Autoescuela Vivero*. Asimismo, sobre la formación para el acceso a las pruebas de clase C, además de las empresas antes mencionadas, también se impartirán clases en la Autoescuela Géminis Son Ferriol. En total, se calcula que fruto de

esta primera convocatoria más de 150 personas de la comunidad balear tendrán la oportunidad de recibir la formación gratuita que los capacite para superar las pruebas de la Dirección General de Tráfico, que les otorgue los permisos para convertirse en futuros conductores profesionales del transporte de mercancías y del servicio discrecional de viajeros.

En este sentido, la FEBT, y en su nombre Petra Mut, ha expresado su satisfacción por esta iniciativa formativa, considerándola imprescindible y necesaria para el futuro del sector. A pesar de representar un primer paso, Mut ha destacado que la entidad se muestra esperanzada por primera vez en obtener resultados. Además, espera que esta convocatoria no sea temporal y confía en que se vuelvan a convocar nuevos cursos para cubrir el número necesario de conductores profesionales que requieren las Islas. ■



RECONOCIDO MUNDIALMENTE ORGULLOSOS DE SER INDEPENDIENTES

Hanover goza de una reputación mundial por sus productos excepcionales, sus garantías líderes en el sector y su servicio inigualable.

Como fabricante independiente de sistemas de información al pasajero innovadores y fiables, prestamos apoyo a las redes de transporte en más de 75 países de todo el mundo.

Desde que se fundó nuestra empresa hace más de 35 años, hemos crecido con fuerza, convirtiéndonos en una empresa internacional con filiales en Europa, Norteamérica y Australia, además de asociarnos con agentes en otros territorios de todo el mundo.

En la actualidad contamos con más de 300 empleados en todo el mundo, todos ellos comprometidos con nuestros valores fundamentales de calidad, fiabilidad e innovación.

SALESSP@HANOVERDISPLAYS.COM
HANOVERDISPLAYS.COM

Follow us on social



Grupo Ruiz redefine la movilidad a través de su solución tecnológica ‘Vanwardia’

Con el objetivo de promover la movilidad sostenible a través del uso de tecnologías de última generación

Dentro de este proyecto, nace la **Plataforma MaaS**, que integra todas las opciones de transporte público en una sola aplicación accesible desde cualquier smartphone y ya está presente en Badajoz desde finales de 2022, donde cerca de 27.000 usuarios ya disfrutan de todas sus ventajas.

Impulsar la transformación tecnológica y el progreso en la sociedad a través de soluciones innovadoras es uno de los compromisos de [Grupo Ruiz](#), holding español especializado en la movilidad por carretera de las personas.

Por este motivo, ha puesto en marcha ‘**Vanwardia**’ un proyecto que tiene como objetivo mejorar la calidad de vida en las ciudades y promover un futuro sostenible mediante el uso de tecnologías de última generación para optimizar el transporte, el flujo de tráfico y promover la movilidad sostenible.

Dentro de este proyecto, nace la **Plataforma MaaS** (Mobility as a Service), una solución que rei-



imagina la forma en que las personas se desplazan en las ciudades. Esta plataforma integra todas las opciones de transporte público, como los autobuses urbanos, las bicicletas compartidas, servicios de *carsharing* y otros servicios de movilidad, en una sola aplicación accesible desde cualquier smartphone.

Con la Plataforma MaaS de ‘Vanwardia’, los usuarios pueden planificar, reservar y pagar sus viajes de manera conveniente y eficiente, todo desde una sola interfaz.

Asimismo, con esta solución inteligente las ciudades pueden combatir las congestiones de tráfico y optimizar el transporte público para un futuro más sostenible.

Badajoz, primera ciudad en implantar este servicio

La Plataforma MaaS de ‘Vanwardia’ de Grupo Ruiz ya



está presente en Badajoz desde finales de 2022, donde cerca de 27.000 usuarios ya disfrutaban de todas sus ventajas. En los próximos meses, la intención de la compañía es implantar esta solución en otras ciudades como Toledo.

La Plataforma MaaS es completamente personalizable y puede adaptarse a cada ciudad y necesidades de movilidad. En este sentido, la solución

tecnológica permite customizarse exclusivamente para cada ciudad, reflejando sus características y ofreciendo una experiencia de usuario inigualable.

Grupo Ruiz presentó los detalles de 'Vanwardia' coincidiendo con la celebración del **Global Mobility Call 2023**, la feria de referencia internacional sobre la movilidad sostenible. ■

Alicante avanza hacia un transporte público más sostenible

Con la llegada del primer autobús eléctrico y 20 híbridos



El Ayuntamiento y Vectalia han incorporado el primer vehículo 0 emisiones, tras probar diferentes soluciones, al que le seguirán otros 19 antes de finalizar 2024 con 21 millones de inversión.

El alcalde de Alicante, Luis Barcala, y Antonio Arias, presidente del Grupo Vectalia, empresa concesio-

aria del transporte colectivo urbano en autobús, presentaron 23 de los 46 vehículos con los que se renovará la flota antes de finalizar 2024, siguiendo lo previsto en el nuevo contrato, con una inversión de nueve millones de euros que alcanzará los 21 cuando se complete el proceso.

Barcala y Arias estuvieron acompañados por los

concejales de Movilidad Urbana, Carlos de Juan, y Seguridad Ciudadana, Julio Calero, junto a los responsables de Transportes de Viajeros de Vectalia, Raúl Cantero, y el director de Mia, Juan Antonio Martí.

La renovación se pone en marcha con esta incorporación de los 23 nuevos vehículos, de los que 20 son híbridos, uno eléctrico y dos microbuses convencionales -la mitad de los previstos-, siguiendo el objetivo marcado de avanzar hacia un transporte público más sostenible, con menos emisiones, y también más accesible.

El alcalde de Alicante, Luis Barcala, y el presidente del grupo Vectalia, Antonio Arias presentaron estos nuevos autobuses que han entrado en funcionamiento de forma gradual a lo largo del mes de noviembre. Concretamente, se trata de tres vehículos híbridos articulados de 18 metros del modelo Lion's City 18C EfficientHybrid de MAN y otros cuatro del modelo Citaro G Hybrid de Mercedes-Benz, 14 autobuses estándar de 12 metros de los modelos Citaro Hybrid de Mercedes-Benz y Lion's City 12 E de MAN y dos microbuses Sprinter City 45 de la marca Mercedes-Benz.

Al respecto, Luis Barcala señaló que “tal y como nos comprometimos con la adjudicación de la nueva contrata del servicio urbano de autobuses de transporte colectivo, después de más de 50 de servicio de la anterior, es avanzar hacia la consecución de un transporte más limpio, con menos emisiones y, por lo tanto, más sostenible. Y ello va a ser posible con la incorporación de vehículos cada vez más eficientes, con tecnologías híbridas, y -sobre todo- eléctricas o de 0 emisiones”.

“Incorporamos el primer autobús eléctrico a la flota -tras meses de pruebas de distintos modelos movidos con tecnologías limpias eléctricas o con hidrógeno-, que será el primero de los 20 que están comprometidos por contrato y que están en producción y se incorporarán a la flota antes de que acabe el próximo año 2024”, añadió el alcalde.

“Esta es una magnífica gestión de la empresa concesionaria, Vectalia Mia, que llega con una inversión de nueve millones de euros, con financiación europea dentro del proceso que se impulsa desde la Unión Europea para avanzar hacia unas ciudades cada día más limpias y sostenibles, donde se

disfrute de una mejor calidad del aire, con calles mejor preparadas para el paseo y con un tráfico más calmado”, recalcó el alcalde.

A su vez, Antonio Arias puso de relieve “el esfuerzo que realiza la compañía para atender las necesidades que nos plantea el Ayuntamiento y una ciudad como Alicante de renovar la flota del transporte colectivo en el servicio de autobús urbano con vehículos cada día más eficientes y limpios, escogiendo siempre la mejor opción después de meses de pruebas de vehículos 0 emisiones de distintas firmas”.

“Además de renovar la flota, estamos trabajando para adaptar las cocheras a la llegada de los vehículos eléctricos instalando puntos de recarga, al tiempo que seguimos probando nuevas tecnologías limpias como el hidrógeno, para ver si se convierte en una opción de futuro para el transporte colectivo”, añadió el presidente del Grupo Vectalia.

El pasado 27 de octubre se estrenó con motivo del Día Internacional del Turismo un nuevo turibús y antes de finalizar el próximo año está previsto la llegada de otros 22 vehículos eléctricos para completar la renovación de una flota a la que ya se han venido incorporando unidades híbridas en los últimos años. También, se ha implantado un sistema de información en tiempo real sobre paradas y avisos de interés a través de pantallas en todos los autobuses.

Características de los vehículos

Estos nuevos autobuses cuentan todos con tres puertas, una de acceso y dos de salida para facilitar la accesibilidad y sobre todo las bajadas de los usuarios del autobús. Vectalia y el Ayuntamiento de Alicante siguen apostando por la accesibilidad, y prueba de ello son estos nuevos vehículos, que equipan todas las facilidades y comodidades para las personas con movilidad reducida. Todos los autobuses incorporan una rampa para el acceso y espacios destinados para las sillas de ruedas.

En el interior también cuentan con pantallas con indicaciones visuales y auditivas donde se puede visualizar el recorrido de la línea y la próxima parada, además de otra información de interés para el usuario. ■

Jiménez Movilidad celebra sus 140 años con la inauguración de unas nuevas instalaciones en Zaragoza

Dedicados al servicio de sus clientes



El zaragozano polígono de Malpica acogió la inauguración de las nuevas instalaciones de Jiménez Movilidad en la celebración de sus 140 años “dedicados al servicio de sus clientes”.

Más de 10.000 m² acogen la nueva sede de esta empresa familiar en la capital aragonesa, en la que albergarán las nuevas oficinas y el garaje, expandiéndose y haciendo crecer su volumen de negocio para que los usuarios vean recompensada su confianza por una organización que no ha dejado de innovar en sus 140 años de historia.

El objetivo de la construcción de estas nuevas instalaciones es mejorar la calidad de los servicios que ofrece tanto en el territorio aragonés como en el resto de sus áreas de influencia. En concreto, buscan incentivar la explotación de líneas regulares, transporte escolar, transporte laboral y transporte discrecional. Durante la inauguración se descubrió una placa conmemorativa. **Al acto acudieron el presidente de Aragón, Jorge Azcón, y su homólogo de La Rioja, Gonzalo Capellán, que acompañaron a José Ignacio Jiménez y a su hijo Iñaki Jiménez, actuales responsables de la compañía.**

Los asistentes a la inauguración de las nuevas instalaciones pudieron comprobar el compromiso de Jiménez Movilidad con el transporte sostenible de viajeros. De manera progresiva la empresa está incorporando a su flota vehículos eléctricos e híbridos, estableciendo un sistema de movilidad más limpio, eficiente y respetuoso con el medio ambiente, creando un espacio público de calidad. Es parte de un compromiso con el medioambiente que les hace fomentar el uso del transporte público, que según Jiménez Movilidad evita la emisión de hasta 5 millones de toneladas de CO₂ de forma anual.

El origen de la empresa se sitúa en Arnedo en 1883, con el matrimonio formado por Melchor Jiménez y Elvira Sáenz, fundadores de la organización, que decidieron emprender con el transporte de clientes en coches de caballos desde su municipio hasta la parada de trenes de Féculas de Navarra, situada en la cercana Lodosa. La capacidad de adaptarse a los tiempos y la visión de futuro es una constante en la empresa riojana. Doña Elvira, con gran visión comercial, obsequiaba con una taza de chocolate caliente a los clientes cuando llegó el primer autobús, que transportaba a los viajeros hasta Logroño.



Quinta generación

La apertura de las nuevas instalaciones zaragozanas llega en un momento en el que desde Jiménez Movilidad quieren seguir progresando sin perder de vista sus principios fundacionales. No se olvida ninguno de los empleados de que son una empresa familiar en la que ya está presente la quinta

generación de la familia fundadora. Esta situación hace posible que mantengan **valores como el esfuerzo, la dedicación y el trabajo en equipo.**

Estos principios se han ido pasando con los años y han sido los que han propiciado el progreso de Jiménez Movilidad. La expansión nacional llegó en la tercera generación con Teodoro y Juan Francisco

Jiménez, y se incentivó en la época en la que la cuarta generación, con José Ignacio Jiménez al frente, estuvo en la dirección del negocio. Y, en la actualidad con Iñaki Jiménez, quinta generación.

Este 2023, Jiménez Movilidad ha visto recompensada su trayectoria de más de 100 años en forma de premios. Sus responsables han recogido numerosos galardones a lo largo de su dilatada carrera, destacando recientemente el **premio nacional 'Empresa del Año 2022'** otorgado por la prestigiosa publicación 'Autobuses & Autocares', en el ámbito del transporte regular, y el **premio 'Excellencia Empresarial 2023'**, otorgado por el periódico La Razón en reconocimiento a su trayectoria.

Transporte de viajeros en varias zonas de España

A pesar de sus orígenes riojanos, desde Jiménez Movilidad están ampliamente influenciados por su afán de querer hacer avanzar la movilidad por toda España y por ello prestan servicio a lo largo de todo el país. **Actualmente desarrolla su actividad en La Rioja, Aragón, Cantabria, Asturias, Comunidad de Madrid, Comunidad Valenciana y Gran Canaria**, cubriendo el amplio y completo abanico de opciones de transporte de viajeros: líneas regulares, transporte urbano, interurbano, metropolitano, servicios discrecionales, etc. Un gran grupo empresarial, con una extensa trayec-

toria en el sector, que según los responsables de la entidad es percibido por los usuarios como una empresa de transporte segura, dedicada y fiable.

En Aragón cuenta con un extenso número de servicios que hacen que los ciudadanos de diferentes localidades vean por sus calles los autobuses con los colores beige y rojo que caracterizan a esta empresa familiar. Cuentan con la adjudicación del transporte urbano de la localidad zaragozana de Tarazona, prestando servicio en varios turnos de mañana y tarde durante todos los días de la semana y conectando el Casco Histórico turiasonense con los diferentes barrios del municipio. Las rutas de transporte interurbano también tienen muy presente la Comunidad aragonesa, conectando Zaragoza tanto con Murcia, trayecto que posibilita que los zaragozanos vayan de forma cómoda a una localidad con un rico patrimonio, como con Burgos y Logroño, en un corredor fundamental tanto por su influencia turística como empresarial. Y, recientemente, Jiménez Movilidad ha reafirmado su compromiso con la conexión de las provincias aragonesas accediendo a al servicio de transporte que conecta Zaragoza con Teruel con parada en varias localidades. ■

Con orígenes riojanos, Jiménez Movilidad ya presta servicio por toda España

Julián de Castro cumple 110 años en la carretera

Con 140 autobuses y 260 empleados, la empresa presta servicio con 16 líneas que comunican 10 municipios

La empresa de autocares Julián de Castro cumple 110 años y, para conmemorar esta efeméride, celebró un acto conmemorativo en el Teatro Bulevar de Torreldones, al que asistieron la presidenta de la Comunidad de Madrid, Isabel Díaz Ayuso, el consejero de Vivienda, Transportes e Infraestructu-

ras, Jorge Rodrigo, los alcaldes de los municipios en los que opera la empresa Julián de Castro, así como otras autoridades.

Autocares Julián de Castro, que nació en 1913 con tan sólo un coche de caballos que trasladaba unos



pocos vecinos de Galapagar a Torrelodones, es hoy uno de los principales operadores de transportes de viajeros, que cuenta con 140 autobuses, 260 empleados. Presta servicio con 16 líneas que comunican 10 municipios (Las Rozas, Majadahonda, Collado Villalba, Galapagar, Torrelodones, Valdemorillo, Colmenar del Arroyo, Villanueva del Pardillo Colmenarejo y Navalagamella) del Noroeste entre sí y con la capital de España, trasladando 8,5 millones de viajeros al año.

Desde que se creara el Consorcio Regional de Transportes, Julián de Castro forma parte del mismo, contribuyendo a que sea un referente de calidad del transporte de los madrileños, tanto a nivel nacional como internacional, al tiempo que se ha convertido en un referente en el sector del transporte de pasajeros de la Comunidad de Madrid.

El presidente ejecutivo de la empresa, **Julián de Castro Sanz**, quiso destacar como uno de los principales valores de la compañía su capital humano: “Creo que hemos hecho un buen trabajo en equipo, mi familia y la excelente plantilla de tra-

bajadores, que son como de la familia. Ese sentimiento de pertenencia, de orgullo, es la esencia de una empresa familiar, donde por encima de los grandes datos, están los grandes logros y las emociones. La satisfacción por el trabajo bien hecho, que no cabe en ningún plan de negocio, en ninguna economía de escala ni en ninguna tabla de Excel”.

Asimismo, en su intervención, **Isabel Díaz Ayuso** destacó que “gracias al tesón de empresas como ésta y a las políticas de la Administración regional, el transporte público de la Comunidad de Madrid es uno de los mejores del mundo”.

Comprometidos con el medioambiente

Autocares Julián de Castro siempre se ha caracterizado por su responsabilidad social, especialmente en lo que se refiere al cuidado del medioambiente.

En 2013 fue uno de los operadores privados pioneros en España en la incorporación de autobuses

híbridos a su flota. Desde entonces ha adquirido 25 autobuses de este tipo y en los próximos dos años contarán con otros 22. Cada uno de estos vehículos reduce, durante su vida útil, 2,5 toneladas de CO₂. En 2022 redujo la emisión de 70 toneladas de CO₂, una cantidad equivalente al oxígeno producido por 3.500 árboles en doce meses. “El autobús no es sólo una alternativa de movilidad, sino un modelo de sostenibilidad y responsabilidad social. Reducir la huella de carbono no es un freno al desarrollo, sino en una palanca para avanzar hacia el desarrollo sostenible”, destacó Julián de Castro.

Innovación y futuro

En esta misma línea, la empresa ha iniciado un programa de pruebas con autobuses 100% eléctricos, que supondrán un ahorro energético del 40. Entre otras apuestas de innovación ya en funcionamiento, destaca el carril reversible en Valdemorillo para priorizar el paso de autobuses con balizas inteligentes o diferentes herramientas tecnológicas que permiten el seguimiento de la flota en tiempo

real, el chequeo constante de las medidas de seguridad y la planificación del mantenimiento de los vehículos.

Reconocimiento

Durante el acto, se entregó una placa conmemorativa a **José Luis Pertierra**, fundador de FENEBUS en 1978, organización clave para el desarrollo del sector, como reconocimiento a más de cuatro décadas de trabajo.

Asimismo, se hizo entrega de un **cheque de 15.000 euros a la AECC**, con el fin de colaborar con la encomiable labor que desarrolla esta entidad en la lucha e investigación de la enfermedad. ■

La presidenta de la Comunidad de Madrid, Isabeñ Díaz Ayuso, acompañó a la empresa en la celebración del aniversario



Monbus inicia la prestación del servicio de transporte entre Alcantarilla-Murcia y entre Beniel-Murcia

Con esta adjudicación se potencia el transporte entre las localidades y se mejoran los recorridos y paradas



El pasado 3 de diciembre, Monbus inició la prestación efectiva del servicio público de transporte regular de viajeros de uso general por carretera entre las localidades de Alcantarilla y Murcia (MUR-001), y entre las localidades de Beniel y Murcia (MUR-002), contratos de concesión adjudicados por la Dirección General de Movilidad y Transportes de la Consejería de Fomento e Infraestructuras de la Región de Murcia.

Ambos servicios han sido adjudicados hasta que se produzca la creación y posterior adjudicación de los nuevos servicios derivados de la elaboración del Mapa Concesional de Transporte de Viajeros por Carretera de la Región de Murcia, y en todo caso por un plazo no superior a dos años.

Con esta adjudicación a Monbus, actual prestadora del servicio público de transporte de uso general de viajeros por carretera entre Murcia y Pedanías dependiente del Ayuntamiento de Murcia, y con la coordinación llevada a cabo entre la Consejería de Fomento e Infraestructuras de la Región de

Murcia y el Ayuntamiento de Murcia, se potencia el transporte público entre las localidades de Murcia, Alcantarilla, Beniel y Santomera al aumentar las frecuencias. Se mejoran además los servicios en oferta y los recorridos urbanos e interurbanos, ya que todas las líneas afectadas por la coordinación se benefician de las paradas en el municipio de Murcia al no existir las prohibiciones de tráfico.

Los autobuses adscritos a ambas concesiones que están rotulados con la imagen de marca MOVIBUS, son Setra 415 LE Business y Mercedes Benz Intouro, todos de motorización Euro 6, equipados con butacas reclinables con cinturón de seguridad, y con rampa/plataforma elevadora para el acceso de Personas de Movilidad Reducida. Se ofrece así un servicio más accesible, más sostenible y más económico para las personas usuarias del transporte.

Monbus ha subrogado a 39 trabajadores provenientes de las dos empresas operadoras que prestaban el servicio hasta el pasado 2 de diciembre. ■



www.iddonia.com

Tf: +34 938 481 567

info@iddonia.com

La App Web para reclamaciones de usuarios de Transporte que cumple con la obligación ministerial y autonómica.

La solución tecnológica para dar cumplimiento a la Resolución de 24 de julio de 2020 de la Dirección General de Transporte Terrestre, que establece las condiciones que deben cumplir las aplicaciones informáticas y los formularios electrónicos de reclamaciones de los usuarios de los servicios públicos de transporte regular de uso general.

Objetivo de la Resolución

La Resolución de 24 de julio de 2020 establece las condiciones que deben cumplir las aplicaciones informáticas y los formularios electrónicos de reclamaciones de los usuarios de los servicios públicos de transporte regular de uso general en España.

Su objetivo es garantizar la calidad y la eficacia de los servicios de transporte público en el país, así como facilitar el acceso de los usuarios a los mecanismos de reclamación y resolución de conflictos.

La resolución establece la obligación de que las empresas de transporte público proporcionen información clara y detallada sobre los procedimientos de reclamación y resolución de conflictos a sus usuarios, así como la necesidad de establecer plazos máximos para la resolución de las reclamaciones.



El Nanogrado de Transporte 4.0 estrena acreditación de blockchain

Fundación Telefónica, CEOE, ASTIC y CONFEBUS organizan esta formación online, que ya va por su cuarta edición

Los diplomas de los nanogradados del programa formativo 'Profesionales 4.0' estarán ahora acreditados en blockchain, a través de la solución de certificación TrustOS desarrollada por Telefónica Tech, para garantizar ante terceros su veracidad y autenticidad.

Telefónica Tech acreditará con tecnología blockchain, a través de su solución de certificación de información TrustOS, los nanogradados de 'Profesionales 4.0', el programa de formación online y gratuito impulsado por Fundación Telefónica y CEOE que tiene como objetivo capacitar digitalmente a los profesionales de los sectores productivos clave para que sean punteros y competitivos en el mercado, y en el que se incluye el [Nanogrado Transporte 4.0](#), lanzado junto a **ASTIC** (Asociación del Transporte Internacional por Carretera) y **CONFEBUS** (Confederación Española de Transporte en Autobús) en 2022.

La acreditación con tecnología blockchain de los nanogradados incrementa la seguridad de la titulación y minimiza las posibilidades de falsificación o

fraude, por lo que los estudiantes que completen la formación podrán demostrar ante potenciales empleadores la capacitación adquirida y garantizar la veracidad y autenticidad de la información.

Además, la aplicación de TrustOS, el servicio gestionado de blockchain de Telefónica Tech que acerca la adopción de esta tecnología a las empresas, permite la emisión completamente digital y segura de la titulación de los nanogradados, simplificando y mejorando el proceso de verificación de cualquier persona, en cualquier momento y desde cualquier parte del mundo sin necesidad de presentar el propio título. Para verificar con toda certeza tanto la fecha de emisión de la titulación como sus características o el itinerario formativo cursado por el profesional simplemente será necesario escanear un código QR único asignado a cada titulación.

En esta línea, los profesionales que completen los itinerarios dentro de los nanogradados podrán descargarse los títulos como credenciales verificables en su cartera digital homologada (EUID Wallet), convirtiendo a la Fundación Telefónica en una de

las instituciones pioneras en la Unión Europea a la hora de emitir titulaciones en este formato portable y con validez legal ante cualquiera de sus entidades públicas o privadas, favoreciendo la empleabilidad y movilidad internacional del profesional que completa un nanogrado.

El ecosistema de la nueva identidad digital europea promovido por la Comisión Europea permitirá a partir de 2024 que cualquier ciudadano o residente de la Unión pueda utilizar su cartera digital para identificarse ante las instituciones públicas o los proveedores de los servicios digitales.

“En el transporte de mercancías por carretera la digitalización es clave porque nos permite mejorar la eficiencia operativa mediante el uso de tecnologías como sistemas de gestión de transporte, rastreo de camiones por GPS y herramientas de planificación de rutas que, en definitiva, nos ayudan a optimizar nuestras operaciones y a minimizar los tiempos de espera y, por tanto, a reducir nuestros costes. La digitalización también nos proporciona una mayor visibilidad y seguimiento de las mercancías; nos permite generar de forma automática gran parte de la documentación; y nos ayuda a estar más conectados con los transportistas, los operadores logísticos, los cargadores y las autoridades reguladoras”, explica **Marcos Basante, presidente de ASTIC**, quien agrega que “nuestras compañías de transporte llevan el cromosoma digital en su ADN, por eso es crucial contar con personal bien formado en habilidades digitales”.

Por su parte, **Rafael Barbadillo, presidente de CONFEBUS**, destaca: “La digitalización es uno de los retos prioritarios para el transporte en autobús. Somos uno de los sectores más afectados por la transformación digital y mantener un constante pulso innovador por parte de las empresas es una estrategia necesaria para poder adaptarse a un nuevo entorno tanto de mercado como regulatorio. La digitalización de las empresas de transporte de viajeros por carretera puede ayudar a captar más demanda, a mejorar la calidad del servicio y la relación con el cliente, la información al viajero, el control de flotas, etc. Así, el objetivo del Nanogrado Transporte 4.0 es capacitar a las empresas de transporte por carretera en materia de transformación digital y en competencias digitales a los profesionales del sector, para así dotarles de herramientas suficientes para adaptarse, desarrollar e incluso anticiparse al reto de la transformación digital”.

La formación, clave para impulsar la digitalización

La acelerada transformación digital ha calado en todos los ámbitos económicos de la sociedad, lo que ha hecho imperativa la capacitación digital de toda su fuerza laboral. Según el informe ‘Sociedad Digital en España 2023’, la demanda de competencias digitales excede a las actividades puramente tecnológicas y comienza a asentarse en otras profesiones no digitales.

Los nanogrados de ‘Profesionales 4.0’ de Fundación Telefónica y GEOE han llegado, con la ayuda de patronales como ASTIC o CONFEBUS, a más de 75.000 inscritos desde el lanzamiento de su primera formación en 2019.

Una iniciativa que busca impulsar la capacitación en nuevas tecnologías como Big Data, Inteligencia Artificial, blockchain, Internet de las Cosas (IoT) o la robótica y los drones, a través de sus cuatro nanogrados: el ‘Nanogrado Construcción 4.0’, lanzado en 2019 con el apoyo de Fundación Laboral de la Construcción; el ‘Nanogrado Transporte 4.0’, lanzado en 2022 con ASTIC y CONFEBUS; el ‘Nanogrado Agroalimentario Hortofrutícola 4.0’, lanzado en 2022 junto con Fepex; y el ‘Nanogrado de Turismo, Hotelería y Gastronomía’, lanzado en julio de 2023.

En palabras de **Luis Miguel Olivas, director de Empleabilidad e Innovación Educativa de Fundación Telefónica**: “Esta acreditación es una muestra del alto compromiso que tenemos desde Fundación Telefónica y ‘Profesionales 4.0’ con nuestra propuesta formativa de capacitación digital. Nuestro objetivo es mejorar la empleabilidad de los profesionales de los sectores productivos clave y adaptarla, a su vez, a los nuevos entornos digitales que se están desarrollando, como es el caso de la nueva identidad digital europea”.

José Luis Núñez, responsable del negocio de blockchain de Telefónica Tech, explica: “La colaboración con Fundación Telefónica para la certificación de los nanogrados es una nueva demostración de cómo la tecnología de blockchain puede poner en valor y reforzar la transparencia en numerosos sectores y situaciones. En este caso, además, la futura emisión de los nanogrados como credenciales verificables nos permite liderar la adopción de esta tecnología y promover casos de uso en el ecosistema de EBSI (Infraestructura Europea de Blockchain) y el EUID WALLET (cartera digital de la nueva identidad digital europea)”. ■

FIAA 2024: arranca su décimo quinta edición

Del 22 al 25 de octubre de 2024, organizada por IFEMA MADRID



IFEMA MADRID trabaja ya en la décimo quinta edición de la Feria Internacional del Autobús y el Autocar, FIAA 2024, que se desarrollará del 22 al 25 de octubre de 2024, recuperando, así, su periodicidad bienal, en un momento en el que el sector experimenta claros síntomas de fortaleza.

Una reactivación que se dejará sentir en esta feria considerada como el encuentro de referencia del sector en el sur de Europa, lo que ha impulsado a la organización a aumentar las previsiones de ocupación dotándolo de un pabellón más, por lo que se celebrará en los pabellones 8 y 10 de las instalaciones de IFEMA MADRID.

Por otro lado, en su próxima edición, FIAA apuesta por su expansión internacional ampliando sus acciones a la captación de los principales compradores fuera de España. Todo ello mediante una estrecha colaboración con las asociaciones locales de empresas de transportes de viajeros en autobús de los países referentes y con la implementación de un ambicioso programa de compradores internacionales con el objetivo de garantizar la asistencia de clientes destacados que contribuyan a favorecer el acceso de los expositores a los mercados exteriores de mayor interés para la industria.

La oferta de FIAA se estructurará en torno a los

sectores de Vehículos Completos; Chasis; Carrocerías; Componentes, Accesorios y Tecnología; Mantenimiento; Infraestructuras para el Transporte, y Asociaciones, Organismos y Servicios.

Paralelamente al área de exposición, el certamen desarrollará una intensa agenda de jornadas, conferencias y otros encuentros profesionales, confi-

gurando un espacio de análisis y reflexión sobre la actualidad del sector de primer nivel. Dentro de este programa, se incluirán los ya tradicionales Premios Minibus of the Year, reconocimiento al esfuerzo en I+D de este importante segmento de la industria del autobús y del autocar. ■

#fiaa2024

ExpoBus Iberia 2023 cerró su III edición aumentando un 8,8% su afluencia y superando los 2.000 visitantes

Con una valoración muy positiva de las empresas expositoras y un alto perfil profesional de visitantes



La III Feria del Transporte de Viajeros por Carretera, [ExpoBus Iberia 2023](#), celebrada del 16 al 18 de noviembre en Silleda (Galicia), cerró sus puertas tras recibir a 2.048 visitantes, un 8,8% más que en la pasada convocatoria. Una cifra relevante teniendo en cuenta la especificidad del sector y el carácter

altamente técnico de certamen. Estos visitantes, que destacaron por su perfil profesional, procedían en su inmensa mayoría de España y Portugal, si bien también se registraron algunos asistentes de otros países, en muchos casos invitados por las empresas.

Durante tres días los asistentes pudieron conocer las últimas tendencias y novedades en el sector, tanto en vehículos como en equipamiento, sistemas, servicios y soluciones tecnológicas de 130 firmas de 18 países, las cuales estuvieron representadas por 63 expositores directos de España, Portugal, Polonia, Países Bajos, Irlanda y Australia. Unas cifras que dotaron al certamen de mayor carácter internacional, ya que estos expositores directos procedían del doble de países que en la pasada cita, siendo los extranjeros un 133% más que entonces.

Entre estos expositores de ExpoBus Iberia estuvieron muchas de las principales empresas fabricantes y carroceras del sector del autobús, además de numerosas compañías relacionadas con la industria auxiliar. Eficiencia, sostenibilidad, seguridad, accesibilidad o digitalización fueron aspectos que destacaron en la exposición.

Estas empresas trasladaron mayoritariamente a la organización una opinión muy positiva del certamen y el cumplimiento de sus expectativas, destacando en muchos casos el cierre durante

el certamen de interesantes negocios y mostrando su intención de estar de nuevo presentes en la próxima convocatoria. Propósito que también expresaron distintas empresas que en esta ocasión acudieron a la feria como visitantes, pero que pretenden participar como expositores en la siguiente cita debido a su buena impresión.

El certamen fue inaugurado por el **presidente la Xunta de Galicia**, Alfonso Rueda Valenzuela, quien elogió que Expobus sitúe a Galicia como escaparate a nivel nacional e internacional de todas las novedades relacionadas con este sector. En el acto estuvo acompañado de la conselleira de Infraestructuras y Movilidad, Ethel Vázquez, además de otras autoridades.

Programa de actividades

Además de la exposición, ExpoBus Iberia 2023 ofreció un amplio programa de actividades, con unas jornadas que contaron en su sesión inaugural con el **director xeral de Movilidad de la Xunta de Galicia**, Ignacio Maestro, y con los presidentes de las tres **principales asociaciones** nacionales



de transporte de viajeros, la Asociación Nacional de Empresarios de Transporte en Autocares (ANETRA); la Confederación Española de Transporte en Autobús (CONFEBUS), y la Asociación de Empresas de Autocares (DIREBUS), que debatieron sobre la situación del sector en España.

Por otro lado, se celebró el concurso “**Mejor Conductor/a de Autocares de España 2023**”, con Man Truck & Bus como patrocinador principal y con Irizar, el Sindicato Libre de Transporte (SLT), Lextransport y Universidad de Valladolid como patrocinadores de la entrega de premios. El ganador fue Manuel Rodríguez, de Benavente (Zamora), el cual desarrolla su actividad en la empresa Autocares Vaquero. El segundo puesto fue para Roberto Carlos Cancela, de Tordoia (A Coruña), que trabaja en Aulusa Santiago, mientras que el tercero lo obtuvo Rubén Álvarez, de Vigo (Pontevedra), que ejerce su actividad en Autos Álvarez. Competieron cerca de setenta conductores y conductoras de Andalucía, Asturias, Baleares, Canarias, Cataluña, Comunidad Valenciana, Extremadura, Galicia y Madrid, los cuales fueron evaluados en distintos aspectos teóricos y prácticos, como la suavidad

en la conducción, la anticipación, la habilidad o los hábitos.

También se incluyó un **circuito de pruebas** en el que los visitantes tuvieron la posibilidad de probar un autobús 100% eléctrico. Además, numerosos expositores aprovecharon para hacer presentaciones.

Por último, esta edición contó también con una **exposición de clásicos** en la que pudieron verse desde uno de los primeros autobuses del mercado, un Ford T de 1908, o un autobús de 1935 que es el único de su modelo que se conserva, hasta pioneros como un vehículo que se presentó en el salón de Ginebra de 1955 como el primer autobús compacto o vehículos de lujo desde la década de los cuarenta con originales extras de la época. Estas auténticas joyas sobre ruedas pertenecen a seis empresas: Empresa Cuiña y Transportes Mosquera (grupo Autocares Rías Baixas), Autocares Lázara, Autocares Meijide, Empresa Lázara y Autocares de Santiago.

Encuentra aquí toda la información y fotos de la III edición de [ExpoBus Iberia 2023](#). ■



FECAV recibe una Medalla de Honor en el Día de la Protección Civil



La Generalitat de Catalunya ha hecho entrega del reconocimiento en un acto distinguido para las personas y organizaciones colaboradoras.

En el marco de la celebración del Día de la Protección Civil en el Instituto de Seguridad Pública de Catalunya, FECAV, Federación Empresarial Catalana de Autotransporte de Viajeros, recibió una de las medallas de Honor por su compromiso con la colaboración en situaciones de emergencia.

Al evento, que fue presidido por el conseller de Interior, Joan Ignasi Elena, asistieron 400 personas entre personal técnico de la Dirección General de Protección Civil, Ayuntamientos, voluntarios y representantes, así como organizaciones colaboradoras en el ámbito de la protección civil.

La Jornada contó con una conferencia sobre el comportamiento de la población en emergencias y una mesa de debate para abordar cuestiones en relación a los servicios de protección civil locales y la experiencia en la gestión de emergencias. A continuación, se procedió con la entrega de distinciones: diplomas, felicitaciones, menciones honoríficas y medallas de plata.

En este sentido, el presidente de FECAV, José María Chavarría, acudió al acto en representación de la Federación, en el que la directora general de Protección Civil, Marta Cassany, le hizo entrega de la Medalla de Honor, por su colaboración en la coordinación de respuesta en situaciones de

riesgo y emergencias, mediante la movilización de vehículos para el transporte colectivo de personas afectadas.

La Dirección General de Protección Civil y FECAV firmaron el primer acuerdo de colaboración en 2004, con el objetivo de facilitar la localización rápida y movilización de recursos para la cobertura de las necesidades extraordinarias de transporte colectivo de personas en supuestos de catástrofes, cuando, por su excepcionalidad, los recursos habituales sean insuficientes.

Además, FECAV participa en los estudios que realiza la Dirección General de Protección Civil para la definición de rutas prioritarias para el transporte de viajeros por carretera ante situaciones de riesgo que puedan afectar a la red vial; en la preparación de los protocolos de actuación de protección civil para atender a la población ante estas situaciones y en los simulacros de los planes de protección civil.

El sistema de Protección Civil de Catalunya está integrado por las administraciones públicas, por el voluntariado y por los servicios de autoprotección de las actividades causantes de situaciones de riesgo o vulnerables. La Generalitat de Catalunya y los municipios son la Administración competente en materia de protección civil en Catalunya, junto con varios organismos comarcales, que disponen de servicio especializado para dar asistencia y apoyo. ■

Desde 1950

Desde 1950, HERNÁNDEZ-CANUT BUFETE DE ABOGADOS viene prestando asesoramiento legal personalizado y de calidad a particulares, empresas y grupos familiares españoles y extranjeros en las principales áreas del derecho.

Ahora, desde 2023, colaborando también con CONFEBUS en el asesoramiento legal a sus asociados.

70
Hernández
—Canut
Abogados
DESDE 1950



ASESORAMIENTO TRIBUTARIO Y CONTABLE

Hernández-Canut ofrece al cliente un servicio personalizado y global en materia tributaria, así como asesoramiento continuo del área financiera y administrativa de su entidad o negocio.



ASESORAMIENTO LEGAL

Hernández-Canut es una firma de abogados de carácter multidisciplinar que ofrece asesoramiento legal de la más alta calidad a empresas, grupos familiares y particulares, nacionales e internacionales, tanto en el ámbito empresarial como en el privado.

— ¿Qué Hacemos? —

ÁREAS DE ESPECIALIZACIÓN



ADMINISTRATIVO

Contamos con una amplia experiencia en el ámbito del Derecho procesal civil y contencioso-administrativo.



ARBITRAJES

Amplia experiencia en Arbitraje nacional e internacional, siendo varios de sus miembros Árbitros de diversas Cortes de Arbitraje.



CIVIL

La experiencia en asuntos de índole exclusivamente civil ha sido otra de las características esenciales del Despacho.



FUNDACIONES

Igualmente destacable es la especialización del despacho en el ámbito de las Fundaciones y el Mecenazgo.



MERCADOS

Amplia experiencia en diferentes operaciones, asesorando a varias Agencias y Sociedades de Valores, Fondos de Inversión...



INVERSIONES

El Despacho es también particularmente activo en temas relativos a Relaciones e Inversiones internacionales...

Hernández
—Canut
Abogados



Edificio Feygón. Paseo de la Castellana
144, 7º - 28036 Madrid, España



+34 91 457 60 00



abogados@hcanut.com

www.hcanut.com

Nueva organización comercial de IVECO BUS para apoyar sus prioridades estratégicas

IVECO BUS ha reorientado su organización comercial para impulsar eficazmente el avance hacia sus objetivos estratégicos.

Tras el lanzamiento a principios de este año de su gama eléctrica completa y su solución integral dedicada a la movilidad eléctrica, IVECO BUS **intensifica su avance hacia su ambición de liderar la transición energética**. Con el fin de fortalecer su enfoque en el apoyo a sus clientes en su viaje hacia las cero emisiones, **Petros Spinaris ha sido nombrado para dirigir el departamento dedicado a Soluciones de Movilidad Energética** creado para asesorar sobre la mejor solución energética para su operación, coordinar proyectos de infraestructura complejos y acelerar el intercambio de conocimientos entre los mercados.

IVECO BUS también apoya su objetivo de **extender su liderazgo más allá de sus bien establecidos mercados europeos** aumentando el enfoque regional de su organización comercial mediante la creación de equipos **dedicados a desarrollar su negocio en cada región**. **Giorgio Zino** ha sido nombrado para dirigir las operaciones comerciales en **Europa, Danilo Fetzner en América Latina, Gauthier Ricord en África y Oriente Medio, y Marco Franza en Asia-Pacífico. Stéphane Espinasse ha sido nombrado director de Ventas y Desarrollo de Mercados** y, desde este puesto, seguirá impulsando el crecimiento a escala mundial. Esto permitirá a la marca estar más cerca de sus clientes en estos mercados, conocer mejor sus requisitos específicos y desarrollar las tecnologías y soluciones que satisfagan sus diversas necesidades.



Domenico Nucera, presidente de la Unidad de Negocio de Autobuses de Iveco Group, ha declarado: “Escuchar a nuestros clientes y ofrecerles las soluciones que necesitan es la piedra angular de nuestra estrategia. Esto significa estar cerca de ellos, conocer en profundidad sus requisitos específicos y anticiparnos a sus necesidades futuras. La nueva organización nos permitirá hacerlo de manera más eficaz, dedicando un fuerte enfoque a cada mercado, y también apoyará nuestro objetivo de impulsar la transición a la movilidad eléctrica”.

Este movimiento apoya la estrategia global de IVECO BUS, que se basa en cuatro pilares clave: ofertas multi-energía y multi-misión para satisfacer las necesidades específicas de sus clientes; proximidad a los clientes a través de su huella industrial; impulsar la transición a la electromovilidad con sus Soluciones de Movilidad Energética dedicadas; desarrollar su liderazgo más allá de los mercados europeos.

Su proximidad a los clientes y su capacidad para escucharlos han llevado a IVECO BUS a desarrollar una hoja de ruta global hacia las emisiones cero en torno a sus necesidades y contextos específicos.

Invierte constantemente en tecnología avanzada para superar los límites de la innovación y satisfacer las diversas necesidades de los distintos mercados. Como resultado, hoy es un auténtico transportista integral con una oferta completa que va más allá de las propulsiones tradicionales más eficientes para llegar al gas natural y la electricidad. Está facilitando la transición energética de

sus clientes como un verdadero socio y asesor, avanzando hacia un nuevo modelo de negocio para proporcionarles una solución completa llave en mano adaptada a sus necesidades específicas y, para los que están en el camino de la electromovilidad, las Soluciones de Movilidad Energética dedicadas. ■

Marcelo Montanha nombrado nuevo director regional de la zona Noroeste de Scania Ibérica

Marcelo Montanha comenzó a desempeñar su nueva posición el pasado 1 de diciembre. Hasta entonces, ocupaba la posición de director de Servicios en Operaciones Comerciales en Brasil.

Marcelo Montanha comenzó su carrera en Scania en 1999. A lo largo de estos 24 años en la compañía ha ocupado diferentes posiciones comerciales de ventas y servicios en mercados de Scania Latinoamérica como Scania Brasil y Scania México. Marcelo afronta este nuevo reto con ilusión y determinación: “comienzo en esta nueva posición con plena confianza ya que contaré con un equipo con mucho talento y experiencia y, además, estaremos respaldados por la fuerza de la marca y la solidez de los valores de Scania. Estoy entusiasmado por conocer y sumergirme en la región Noroeste, aprender de ella y compartir experiencias valiosas con nuestros clientes, nuestro equipo de trabajo y socios comerciales”.

El nuevo director regional ha querido explicar cuáles serán sus **objetivos principales y dónde focalizará los esfuerzos**: “lo primero que quiero es empoderar a nuestros equipos para que continúen optimizando la operación de nuestros centros. As-



piramos a brindar a nuestros clientes una experiencia excepcional en nuestros talleres y a respaldarlos con productos y servicios que aprovechen al máximo la tecnología Scania, garantizando así la máxima rentabilidad con un menor impacto ambiental. Además, estamos comprometidos en aumentar nuestra participación de mercado, lo que no solo beneficia a Scania sino también a la economía regional”.

Con el foco situado en la **mejora de la experiencia del cliente**, Scania Ibérica ha apostado por la experiencia y el conocimiento del negocio por parte de Marcelo Montanha. ■

Probamos el Setra ComfortClass S 515 HD

Con una valoración muy positiva de las empresas expositoras y un alto perfil profesional de visitantes



La nueva generación de la Setra ComfortClass satisface las más elevadas exigencias en términos de personalización y seguridad.

Hace unos días pudimos probar el nuevo **Setra ComfortClass S 515 HD**, en una ruta de más de 250 km entre San Fernando de Henares y Sacedón, combinando autovía y carretera.

La nueva generación de la Setra ComfortClass representa un concepto de autocar versátil que cumple con los más altos estándares de eficiencia, seguridad y flexibilidad. La amplia variedad de variantes, especialmente en los modelos HD de ComfortClass, es lo que distingue a estos autocares. El diseño y los últimos sistemas de asistencia convierten a la nueva gama Setra ComfortClass en los buques insignia de cualquier flota.

Seis versátiles modelos HD

Los seis versátiles modelos HD de la ComfortClass cumplen con todos los deseos de los operadores. Además, hay una variedad de equipamiento opcional: puerta trasera en lugar de entrada central, elegantes butacas, variedad de tapizados en tela y cuero, así como otros extras. Casi ningún Setra es igual a otro y cada Setra cumple con los deseos específicos de la empresa que lo adquiere.

El espectro de los seis modelos va desde el compacto S 511 HD, pasando por los formatos clásicos (515, 516, de 2 o 3 ejes, y 517) y el gigante S 519 HD, con casi 15 metros de longitud. En resumen, la nueva generación de la ComfortClass 500, debido a su gran variedad de variantes, ofrece el vehículo adecuado para cada propósito y para cada operador.

El tren motriz se mantiene sin cambios, basándose en el motor de seis cilindros en línea OM 470 con 10.7 litros de cilindrada. Dependiendo del modelo, se pueden elegir tres niveles de potencia: 290 kW (394 CV) - solo en el S 511 HD-, 315 kW (428 CV) y 335 kW (456 CV). Los modelos de tres ejes también están disponibles con el motor de seis cilindros en línea más grande OM 471 (12.8 litros de cilindrada) en la versión de 350 kW (476 CV). Para el motor compacto, los clientes pueden elegir entre una transmisión manual de seis velocidades (solo para autobuses de dos ejes) y la transmisión automatizada GO 250-8 PowerShift.

Active Brake Assist 5 y Active Drive Assist 2, hacia la conducción automatizada

El concepto integral de seguridad de Setra ayuda a prevenir activamente accidentes, protegiendo tanto a los pasajeros como al conductor e incluyendo a los usuarios más vulnerables de la vía. La nueva generación de autocares destaca por el alto estándar de seguridad y los novedosos sistemas de asistencia. La ComfortClass de Setra se basa en una estructura eléctrica y electrónica mejorada, que sirve como base para la última generación de sistemas de asistencia. Con ellos, la ComfortClass de Setra establece estándares y va más allá, siendo pionera en la industria. El sistema Active Drive Assist 2 permite por primera vez la conducción parcialmente automatizada en un autobús. El sistema de frenado de emergencia, Active Brake Assist 5 (ABA 5), es el primer asistente de frenado de emergencia en el mundo que puede reaccionar con una frenada completa ante peatones tanto en movimiento como detenidos.

Acelerar, frenar, mantener la distancia, girar, mantenerse en el carril e incluso hacer una parada de emergencia: el nuevo Active Drive Assist 2 representa un paso crucial hacia la conducción automatizada en autocares. El Active Drive Assist 2 apoya al conductor al combinar varios sistemas de asistencia para mantener la distancia y el carril de manera activa. El sistema puede frenar, acelerar y



mantener el vehículo en el carril mediante movimientos de dirección. Para lograr esto, combina las funciones de los diversos sistemas de una manera única, permitiendo así la conducción parcialmente automatizada en todos los rangos de velocidad. En el Active Drive Assist 2, todos los sistemas de asistencia trabajan de la mano y se apoyan mutuamente.

A su vez, el exclusivo asistente de frenado de emergencia Active Brake Assist 5 (ABA 5) es otro hito en el desarrollo de la seguridad. Presentado por primera vez en un autocar en 2008, el Active Brake Assist, que ha sido continuamente mejorado desde entonces, alcanza un nivel de rendimiento aún mayor en su quinta generación. ABA 5 opera por primera vez con una combinación de sistemas de radar y cámaras. El sistema de asistencia, que ahora es estándar en la serie ComfortClass, puede realizar, dentro de los límites del sistema, no solo una frenada automática completa hasta detenerse frente a obstáculos estáticos y en movimiento, como lo hacía el sistema anterior ABA 4. Además,

como el primer asistente de frenado de emergencia para autobuses a nivel mundial, el ABA 5 ahora puede realizar una frenada automática completa tanto ante personas en movimiento, como ante personas detenidas, incluso a velocidades de hasta 50 km/h.

Otras novedades, como el freno de estacionamiento electrónico o el sistema de cámaras de 360°, aumentan significativamente la seguridad, además de mejorar la funcionalidad y la facilidad de uso. Lo mismo ocurre con los nuevos faros LED, ahora más potentes, y el asistente de luces largas.



Mayor eficiencia gracias a nuevas tecnologías y sistemas de asistencia

Una de las características destacadas de Setra es la máxima rentabilidad de sus vehículos. En la nueva generación de modelos HD de la ComfortClass, esta característica se incrementa una vez más, lo cual es especialmente positivo en tiempos con altos precios de combustible. La nueva generación de ComfortClass amplía aún más su eficiencia con sistemas de asistencia revolucionarios. El Active Drive Assist 2 permite, por primera vez en un autobús, la conducción parcialmente automatizada en todas las velocidades. Esto significa más seguridad y más rentabilidad.

El control de crucero avanzado y predictivo Predictive Powertrain Control (PPC), que viene de serie en la Setra ComfortClass, integra un estilo de conducción adaptado a la topografía en la transmisión automática y permite notables ahorros de combustible en combinación con una estrategia de cambio de marchas precisa. Con la nueva generación optimizada, el sistema ahora es aún más potente. El PPC guía a través de carreteras secundarias, considera intersecciones y rotondas, y está conectado al control de velocidad con regulación de distancia. Su uso es posible a partir de una velocidad de 15 km/h.

Optimizado y desarrollado para el futuro de la conducción inteligente, el control de crucero predictivo PPC es un ejemplo de la interconexión digital del autocar.

Con su mapa de carreteras ampliado, cubre casi todas las carreteras en Europa, además de las autopistas y carreteras principales.

A través del GPS, el PPC conoce en todo momento la posición actual del autobús y la ruta que tiene por delante incluyendo su perfil de altitud o pendiente. Basándose en estos datos, la velocidad actual y predeterminada, la masa actual del vehículo, así como los datos de potencia del motor, par y la transmisión, el PPC regula la velocidad e influye en la estrategia de cambio de marchas. También utiliza la tecnología EcoRoll: el sistema selecciona la posición neutra de la transmisión y permite que el autobús ruede de manera más eficiente sin pérdida de arrastre.

El control de crucero PPC mejorado evita frenadas, aceleraciones o cambios innecesarios incluso en trayectos sinuosos por carreteras interurbanas, apoyando así al conductor en una conducción sin desgaste y eficiente en cuanto al consumo de combustible.

Y el nuevo sistema de asistencia opcional Driver Score proporciona al conductor información continua, incluyendo recomendaciones de acción concretas, para lograr un estilo de conducción más eficiente y rentable. Así, evalúa el comportamiento de conducción actual según numerosos parámetros, incluido el uso de los sistemas de asistencia al conductor, y permite mejorar el comportamiento de conducción de manera oportuna mediante indicaciones individuales y sugerencias en la pantalla. Driver Score proporciona un apoyo importante al conductor, a través de mensajes prácticos en la

pantalla, puede optimizar continuamente su estilo de conducción. El sistema evalúa en cuatro categorías: aceleración, frenado, uniformidad y rodaje.

La gama Setra ComfortClass también ha logrado un nuevo récord en su segmento al conseguir un coeficiente de resistencia de $c_w = 0,33$ gracias a su diseño exterior. Además, se ha incorporado la bajada automática de la carrocería para reducir la superficie frontal en autopista. Su tren motriz perfectamente ajustado con motores, transmisiones y ejes de transmisión de baja fricción son otros aspectos destacados.



Cockpit: Puesto de trabajo aún más mejorado

El cockpit de la Setra ComfortClass es atractivo por su equipamiento de alta calidad y cómodo gracias a su ergonomía. El concepto de manejo intuitivo está precisamente diseñado para satisfacer las necesidades cotidianas del conductor. Y con las nuevas características de equipamiento y sistemas de asistencia, ahora se aumenta aún más la funcionalidad y la seguridad.

Arranque sin llave. Con un breve toque en el control remoto del vehículo, el conductor activa la cerradura central. Al subir al autobús, el vehículo reconoce la presencia del control remoto en la zona del cockpit aun estando en el bolsillo del conductor y el conductor puede desbloquear el encendido o arrancarlo con solo presionar un botón. El arranque del motor se realiza mediante un breve toque en el botón de arranque mientras se pisa el pedal del freno, o alternativamente, mediante una

presión sostenida en el botón de arranque durante más de cinco segundos. Al mismo tiempo. El sistema Keyless Start aumenta la seguridad contra el robo del vehículo gracias al sistema de inmovilización integrado.

Nuevo freno de estacionamiento electrónico, seguro y práctico. A la izquierda del panel de instrumentos, el conductor encuentra una nueva consola con el panel de control del freno de estacionamiento electrónico de serie, fácil de uso y de alta seguridad.

A su vez, el nuevo asistente de luces largas brinda una máxima visibilidad para aumentar la comodidad y la seguridad del conductor. Y el nuevo sistema de cámaras de 360° ayuda a tener una visión perfecta al maniobrar y en espacios reducidos.

El nuevo sistema de infoentretenimiento llamado Coach Infotainment Series ofrece el uso de medios

de última generación para autocares, estableciendo altos estándares en términos de operación y equipamiento para la electrónica de entretenimiento a bordo del autocar. Además, incluye un sistema de navegación con mapas 3D para el conductor y recibe mensajes de tráfico en tiempo real y puede ajustar su ruta en consecuencia o informar rápidamente a los pasajeros sobre posibles cambios o retrasos.

Por otro lado, en la nueva ComfortClass el eje delantero también ha cambiado. La conexión es más rígida, los amortiguadores están dispuestos de manera diferente, ambos aspectos tienen un impacto positivo en la acústica y la comodidad de conducción.

Evolución del diseño

La nueva generación de la ComfortClass también presenta una evolución de su diseño, que destaca de manera perceptible desde cada ángulo en comparación con los modelos anteriores, aunque sin hacer que éstos parezcan obsoletos. Representa la evolución, no la revolución. Forma y funcionalidad se combinan perfectamente con elementos de diseño característicos de la marca, traducándose en una identidad de marca distintiva, coherente y armoniosa.

Igualmente, con el nuevo diseño interior, la nueva ComfortClass parece aún más espaciosa y elegante, enfatizando su posicionamiento premium.

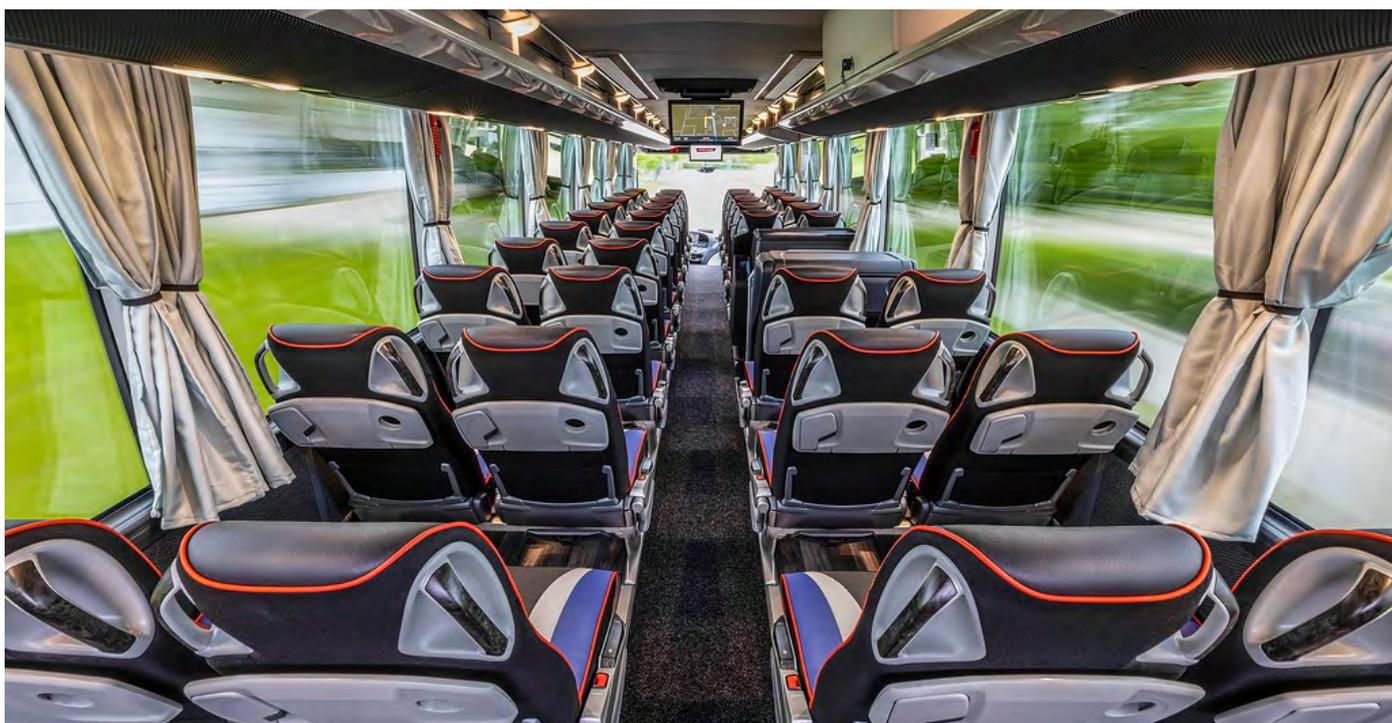
Una nueva experiencia de viaje: Compartimento para pasajeros aún más amplio y lujoso

Mucho espacio, una climatización agradable, materiales seleccionados de alta calidad, cómodas butacas y una amplia gama de tapizados en tela y cuero, así como combinaciones de estos, numeroso equipamiento opcional y posibilidades de personalización. El compartimento de pasajeros de la Setra ComfortClass siempre ha sido de primera clase y ahora es aún mejor.

La nueva generación de autocares Setra atrae en todos los sentidos, por ejemplo, llaman la atención de inmediato las nuevas mamparas, que están diseñadas a medida para la disposición clásica de asientos 2+2 o la lujosa disposición 2+1. Además, los desarrolladores han revisado los colores de las áreas de pasajeros de los autocares. Los pasajeros también descubrirán sobre sus cabezas los renovados sets de servicio con boquillas de ventilación redondas y ajustables 360°.

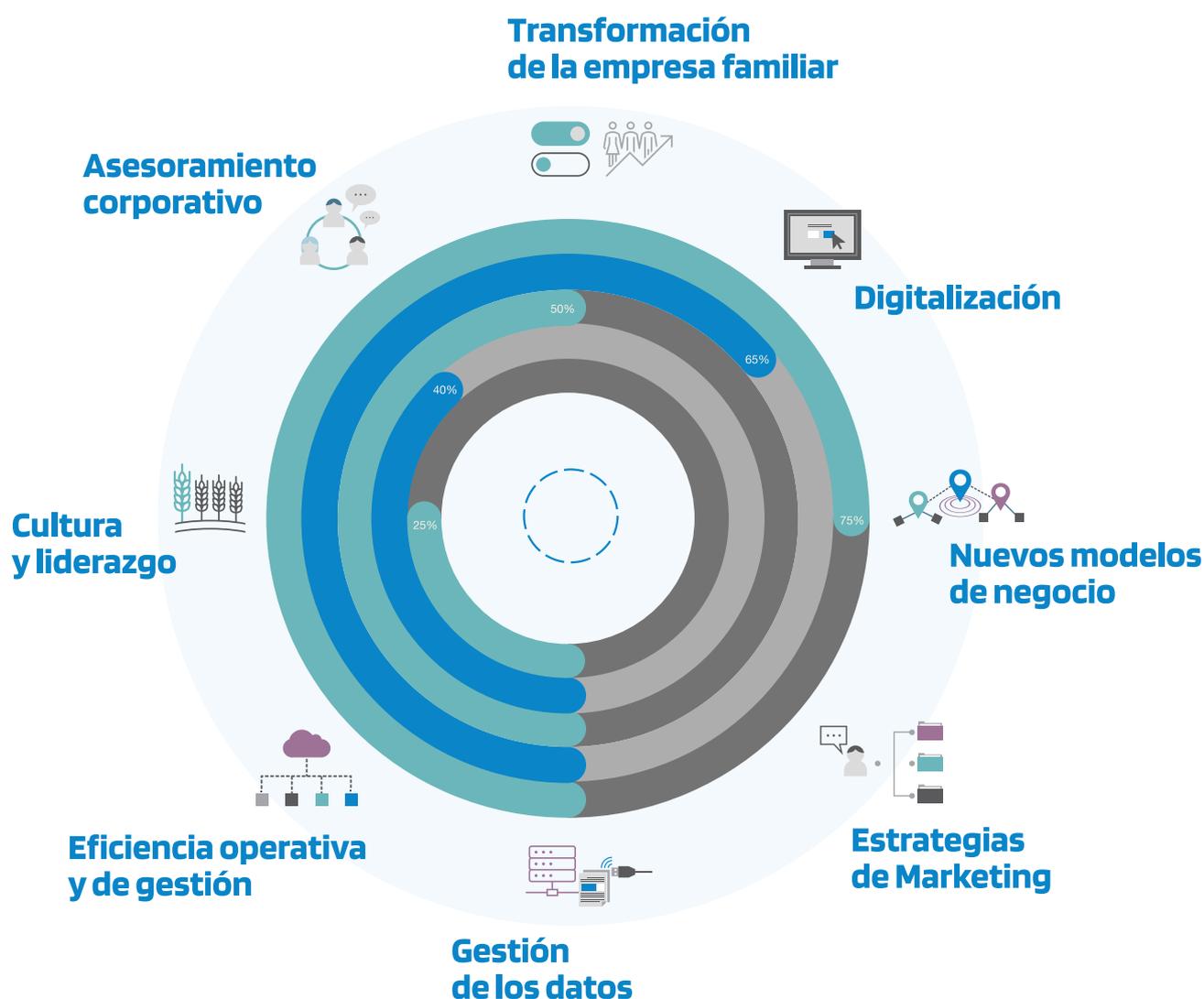
Setra ofrece el mejor entretenimiento a bordo para los pasajeros. Equipados con monitores de última generación con un tamaño de 21,5 pulgadas con pantalla LED-TFT de alta resolución (1920 x 1080 píxeles) y de alta definición. El diseño con un marco y una cubierta negra se integra perfectamente en el entorno. Con un concepto de soporte universal, el montaje puede ser fijo o plegable.

En el siguiente enlace se puede encontrar toda la información sobre la nueva generación de la [Setra ComfortClass](#). ■



¿Está tu empresa preparada para lo que va a ocurrir en los próximos años?

Somos una **boutique de profesionales seniors** que **ayudamos a las PYMES y empresas familiares** a reflexionar, diseñar e implantar soluciones personalizadas para fortalecer la organización y hacer crecer el negocio.



Nuvix Consulting SL

Pº de la Castellana, 200

28046 Madrid

+34 919047063 / +34 650415277

info@nuvix.es

Volvo Buses y Castrosua se unen para la producción y desarrollo de autobuses urbanos eléctricos

Impulsando la Movilidad Sostenible en Ciudades, con un firme compromiso con la sostenibilidad y la movilidad inteligente



Volvo Buses, uno de los líderes mundiales en soluciones de movilidad sostenible, y Castrosua, reconocido fabricante de carrocerías de autobuses, han formalizado una colaboración estratégica para el desarrollo, fabricación y comercialización de autobuses urbanos en España. El proyecto final será la unión del chasis Volvo BZL Eléctrico y la carrocería Nelec diseñada por Castrosua. Este acuerdo afianza el compromiso de ambas compañías en la promoción de la movilidad sostenible en las ciudades.

La colaboración entre Volvo Buses y Castrosua tiene como objetivo impulsar la eficiencia energética, la seguridad y la innovación de los autobuses urbanos, al tiempo que se reduce su impacto medioambiental. Esta colaboración estratégica permitirá a ambas compañías combinar sus conocimientos y capacidades para desarrollar soluciones de transporte público más avanzadas y sostenibles.

Esta alianza permitirá a Volvo continuar con la

transformación de su modelo de negocio en España, donde en el segmento urbano se focalizará con Castrosua. Esta alianza está basada en el modelo Volvo BZL, enfocada al crecimiento y al desarrollo de la electromovilidad como solución de transporte sostenible, continuando con la transformación iniciada por Volvo en Europa, donde se realizará a través de otros fabricantes.

“Estamos ilusionados de unir fuerzas con Castrosua en esta iniciativa”, afirma Jaime Verdú, director general de Volvo Buses en España. “Nuestra visión compartida de un futuro con un transporte público más limpio y eficiente nos ha llevado a esta colaboración. Juntos, buscaremos proporcionar soluciones de movilidad que cumplan con los estándares más exigentes en términos de calidad, sostenibilidad y rendimiento”.

Grupo Castrosua es una de las compañías de referencia en la producción de carrocerías en nuestro país y este año cumplen 75 años. Con su sede central ubicada en Santiago de Compostela, la empresa cuenta con una amplia experiencia en el diseño y ensamblaje de carrocerías de última generación.

Por su parte, Beatriz Castro, CEO de Grupo Castrosua: “Estamos muy contentos de anunciar nuestra colaboración con Volvo Buses para fabricar autobuses eléctricos, convencidos de que será una nueva propuesta muy interesante para el mercado y, sin duda, este acuerdo afianza nuestro objetivo de consecución de alianzas estratégicas de valor”.

Ambas compañías colaborarán y compartirán conocimientos técnicos y recursos para desarrollar autobuses urbanos, aplicando nuevas tecnologías en todo el desarrollo, producción y buen funcionamiento. En estos procesos se colaborará en el seguimiento de la calidad de ambos productos, auditorías, el uso de métodos más sostenibles con el medio ambiente, como la circularidad y reciclaje de materiales. El primer vehículo que servirá para actividades comerciales y realización de pruebas en operación real estará finalizado a lo largo del segundo trimestre del próximo año, y a finales del

2024 se podrán realizar las primeras entregas a los operadores de transporte.

La colaboración entre Volvo Buses y Castrosua demuestra un firme compromiso con la sostenibilidad y la movilidad inteligente en un momento en que las ciudades buscan soluciones de transporte más limpias y eficientes. Esta alianza estratégica promete llevar a cabo avances significativos en la industria del transporte público.

Volvo BZL Eléctrico

El Volvo BZL está desarrollado con la misma tecnología que la utilizada que en el Volvo 7900 eléctrico. Entre ambos modelos ya cuentan con más de 1.000 unidades Volvo 100% eléctricas circulando por el mundo.

Su longitud de 12 metros y su configuración de hasta 5 baterías y capacidad nominal de 470 kWh, hacen del Volvo BZL una apuesta segura para el operador. Además, dispone de carga flexible y combinada: carga de oportunidad y carga en cochera, y así poder adaptarse a la operativa de cada explotación.

Volvo Buses ofrece así su compromiso de energía disponible, que estudia y garantiza la consecución de las líneas a los operadores.

Carrocería Nelec

A su vez, el Nelec destaca por su responsabilidad medioambiental, ya que, al bastidor eléctrico, se unen otras medidas como una mayor eficiencia energética o la reducción de peso.

Además, su reconocido diseño, el cuidado detalle de todo el puesto de conducción, también contribuyen a dotar de una personalidad única al Nelec y complementa soluciones de movilidad sostenibles y adaptadas a la realidad de hoy, estando al mismo tiempo preparado para configurarse ágilmente a los requerimientos del mercado. ■

Hito de la movilidad sostenible. El bus eléctrico de MAN número 1.000 tiene matrícula española

Pertenciente al Grupo Ruiz, salió de la línea de producción de la planta polaca de MAN en Starachowice y circulará por el área metropolitana de Madrid



En otoño de 2020 arrancó la producción en serie del Lion's City E. Apenas tres años después, el eBus urbano número 1.000 acaba de salir de la línea de montaje de su planta polaca en Starachowice. Se trata de uno de los muchos hitos en la historia de éxito del eBus, un autobús que funciona con éxito en toda Europa y convence día tras día por su fiabilidad, autonomía y sostenibilidad, pero esta vez tiene un significado especial para el mercado español, pues ha sido

adquirido por el Grupo Ruiz. MAN Truck & Bus sigue impulsando la movilidad sostenible y apuesta firmemente por la propulsión eléctrica.

El MAN Lion's City E número 1.000 salió de la línea de producción de la planta que MAN tiene en Starachowice (Polonia), marcando así un nuevo hito en esta electrizante historia. Este Lion's City 12 E trasladará a los pasajeros del área metropolitana de Madrid de forma segura, cómoda y sostenible

de la mano de la empresa de transportes Auto Periferia S. A., filial del Grupo Ruiz, quien llevó a cabo el pedido. “Hace prácticamente tres años, a principios de octubre de 2020, se inició en Starachowice la exitosa producción en serie de nuestros autobuses urbanos eléctricos con batería. Desde entonces, cada vez son más los eBuses que salen de la línea de producción”, afirma Barbaros Oktay, Head of Bus de MAN Truck & Bus. “Tenemos que dar las gracias a un gran equipo, que demuestra un compromiso inquebrantable y realiza un trabajo excepcional. Además, nuestra planta de Polonia se ha convertido en los últimos años en un centro de excelencia para autobuses urbanos eléctricos”. A fin de poder dar este paso, MAN Truck & Bus ha realizado importantes inversiones en eMobility y ha preparado diligentemente a sus empleados e instalaciones de producción para los requisitos de la movilidad eléctrica. “Con un mercado de eBuses en crecimiento, esta era una inversión importante para nosotros de cara al futuro”, concluye Oktay.

Cada vez son más los operadores de transporte público que apuestan por una flota de autobuses completamente sin emisiones y por vehículos totalmente eléctricos como el MAN Lion's City E. Este autobús urbano ya funciona con éxito en toda Europa y, día tras día, impresiona tanto a operadores como a conductores y pasajeros por su fiabilidad, autonomía y confort. “Los pedidos como el del Grupo Ruiz y la demanda de nuestros clientes son un claro indicador de que nuestro Lion's City E es cada vez más popular”, declara Robert Katzer, Head of Sales & Product de MAN Truck & Bus. “Sobre todo, los numerosos pedidos realizados posteriormente demuestran la satisfacción de los operadores con el vehículo”.

El Grupo Ruiz que, por cierto, es el primer cliente español que encargó autobuses eléctricos MAN, ya cuenta con 20 MAN eBuses en funcionamiento y prevé disponer de otros 60 a finales de 2023. Pero no es el único operador de transporte público en España que confía en el MAN Lion's City E. Hasta la fecha, se han encargado más de 175 autobuses eléctricos MAN para ciudades españolas como Alicante, Badajoz, Bilbao, Cáceres, Leganés, Málaga, Melilla, San Sebastián y Valencia. La mayoría de los vehículos se entregarán y entrarán en servicio este mismo año. “En las grandes ciudades, sobre todo, hay una gran demanda de autobuses urbanos silenciosos y no contaminantes, como nuestro eBus”, señala Katzer.

Grupo Ruiz

Uno de los objetivos fundamentales de Grupo Ruiz es ofrecer la máxima calidad en sus servicios mientras cuida del entorno que lo rodea. Por ello, explora permanentemente nuevas energías de propulsión menos contaminantes, a través del compromiso de renovar su flota gradualmente para reducir las emisiones.

Este compromiso ha llevado a Grupo Ruiz a ser pionera en la implantación de políticas de movilidad sostenible, y contar con una de las mayores flotas de autobuses eléctricos. Para Grupo Ruiz recibir la unidad número 1.000 de este eBus es un hito “que no solo refleja la fortaleza de nuestra alianza, sino también nuestro compromiso conjunto hacia un futuro más sostenible. Juntos, estamos trazando el camino hacia un transporte más limpio y respetuoso con nuestro planeta”, señala Andrés Ruiz, vicepresidente del Grupo.

MAN es el segundo mayor proveedor en un mercado europeo de eBuses que crece un 45% en el primer semestre de 2023

Durante la primera mitad de 2023, el mercado de autobuses eléctricos aumentó un 45% en toda Europa. Según Chatrou CME Solutions, a lo largo de este periodo se matricularon un total de 2567 autobuses eléctricos con batería, lo que significa que más de uno de cada tres autobuses nuevos (37,5%) en Europa no genera emisiones. MAN Truck & Bus, con 260 eBuses, ocupa el segundo lugar en cuanto a nuevas matriculaciones en Europa. En el mercado alemán, también están teniendo un excepcional acogida, de hecho, en el primer semestre de este año, 63 de los 297 autobuses eléctricos de nueva matriculación en Alemania eran de MAN. “Estamos muy satisfechos con este gran éxito -destaca Barbaros Oktay-. Sin embargo, nuestra intención es poner en circulación muchos más autobuses eléctricos. Para 2025, la mitad de los autobuses urbanos nuevos serán eléctricos, y solo cinco años después, hasta el 90% de los autobuses en Europa funcionará con batería. También tenemos la mirada puesta en la electrificación de autobuses interurbanos y autocares”.

Movilidad sostenible centrada en la protección medioambiental y climática

Para MAN es fundamental proteger el medio

ambiente y el clima y, a tal fin, quiere impulsar la movilidad sostenible junto con sus socios y clientes. “Estamos plenamente comprometidos con los objetivos establecidos en el Acuerdo de París sobre el Cambio Climático. Además, tenemos un firme compromiso para actuar de forma responsable y contribuir de manera positiva a la sociedad”, afirma Oktay. Por ello, la empresa aspira a ser neutra en gases de efecto invernadero a más tardar en 2050. Para alcanzar estos ambiciosos objetivos en materia climática, MAN Truck & Bus se está centrando principalmente en la electrificación de los productos que comercializa y que representan aproximadamente el 97% de las emisiones de CO₂ de la compañía. “En nuestro camino hacia las emisiones cero, apostamos claramente por la propulsión eléctrica dentro del negocio de autobuses. A tal fin, en los próximos años ofreceremos de forma consecuente vehículos eléctricos en nuestro catálogo de autobuses urbanos”, aclara Oktay. De hecho, MAN se centra también en los denominados BEV (vehículos eléctricos con batería), ya que son vehículos más convincentes desde el punto de vista económico: “Los BEV ofrecen el mejor TCO (coste total de explotación) a nuestros clientes. Por ello, el próximo paso será centrarnos en la variante eléctrica para

autocares”.

Desde principios de 2025, las baterías de alto voltaje para autobuses y camiones eléctricos se fabricarán en serie en Núremberg. MAN invertirá unos 100 millones de euros a lo largo de los próximos cinco años con el objetivo de ampliar la capacidad de producción a más de 100.000 baterías al año. De este modo, MAN sienta las bases para la industrialización de sistemas de propulsión eléctrica que permitirían equipar, en función de la configuración, entre 15.000 y 25.000 autobuses y camiones eléctricos. Asimismo, la infraestructura de carga se ampliará a través de la joint venture Milence, que el TRATON Group ha fundado junto a Daimler Truck y el Volvo Group. En los próximos años está previsto instalar al menos 1700 puntos de carga de alto rendimiento a lo largo de las autopistas y los centros logísticos de toda Europa. “Para nosotros es importante avanzar en el área de electromovilidad, ser capaces de poner en circulación vehículos eléctricos excepcionales que puedan utilizarse a diario por las carreteras, así como ofrecer a nuestros clientes una tecnología innovadora -afirma Oktay-. A tal fin, estamos empleando una serie de estrategias y dando lo mejor de nosotros mismos cada día”. ■



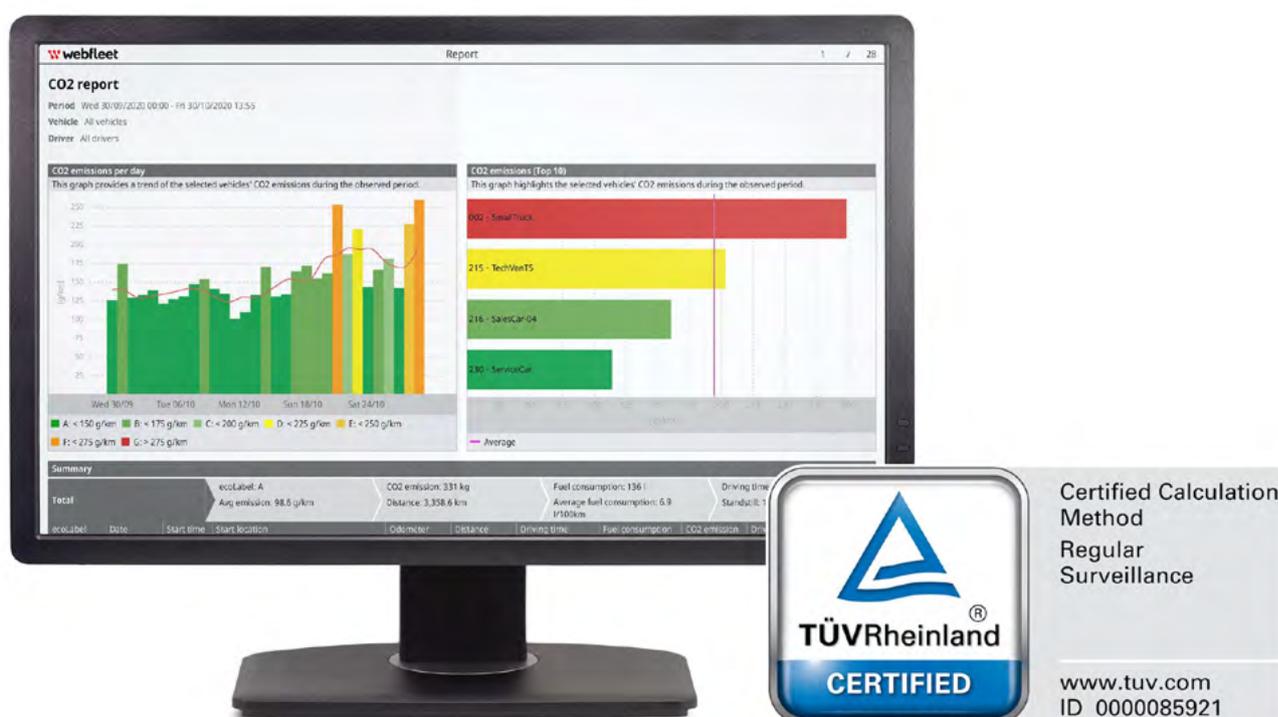


NADIE NI NADA ACABA CON
TANTAS VIDAS COMO LA MALARIA

 **áfrica
directo.**
www.africadirecto.org

902 500 801
EL 100% DE LO QUE DAS LLEGA.

Webfleet ayuda a las empresas a medir y reducir las emisiones de carbono con una herramienta de informes de CO₂ certificada por TÜV Rheinland



El Informe de CO₂ de Webfleet ofrece a las empresas una visión precisa de las emisiones de carbono de su flota basada en datos reales de conducción, para que pueden tomar medidas significativas para reducir las emisiones y cumplir los objetivos de sostenibilidad.

Webfleet, la solución de gestión de flotas de Bridgestone, ha recibido la certificación de su herramienta de informes de CO₂ por parte de TÜV Rheinland*, uno de los principales organismos de verificación del mundo. El informe de CO₂ certificado de Webfleet permite a las empresas medir con precisión las emisiones directas producidas por los vehículos de su flota basándose en los datos de conducción. Y además de ver cuántas emi-

siones de CO₂ causan sus vehículos, con Webfleet las empresas también pueden conocer por qué y dónde se producen.

Esta información histórica y en tiempo real permite a las empresas tomar mejores medidas para reducir su huella de carbono. También les ayuda a informar con precisión sobre el nivel de emisiones directas de CO₂ causadas por los vehículos que poseen, con el fin de ayudarles a cumplir las exigencias de normativas como la nueva Directiva de la UE sobre informes de sostenibilidad corporativa (CSRD).

Tras la entrada en vigor de la normativa el año que viene, las flotas estarán cada vez más obligadas a

facilitar datos precisos sobre el CO₂ producido por su empresa, fijar objetivos de reducción de las emisiones de carbono y aplicar medidas eficaces para reducirlas. Aunque las grandes empresas serán las primeras obligadas a comunicar directamente sus datos de CO₂ a la UE, el número de empresas que deberán cumplir la normativa aumentará en los próximos años. Además, el reglamento exige que una organización informe no sólo de las emisiones producidas directamente por sus vehículos, sino también de las producidas indirectamente a lo largo de su cadena de valor, por ejemplo, las emisiones de los vehículos de sus proveedores.

Esto significa que las empresas más pequeñas que aún no tienen que notificar datos de CO₂ directamente a la UE podrían verse afectadas por el CSRD el año que viene si prestan servicios a una organización que sí tiene que hacerlo. Esos grandes clientes pueden exigir datos precisos de CO₂ a sus proveedores y la capacidad de hacerlo podría convertirse en una ventaja competitiva.

Dado que la descarbonización es una de las principales prioridades del sector, el transporte sostenible es el tema central de Fleet Europe Summit este año, una conferencia líder que reúne a los líderes de flotas y movilidad de todo el continente.

Taco van der Leij, vicepresidente de Webfleet Europe en Bridgestone Mobility Solutions, ha declarado al respecto: “Nuestra herramienta de informes de CO₂ es una manera certificada y precisa de calcular las emisiones directas de CO₂ de las flotas.

Pero la descarbonización es mucho más que un simple informe. Nuestras soluciones de movilidad basadas en datos permiten a los clientes adoptar un enfoque holístico para reducir la huella de carbono de sus flotas. Desde asesorar a las flotas sobre electrificación hasta optimizar el consumo de energía y la carga inteligente, pasando por eliminar los hábitos de conducción que derrochan combustible, mantener los neumáticos a la presión adecuada, guiar a los conductores por las mejores rutas y mucho más, somos un socio para las empresas que quieren tomar medidas reales para funcionar de forma más sostenible”.

“Los datos son la clave para conseguirlo. Las empresas sólo pueden saber que están haciendo lo correcto para reducir las emisiones de CO₂ si disponen de datos precisos y procesables. Conectando sus vehículos a una solución telemática líder como Webfleet, pueden obtener esa información. Lo resumimos en tres pasos: conectar, medir, reducir. Así es como pueden alcanzar sus objetivos medioambientales, y, además, impulsar la eficiencia y la rentabilidad de su negocio al mismo tiempo”, añade. ■

** Para cumplir las normas científicas más avanzadas, todos los cálculos integrados en la plataforma y las soluciones de descarbonización se ajustan plenamente a metodologías y normas científicas reconocidas internacionalmente, como el Protocolo de Gases de Efecto Invernadero y la iniciativa Science Based Targets (SBTi). La precisión científica de la metodología de cálculo de la Huella de Carbono Corporativa (CCF) aplicada, Alcance 1, está certificada por TÜV Rheinland.*

CROSSWAY, la gama interurbana más vendida, bate un nuevo récord con 60.000 unidades producidas

La gama CROSSWAY ha batido un nuevo récord de producción al salir de la cadena de montaje la unidad número 60.000. Este importante hito es testimonio del éxito de esta gama reconocida internacionalmente y una de las líderes en su segmento, que ha recibido múltiples premios a lo largo de los años.

Desde su lanzamiento en 2006, el IVECO BUS CROSSWAY no ha dejado de superar los límites, confirmando su liderazgo europeo y su éxito en otros continentes.

Con sus múltiples variantes (10'8, 12, 13 y 14'5 m), y su amplia elección de energía (biogás, híbrida,

60.000TH

CROSSWAY



eléctrica), la gama CROSSWAY responde perfectamente a todas las necesidades de los clientes, sea cual sea la misión. Diseñada para combinar rentabilidad de explotación, polivalencia y rendimiento, la gama CROSSWAY es la opción ideal para las empresas de transporte.

La gama CROSSWAY también ha recibido prestigiosos galardones, como el “International Bus & Coach Award 2017” y cuatro premios al **Autobús Sostenible del Año** en la categoría Intercity: el título “SBY 2018” con la versión Low Entry gas; “SBY 2020” con la versión Natural Gas; “SBY 2023” con la versión Low Entry Hybrid Gas compatible con Biometano; y, más recientemente, el modelo CROSSWAY Low Entry ELEC fue coronado “SBY 2024”.

Fabricada en la planta de Vysoke Myto (República

Checa), la gama CROSSWAY se beneficia de una larga experiencia en la producción de vehículos interurbanos. La planta es una de las mayores de la República Checa y Europa del Este, y la mayor fábrica de autobuses de Europa.

“Con este nuevo récord de 60.000 unidades producidas, nuestro CROSSWAY confirma su posición de liderazgo en el segmento interurbano. Con su amplia gama de configuraciones y múltiples energías alternativas disponibles, la gama CROSSWAY es la única capaz de satisfacer los requisitos específicos de una amplia variedad de operaciones de transporte. Esto explica su éxito continuado como el autobús interurbano más vendido en Europa y su atractivo en mercados de otros continentes”, afirma **Stéphane Espinasse, director de Operaciones de Ventas y Gestión de Producto de IVECO BUS.** ■

Autocares Julián de Castro aumenta su flota con dos midibuses de Otokar-Somauto

En la celebración de su 110 aniversario

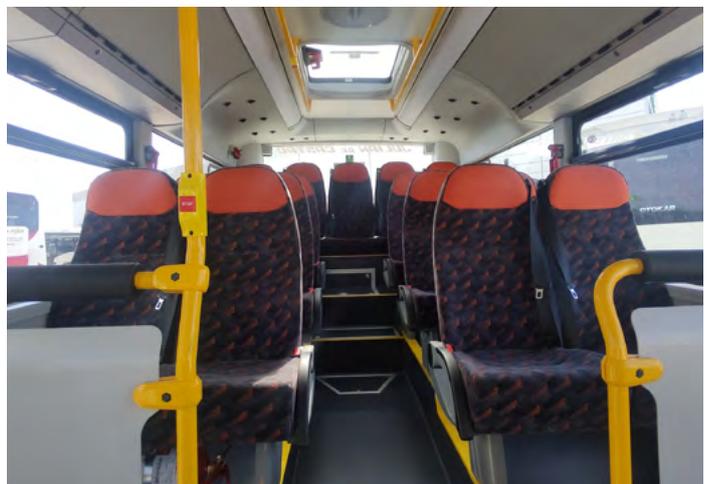


Coincidiendo con la celebración del 110 aniversario de Julián de Castro, Somauto-Otokar ha entregado **dos midibuses**. Se trata de la cuarta y quinta unidad adquirida por la empresa madrileña.

Estos midibuses **Vectio C** de la marca turca Otokar, que está comercializada en España por la sociedad Somauto, poseen una longitud de 9,26 metros, están equipados con motor Cummins Common Rail que desarrolla una potencia de 300 CV y caja de cambios automática ZF ecolife con intarder incorporado.

Además, los midibuses son autoportantes y cuentan con suspensión neumática, barra estabilizadora trasera, aire acondicionado, sistemas ABS, EBS y ESP, radio con CD y MP3, tomas USB, precalentador, retrovisores calefactados, rampa eléctrica para PMR de la firma Hübner, arrodillamiento lateral y multiplexado.

El pasado 20 de noviembre, en Torrelodones, [Autocares Julián de Castro](#) celebró sus 110 años, aprovechando la ocasión para hacer un repaso de su trayectoria empresarial, de los valores que siguen guiando a la empresa y de los retos de un futuro que afrontan con energía. ■



La planta de producción de chasis Mercedes-Benz en Sámamo celebra la fabricación de su chasis 25.000



Desde hace 25 años, la fábrica no solo satisface la demanda de los mercados español y europeo, sino que también exporta sus productos “made in Spain” a más de 40 países en todo el mundo.

Daimler Buses España ha anunciado un hito significativo en su planta de producción de chasis para autobuses y autocares Mercedes-Benz en Sámamo, Cantabria: la fabricación del chasis número 25.000.

Con motivo de esta efeméride visitó las instalaciones Michael Klein, director de producción y desarrollo y miembro del Comité de Dirección de

Daimler Buses “es un honor estar aquí en la planta de Sámamo para celebrar este hito tan significativo en la historia de Daimler Buses España. La fabricación del chasis número 25.000 es testimonio del compromiso de todo el equipo con la excelencia y la innovación en la producción de chasis para autobuses y autocares. La planta de Sámamo desempeña un importante papel en la red global de Daimler Buses, siendo el centro de competencia para chasis de Mercedes-Benz en Europa. Este hito no solo destaca la capacidad de producción de la planta, sino también su importancia estratégica dentro del grupo”.

Desde hace 25 años, la fábrica no solo satisface

la demanda de los mercados español y europeo, sino que también exporta sus productos “made in Spain” a más de 40 países en todo el mundo.

Desde 1998 el centro ha ido ampliando su porfolio de producto adaptándose a las demandas cambiantes del mercado y a las necesidades específicas de los clientes. A día de hoy, se fabrican chasis para autobuses urbanos y suburbanos, autocares y chasis para usos especiales.

A lo largo de los años, el compromiso continuo con la excelencia en la fabricación y la innovación tecnológica ha sido el estandarte del centro, prueba de ello es este chasis número 25.000, un Mercedes-Benz OC 500 RF.

La última generación de chasis OC 500 presenta innovaciones tecnológicas de vanguardia. Integra sistemas de asistencia esenciales, como el Active Brake Assist 5, un avanzado sistema de frenado de emergencia que funciona con una combinación de cámaras y radar. Dentro de los límites del sistema, el asistente puede realizar una frenada automática y detenerse por completo ante obstáculos fijos o móviles. Entre los nuevos equipamientos de segu-

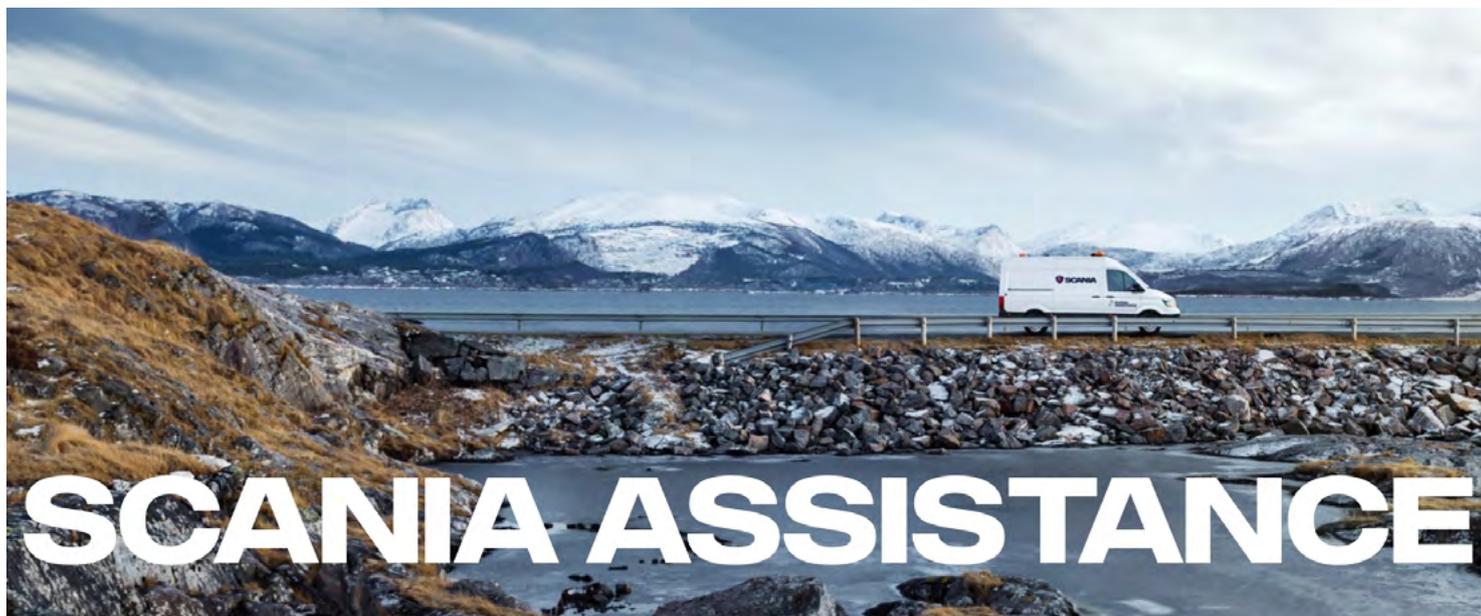
ridad del chasis OC 500 también se encuentra el asistente de giro Sideguard Assist para la detección de personas. Éste ayuda al conductor en giros y protege a los usuarios de la vía más vulnerables, como peatones o ciclistas. En resumen, los conductores se benefician de los sistemas de conducción más modernos, mientras que los fabricantes de carrocerías cuentan con funciones adicionales para integrar en los vehículos.

En cuanto a los objetivos y metas futuras del centro de producción, Adriano de Oliveira Francisco, director de la fábrica de Sámano, comenta que “tenemos varias aspiraciones clave. En primer lugar, buscamos mejorar continuamente nuestra eficiencia y calidad de producción para mantenernos a la vanguardia de la industria. Tenemos planificado diversificar nuestra línea de productos para satisfacer las cambiantes demandas de la industria y esto incluye la producción de chasis eléctricos, como el chasis eBF cuya producción en serie comenzará en 2024”. “Quiero además expresar mi agradecimiento a todo el equipo, haber alcanzado esta cifra es reflejo del trabajo y dedicación de cada uno de nuestros colaboradores”. ■



Scania Assistance cumple 25 años en la primera línea de atención al cliente

Con 15 centros que atienden a clientes de más de 50 países



Scania Assistance, el servicio de atención en carretera de Scania, **realizó su primer servicio en agosto de 1998**, en ese año se atendieron 5.000 casos. Ahora, en su 25 aniversario la cifra ha ascendido de manera significativa hasta los **250.000 casos al año**.

El primer centro de asistencia se ubicó en Södertälje (Suecia), en estos momentos, la operación se ha ampliado a **15 centros** que atienden a clientes de más de 50 países.

“Hace mucho tiempo, teníamos una gran variedad de centros de asistencia telefónica para emergencias de Scania, operaban de manera diferente por todo el mundo, incluso, con nombres diferentes. En 1998, decidimos dar un salto cualitativo y ofrecer a nuestros clientes una mejor asistencia telefónica. Este año, 2023, alcanzamos un hito increíble en la trayectoria de Scania Assistance, pero esto sólo ha sido posible gracias al equipo que lo hace realidad”, ha explicado Tobias Andersson, director general de Scania Assistance.

El centro de **Scania Assistance de Scania Ibérica**

está constituido por un equipo de 18 personas, formado por coordinadores multidisciplinares apoyados por varios técnicos de campo multilingües que dan servicio a España, Portugal e Italia.

Brando Stillacci, es el Manager de Scania Assistance para el sur de Europa y ha destacado el capital humano del departamento: “el equipo es fundamental, lo primero que hacemos es tranquilizar al cliente, muchas de las llamadas son de verdadera emergencia y con situaciones de riesgo. A continuación, identificamos el problema y tratamos de ofrecer la mejor solución en la mayor brevedad de tiempo posible. Mientras el cliente espera la llegada de nuestras unidades estamos en continuo contacto con el objetivo de informarle con todo detalle de lo que acontece; tiempo de espera, operativo que hemos enviado, posibles soluciones etc. El cliente siempre es lo primero”.

Este servicio propio, cercano al cliente y efectivo de Scania está **operativo las 24 horas los 365 días del año**. ■

La empresa Autocares Peche incorpora a su flota una nueva unidad SC7



Sunsundegui acaba de entregar un nuevo SC7 de 13 metros, sobre bastidor Volvo B13R, a Autocares Peche. El nuevo vehículo, con suspensión independiente 4x2 E6, cuenta con 59 plazas y está equipado con iluminación exterior delantera Biled, piloto balizamiento lateral trasero, iluminación lateral superior 2 luces por lado, espejos asimétricos y espejo de emergencia en bodega

Además, equipa una plataforma elevadora, doce carriles en piso para amarre de silla PMR, anclajes rápidos de butacas PMR, anclajes rápidos de butacas PMR para 1 PMRSR, cinturón de seguridad

anclado en la guía del cinturón de la silla de 4 puntos y para 1PMRSR, extra con dos defensas en dotación, WC ecológico, precalentador, salidas aire y luz para las 55 plazas, defensas con revisteros, tomas USB doble en portaequipajes con 27 tomas, letrero delantero, claraboyas manuales, cámara en estribo trasero y alfombra pasillo.

Ubicada en Aizoain (Navarra), la empresa Autocares Peche lleva dedicándose al transporte de viajeros por carretera, transporte escolar, de empresas y excursiones desde 1978, con una amplia flota de autocares para dar el mejor servicio al cliente. ■

SOCIOS COLABORADORES

Ponemos a disposición de nuestras empresas y asociaciones los diferentes acuerdos que hemos alcanzado con proveedores de interés, en condiciones preferentes para todos los que forman parte de CONFEBUS.

AENOR
Confía

AZIMUT

Continental

EAE Business
School

GIS

HANOVER

70
Hernández
—Canut
Abogados
DESDE 1950

Hidral **Gobel**

HOWDEN

iddonia

INSIA

Irizar

NUVIX
CONSULTING

Otokar
SOMAUTO

REVENGA
Smart Solutions

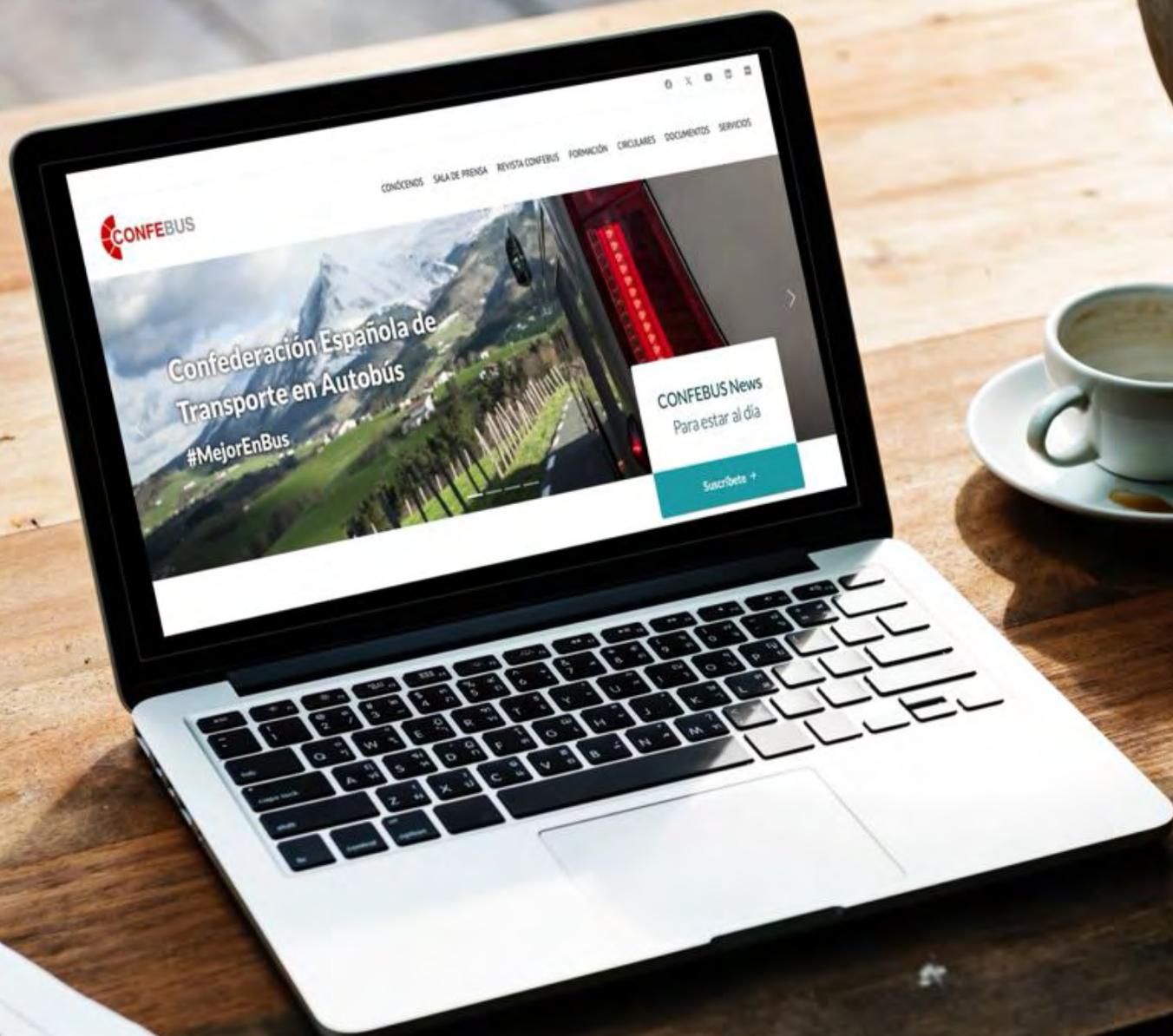
SVR
SERVIREAC

SOLRED

webfleet

Te acercamos a
LO QUE TE IMPORTA

www.confibus.org



**Suscríbete a CONFEBUS News y
síguenos en nuestras RRSS**

ADAMS Formación

Nuevos cursos presenciales para Trabajadores del Sector Transporte

- Tacógrafo Digital
- Curso CAP de Formación Continua Obligatoria
- Ahorro de Combustible
- Gestión de Flotas y Localización de Vehículos
- Primeros Auxilios
- Control del Estrés en la Conducción
- Protocolo de Actuación para Conductores ante un Accidente de Tráfico
- Inglés para la Atención al Público en Empresas de Transporte
- Transporte de Viajeros con Características Especiales
- Acompañante de Transporte Escolar
- El Transporte Internacional de Viajeros en Autobús
- Gestión de la Agenda y el Correo Electrónico
- Seguridad en el Transporte Escolar y de Menores

Certificado de
Profesionalidad para
jóvenes menores de 30 años
**COML0111 Tráfico de
Viajeros por
Carretera (370h)**

Centro: C/Ayala 130 - Madrid

100% Gratuito

Con la subvención del:



Teléfono: 91 503 60 54
E-mail: esthergarcia@adams.es



**Piensa en ti.
Cuenta con nosotros.**

www.adams.es 902 333 543 Síguenos en