

CONFEBUS



44 | La movilidad como un derecho

Próxima parada: Iberdrola

La solución más completa
para impulsar la movilidad eléctrica



Smart Mobility

Elige la solución integral
de Iberdrola para poner
en marcha la transformación
eléctrica de tu flota
de autobuses.



movilidadurbana@iberdrola.es
900 225 235

 **Iberdrola**
Por ti. Por el planeta.



Revista de información sobre el transporte de viajeros por carretera

Nº 44 | Octubre 2025

Director

Rafael Barbadillo

Subdirectora

Victoria de Mora-Figueroa

Redacción y colaboradores

Fernando J. Cascales

Natalia Esteban

Josep Maria Fortuny

Daniel Gallego

Jaime Rodríguez

Juan Miguel Sánchez

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)

ADIVA (Valencia)

AETIVA (Zaragoza)

AETURA (Alicante)

ALERBUS (León)

ANET (Navarra)

APETAM (Málaga)

AREBUS (Extremadura)

ARTEX (Extremadura)

ASETRA (Segovia)

ASINTRARAGÓN

ASOBUS (Alicante)

ASOVAL (Alicante)

ASVIBUR (Burgos)

BUSINTRA (Nac. Urbanos)

CAR (Asturias)

CONFEBUS-EUSKADI

CONFEBUS-MADRID

ESTABUS (Estac. Autobuses)

FANDABUS (Andalucía)

FEBT (Balears)

FECAV (Cataluña)

FEDINTRA (Andalucía)

FEGATRAVI (Galicia)

FET HUESCA

FPTI (Alicante)

FROET (Murcia)

GALIBUS (Galicia)

TRANSGACAR (Galicia)

UPAVISAN (Santander)

CONFEBUS

Copyright

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

SUMARIO



Editorial

Un derecho universal

4

Confebus

La aprobación de la Ley de Movilidad Sostenible blindará, al fin, el derecho fundamental al transporte

06

La Junta Directiva se reunió en la Semana Europea de la Movilidad

07

El autobús garantizó la igualdad educativa en la vuelta al cole

12

Liderando la movilidad sostenible en el sector turístico

13

Alianza con la UE en la defensa del transporte público

15

CONFEBUS representa los intereses de las pymes del transporte en autobús en la audiencia de S.M. el Rey con CEPYME

16

La Confederación reivindica el papel clave del autobús en la futura Estrategia de Turismo Sostenible de la UE

18

Aumenta el absentismo laboral en el transporte en autobús: costes y duración en máximos históricos

19

Organizaciones CONFEBUS

26

Entorno nacional

Lucía Martínez al frente de la Dirección General de Estrategias de Movilidad

32

El éxito del Verano Joven consolida la iniciativa de Transportes

32

CONFEBUS reclama más flexibilidad en la formación de conductores y medidas urgentes para combatir la escasez de profesionales

34

Actualizado el Observatorio de costes del transporte discrecional en autocar

36

La eliminación de trabas administrativas favorecerá la incorporación de conductores extracomunitarios

38

Unión Europea

La Presidencia danesa de la UE propone eximir el transporte público en autobús de la Directiva sobre la fiscalidad de la energía

42

El TJUE avala que los Estados puedan limitar el cabotaje en el transporte en autobús

43

El actual régimen del IVA frena la competitividad del transporte internacional en autobús, advierte CONFEBUS

44

El autobús, aliado clave para cumplir los objetivos climáticos de la UE

46

Autonomías

54

Empresa

72

MICE

80

ESG

94

Foro de expertos

101

Nombramientos y reconocimientos

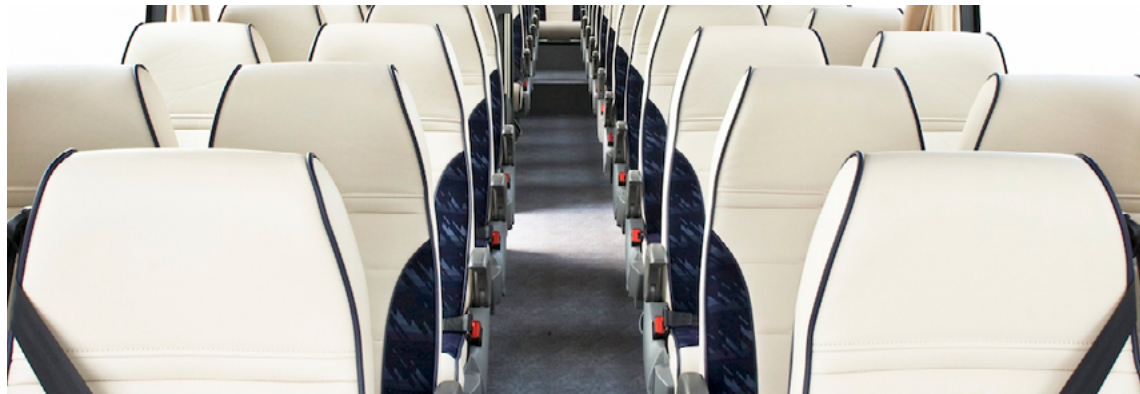
108

Industria

114

Socios Colaboradores

144



Un derecho universal

Todavía queda camino por recorrer en el proceso legislativo, pero el paso más importante ya se ha dado: la Ley de Movilidad Sostenible ha sido aprobada en el Congreso de los Diputados.

Ahora tiene que pasar por el Senado antes de su vuelta definitiva a la Cámara Baja para la luz verde final. Y eso puede llevar algunas semanas. Pero, en cualquier caso, lo que no tiene vuelta atrás es el reconocimiento de un derecho universal para toda la población: el de la movilidad.

Desde CONFEBUS entendemos que la Ley beneficia al ciudadano, al garantizar su derecho a desplazarse por todo el territorio nacional de forma segura y asequible, a la vez que fortalece e impulsa un servicio público de transporte en autobús de calidad para todos.

Porque el autobús es, de forma inequívoca, la columna vertebral de cualquier estrategia de movilidad sostenible. No se puede afrontar un reto tan importante sin tener en cuenta que el autobús es el único modo que conecta a la práctica totalidad de las poblaciones del país, haciendo posible el acceso a la sanidad, la educación, el trabajo o el ocio a todas las personas, sin importar dónde residan.

Además, la Ley consolida el sistema concesional español. El mismo que nos ha traído hasta aquí y que ha permitido que nuestro transporte público sea uno de los mejores del Continente, incluso tomado como ejemplo para muchos otros territorios. El periodo de negociación ha sido complejo, pero concluye con el compromiso de que ninguna parada de las actuales será abandonada en el futuro mapa concesional. De nuevo, movilidad para todos. La mejor de las noticias.

Junto a esta cuestión, la de la accesibilidad universal, la Ley se sustenta en otros tres pilares, cada cual más importante y necesario. La movilidad tiene que ser limpia y sana, lo que se traduce en un necesario proceso de descarbonización, además de segura, concepto sobre el que el bus apenas es responsable del 0,1% del total de la carretera.

La innovación se erige como otro de los mencionados pilares. En este sentido, los empresarios del transporte están más que concienciados con la renovación de flotas y con las nuevas tecnologías. No en vano, invierten 1.000 millones anuales en incrementar la eficiencia de su material móvil.

Por último, la Ley será el marco en el que mejorar las decisiones de gasto público en transporte y movilidad. Todos estamos de acuerdo en que el ciudadano debe estar en el centro de todo, y para ello es necesario invertir. Que nuestro sector sea receptor de partidas importantes del Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) y del Fondo Social para el Clima de la UE también es fundamental.

Así que, por todo ello, la Ley de Movilidad Sostenible es bienvenida como base para consolidar un derecho fundamental de la población y punto de partida del futuro del autobús como pilar de esa movilidad, para todos.

V O L V O

VOLVO BZL ELÉCTRICO

Para la Ciudad Cero



Chasis Volvo BZL con carrocería Castrosua Nelec

El Volvo BZL eléctrico es el pilar de un sistema responsable y productivo de autobuses eléctricos para transporte urbano, con una flexibilidad extraordinaria para configuraciones de piso bajo y doble piso. Con un excelente rendimiento, bajo uso de energía y sobresalientes propiedades para un carrozado eficaz y de calidad superior, junto a una experiencia de conducción de primera categoría y un concepto de carga y almacenamiento de energía flexible, el Volvo BZL eléctrico, contribuye a que las Ciudades Cero sean una realidad con cero emisiones, cero ruido, cero congestión y cero accidentes.



Volvo Buses. Driving quality of life

La aprobación de la Ley de Movilidad Sostenible blindará, al fin, el derecho fundamental al transporte

Luz verde en el Congreso



La norma “garantiza a los ciudadanos poder desplazarse en condiciones de seguridad y asequibilidad”, apunta Rafael Barbadillo, presidente de CONFEBUS. El autobús posibilita este derecho, así como el resto de pilares de la Ley: un transporte limpio e innovador al que se le dedica un gasto público eficiente.

El Congreso de los Diputados ha aprobado, con 174 votos a favor y cuatro abstenciones, el proyecto de Ley de Movilidad Sostenible. La principal novedad de la norma es el reconocimiento de la movilidad como un derecho de toda la ciudadanía,

en línea con las reivindicaciones de CONFEBUS.

El presidente de CONFEBUS, **Rafael Barbadillo**, celebra que la aprobación de la Ley naturalice por fin la movilidad como un derecho más. “La ley beneficia al ciudadano porque garantiza el derecho a desplazarse por todo el territorio nacional de forma segura y asequible, a la vez que fortalece e impulsa un servicio público de transporte en autobús de calidad para todos.”

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible señala al autobús como principal garante de este

derecho a través de la consolidación del sistema concesional de transporte. Según el departamento dirigido por Óscar Puente, este sistema garantiza que **ningún ciudadano perderá oportunidades de viaje**.

CONFEBUS considera positivo que la Ley de Movilidad Sostenible recoja estas preocupaciones, puesto que se encuentran en la razón de ser del servicio que presta el autobús en España. **Ningún otro transporte público llega a tantos núcleos de población** para asegurar que cada día millones de personas acudan a su lugar de trabajo, de estudios o a su centro de salud. Por eso, la garantía por parte del Ministerio de que ningún ciudadano perderá alternativas de transporte público viva donde viva, es recibida muy positivamente por parte de CONFEBUS.

Este es uno de los cuatro pilares en los que se basa el proyecto de ley de reciente aprobación. El autobús puede ser, asimismo, un posibilitador del resto de pilares. Empezando por aquel que entiende la **movilidad como una actividad limpia y sana**. El texto de la norma “urge avanzar en la descarbonización del sector”, con el autobús como catalizador, ya que las emisiones de uno solo de estos

vehículos equivalen a las de 20 turismos. Además, es el medio de transporte por carretera más seguro, con unos índices de siniestralidad muy por debajo del resto de alternativas (0,1% del total de la carretera).

El tercer pilar supone apostar por la innovación. En ese sentido, las compañías del sector del autobús realizan **importantes esfuerzos cada año para que sus flotas y sistemas estén a la vanguardia tecnológica**: la inversión de las más de 2.600 empresas que integran el sector alcanza los 1.000 millones de euros anuales, destinados a la modernización y mejora de eficiencia y seguridad de los vehículos.

Por último, el cuarto pilar hace referencia a mejorar la calidad de las decisiones de gasto público en transporte y movilidad. De nuevo, el autobús ha de estar en el centro de esta cuestión. Sirvan como ejemplo los objetivos del Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) y el Fondo Social para el Clima de la UE. Todo lo que se dirija de ambos fondos al sector del autobús será un gasto eficiente, **poniendo al ciudadano como principal beneficiario y cumpliendo, al mismo tiempo, los objetivos de descarbonización**. ■

La Junta Directiva de CONFEBUS se reunió en la Semana Europea de la Movilidad

El subdirector general de Transportes del Ministerio, Benito Bermejo, repasó todos los asuntos de actualidad relacionados con la Administración estatal.

Coincidiendo con la celebración de la Semana Europea de la Movilidad, la Junta Directiva de CONFEBUS celebró su primera reunión después del verano, que en esta ocasión tuvo lugar en la Embajada de Suecia en España.

Por ello, la mañana comenzó con las palabras del embajador sueco, **Per-Arne Hjelmborn**, quien dio la bienvenida a CONFEBUS, revelando que el valor de las operaciones comerciales entre España y

Suecia se han más que duplicado durante la última década.

A continuación, **Adrián Vallejo**, integrante del Departamento de Economía de la Asociación de Mutuas de Accidentes de Trabajo (AMAT), presentó un trabajo elaborado para CONFEBUS sobre el absentismo laboral derivado de contingencias comunes, comparando datos generales a nivel nacional con los del transporte de viajeros en autobús.

Así, la cifra de bajas registradas en España durante 2024 fue de 8,7 millones, que suponen 29.114 millones de coste directo para las empresas, una cifra que se ha duplicado en 6 años. Si a esto su-



mamos los costes indirectos (los generados por sustituir a un trabajador de baja o por la reducción de producción), el total rondaría los 130.000 millones, equivalentes al 8% del PIB.

En el caso concreto del transporte en autobús, en 2024 se produjeron 244.458 ausencias, que suponen 182,15 millones de costes. Esta cantidad ha crecido un 130,07% en 3 años.

Con posterioridad, el presidente de CONFEBUS, **Rafael Barbadillo**, comenzó su intervención felicitando a Antonio Vázquez Olmedo por su reelección como presidente de APETAM.

Entre los asuntos abordados por el presidente, cabe mencionar la evolución del parque de vehículos autorizados (que crece en dobles dígitos y se acerca a las 46.500 unidades) y de la demanda



de viajeros, con un incremento del 5,43%, en el acumulado a julio (respecto a 2024) y del 10,16% respecto al mismo mes del pasado año, con más de 277 millones de usuarios.

También se refirió a la reanudación de la tramitación parlamentario de la Ley de Movilidad Sostenible, que vuelve a la Comisión de Transportes del Congreso el próximo 23 de septiembre.

Otras acciones en las que CONFEBUS está trabajando es en la presentación de la solicitud de los coeficientes reductores para los conductores profesionales, de la mano de los sindicatos, a lo que se sumará la petición de incluir al conductor profesional dentro del catálogo de profesiones de difícil cobertura; así como en la problemática escasez de conductores, con próximas reuniones previstas con la Dirección General de Planificación, Gestión e Innovación de la Formación Profesional.

Por otro lado, se informó que ya se pueden realizar, de manera prioritaria, las gestiones administrativas con la DGT a través de la Plataforma RIU, operada por CONFEBUS y sus organizaciones territoriales. Además, se recordó que a partir del próximo 1 de enero será obligatorio llevar a bordo las nuevas ba-

lizas V16 conectadas, para lo cual la Confederación ha llegado a un acuerdo con la empresa Spano Partas, distribuidora de estos dispositivos, con ventajas exclusivas para los asociados.

Por último, se refirió a la reciente actualización del estudio de CONFEBUS, '[Las relaciones laborales en el transporte en autobús en España 2025](#)', en el que se realiza un análisis comparativo de la negociación colectiva sectorial (51 convenios colectivos), clave para el empleo estable y de calidad en el transporte en autobús.

Una vez concluida la intervención del presidente, tomó la palabra **Benito Bermejo**, subdirector general de Transporte por Carretera y Ferrocarril del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, quien hizo un repaso de los principales asuntos que afectan actualmente a la actividad del transporte de viajeros en autobús, como la próxima implantación del 'Billete Único', las bonificaciones al transporte público, el Verano Joven, la tramitación de la Ley de Movilidad Sostenible o al nuevo mapa concesional del Estado, del que se espera licitar algunas líneas antes de finalice el año.

Los últimos minutos de la jornada se dedicaron a



la presentación de producto y servicio desarrollada por Volvo Buses, patrocinador de la reunión, por medio de su director general para España y Portugal, **Jaime Verdú**.

Tras un video general de presentación de la compañía, mencionó que trabajan bajo el eslogan “Juntos damos forma al mundo en el que queremos vivir”, basándose en la seguridad y la sostenibilidad como pilares básicos. “Nuestra ambición es que nuestros productos estén involucrados en 0 accidentes, para lo que trabajamos en mejorar tanto la seguridad de los vehículos como las soluciones tecnológicas que pueden incidir en este proceso, como la Volvo Dynamic Steering (que reduce un 70% el esfuerzo del conductor en rotondas), el asesoramiento I-coaching en tiempo real, el *blind spot information system*, la gestión de zonas geográficas para determinadas limitaciones, o la definición de zonas de ralentí...”, según Verdú.

La sostenibilidad en Volvo se entiende desde tres

perspectivas, el clima, los recursos y las personas. Para ello, “tenemos que diseñar vehículos que contaminen menos, pero también trabajar en todo el proceso que depende de nosotros. Ya tenemos fábricas certificadas que reciclan todos sus desechos y, por ejemplo, el uso de piezas remanufacturadas reduce un 20% el consumo de energía en la producción. Nuestros vehículos tienen certificado un 90% de reciclabilidad”.

Para finalizar, el responsable de Volvo Buses recordó que “cada gota cuenta, y por eso reducimos el consumo de nuestras plataformas hasta un 15%, gracias a la mecánica y al desarrollo de softwares. Y, en el futuro, cada kw contará, por lo que disponemos de una gama de producto eléctrico urbano, en colaboración con Castrosua. Además, estamos homologando dos chasis electrificados Clase II (con Irizar y Castrosua), y en Busworld presentaremos esa misma plataforma en Clase III, configuración coach, de la mano de Castrosua”. ■





HERO

DISCOVER TRUE VERSATILITY



 **Castrosua**

El autobús garantizó la igualdad educativa en la vuelta al cole

Especialmente en el medio rural

Más de 220 millones de desplazamientos escolares al año



Garantiza la igualdad educativa en la vuelta al cole



Seguro: 0 fallecidos desde 2012



Accesible y gratuito en zonas alejadas

Cientos de miles de niños y jóvenes acuden a diario a su centro educativo gracias al autobús con seguridad y de manera asequible.

Un año más, el autobús forma una parte indispensable del día a día escolar de muchos de estos niños y jóvenes. Solo en 2024, se produjeron más de 222 millones de desplazamientos de transporte escolar en autobús, según datos del Instituto Nacional de Estadística (INE).

Las características demográficas de España hacen del autobús un activo esencial para garantizar la igualdad en la educación de nuestros jóvenes. La

movilidad de los estudiantes no es un problema tan común en las zonas urbanas, pero sí en las rurales, donde cientos de miles de alumnos necesitan un medio de transporte para acudir diariamente a su centro educativo. Este es uno de los muchos factores que hacen del autobús el medio de movilidad con mayor poder de cohesión del territorio en España.

Pero también es importante el papel del autobús en el transporte escolar en los grandes núcleos urbanos del país. Con su gran capacidad, ya que permite transportar al mismo número de personas que 20 turismos, ayuda a mitigar los atascos en las

horas punta. Ello reduce los tiempos de viaje, así como la emisión de gases de efecto invernadero.

Además, y puesto que la normativa recoge que el transporte escolar debe ser gratuito cuando el centro educativo se encuentra lejos del lugar de residencia, supone también un alivio económico para las familias, en un contexto en el que el gasto medio por hijo en educación es, de por sí, muy elevado: el pasado curso alcanzó los casi 2.600 euros de media, según datos de la OCU.

Rafael Barbadillo defiende que el autobús “ayuda a salvaguardar el bienestar de los más pequeños” de camino a su centro educativo

No hay que olvidar, además, otra de las principales características del transporte en autobús: la seguridad. En su modalidad escolar es, en pala-

bras de la DGT, el primer colectivo de seguridad vial que alcanza el objetivo *visión cero*, con cero fallecidos en siniestros de tráfico desde 2012. A ello contribuye tanto la experiencia y formación de los conductores, que pasan por exigentes pruebas y certificación para poder ponerse tras el volante; como el hecho de que la flota de autobuses de las compañías españolas cumple con unos muy altos estándares técnicos para garantizar la seguridad de sus ocupantes.

Rafael Barbadillo, presidente de CONFEBUS, subraya que “el autobús, como uno de los medios de transporte más seguro que existe, ayuda a salvaguardar el bienestar de los más pequeños, que son el futuro del país. Cada mañana son cientos las empresas, especialmente de pequeño y mediano tamaño, que asumen esta responsabilidad con profesionalidad y rigor garantizando uno de los derechos fundamentales de nuestros niños y jóvenes, el derecho al acceso a la educación”. ■

Liderando la movilidad sostenible en el sector turístico

Día Mundial del Turismo 2025

CONFEBUS se ha sumado un año más a la celebración del Día Mundial del Turismo. El turismo es el principal motor económico en España y parte de su éxito se debe al buen hacer de las compañías y los empleados del sector del transporte en autobús, que facilitan la movilidad de los turistas por todo el país, conectando a viajeros y destinos para dar a conocer y aprovechar nuestro rico patrimonio cultural, histórico, natural y gastronómico.

El lema de este año, *‘Turismo y transformación sostenible’*, pone en el centro de la conversación **el potencial transformador del turismo como agente de cambio positivo**. En el sector del transporte, pocas cuestiones ejemplifican tan bien esa transformación como la transición energética, en la que el autobús tiene un rol diferencial.

El presidente de CONFEBUS, **Rafael Barbadillo**, indica que “sin transporte, no hay turismo. Formamos parte de la principal industria del país, la turística. Gracias al autobús se mantiene la competitividad de los paquetes turísticos que se comercializan en España por parte de agencias y turoperadores nacionales e internacionales. La fiabilidad y la capilaridad de los autobuses es clave para el transporte de grupos. Además, nuestra tarea ayuda a un turismo más comprometido con los objetivos climáticos. No hay que olvidar, asimismo, que la sostenibilidad no es solo no emitir o producir el menor impacto sobre el medio ambiente, sino que también tiene unas vertientes social y económica con las que estamos igualmente comprometidos”.



El Instituto Nacional de Estadística registró el año pasado más de **175 millones de viajeros en la modalidad de transporte discrecional**. En esta categoría se incluyen, entre otros, los servicios de transporte vacacional y el del turismo de congresos, ferias y otros eventos clave. Son números que ponen en valor el peso del autobús en el turismo.

El perfil medio del **turista está cada día más concienciado sobre la necesidad de viajar de forma sostenible**. La industria turística española al completo ha realizado importantes inversiones en los últimos años para ofertarse como un destino sostenible.

También lo han hecho, concretamente, las más de 2.000 empresas de autobuses nacionales. Barbadillo recuerda que “la flota de autobuses española, que supera los 46.000 vehículos, es una de las

más modernas de Europa. **El sector destina alrededor de 1.000 millones de euros anuales a la renovación de su flota**, lo que mejora la eficiencia energética y repercute en un modelo turístico y de movilidad mucho más limpio, acorde con los objetivos de transición energética. El autobús contribuye a reducir la huella ambiental, un aspecto cada vez más valorado en los planes de sostenibilidad de los destinos turísticos”.

De esta forma, las compañías del sector del autobús avanzan en línea con el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC), que contempla un incremento del transporte público hasta 2030, para lo cual será necesario contar con apoyo en forma de inversión pública. **“Precisamos de ayudas para poder cumplir los objetivos del PNIEC y continuar con la descarbonización de la flota”,** destaca Barbadillo. ■

Alianza con la UE en la defensa del transporte público

En la celebración de la Semana Europea de la Movilidad (SEM)



Bajo el lema ‘Movilidad para todas las personas’, esta iniciativa busca facilitar el acceso al transporte público con independencia de la situación socioeconómica.

Un año más, CONFEBUS se sumó a la celebración de la Semana Europea de la Movilidad (SEM), del 16 al 22 de septiembre. El lema de la edición de este año, ‘Movilidad para todas las personas’, resalta la capacidad del transporte público para democratizar la movilidad, un objetivo perseguido por la Unión Europea y en el que el autobús debe ser un aliado fundamental.

El **presidente de CONFEBUS, Rafael Barbadillo**, defiende que nos encontramos en “la década del

autobús”, por su papel en muchos de los retos a los que se enfrenta el transporte: “la adaptación de la movilidad a la transición energética, el objetivo de reducir los accidentes en carretera a cero o la lucha contra la pobreza en el transporte. La Unión Europea ha señalado esta última cuestión como una meta a corto plazo para garantizar una movilidad asequible, accesible y justa”.

La pobreza en el transporte es un importante problema a abordar. Es, según la UE, “la incapacidad o dificultad de un hogar para sufragar los costes del transporte privado o público, o su falta o acceso limitado al transporte necesario para acceder a los servicios y actividades socioeconómicos esenciales, teniendo en cuenta

el contexto nacional y espacial”. La asequibilidad y la capilaridad del autobús, que llega a más de 8.000 municipios españoles cada día, lo convierten en la **alternativa de movilidad más eficiente** para combatir la pobreza en el transporte.

En este sentido, Europa ha puesto la política de transporte público de España como ejemplo de medidas efectivas para abordar la pobreza en el transporte. Para ello, los recursos del Fondo Social por el Clima de la UE serán fundamentales para facilitar este proceso. Igualmente se espera que la Estrategia contra la Pobreza de Transporte, que está elaborando el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, contribuya a reforzar el derecho a la movilidad con el autobús como servicio público esencial, para lo cual se sigue precisando de una Ley de financiación que abarque todo el sistema de transporte público.

En su edición de 2025, la SEM trató de promover que “toda la ciudadanía, sin importar su nivel de ingresos, ubicación, género o capacidades, puedan

acceder a un transporte sostenible y eficiente”. Asimismo, las administraciones nacionales están muy comprometidas con esta semana y prueba de ello es que, de los 1.324 pueblos y ciudades inscritos a la iniciativa, **365 se sitúan en España, más que en ningún otro país de la UE**. En estos núcleos de población tuvieron lugar diversas actividades relacionadas con la movilidad.

La Dirección General de Estrategias de Movilidad del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible promueve y coordina esta iniciativa en nuestro país, que está dirigida a sensibilizar sobre **los beneficios del uso del transporte público**.

Rafael Barbadillo concluye que “una forma de apostar por una movilidad segura, limpia, asequible e inclusiva pasa por aprobar la Ley de Movilidad Sostenible. Esta norma debe contribuir a reforzar el sistema de movilidad colectiva de nuestro país, con mayor coordinación entre administraciones, y a fomentar el transporte público para garantizar más la democratización del transporte”. ■

CONFEBUS representa los intereses de las pymes del transporte en autobús en la audiencia de S.M. el Rey con CEPYME

Las pymes suponen más del 99% del tejido empresarial español y generan el 70% del empleo privado

El nuevo Comité Ejecutivo de la Confederación Española de la Pequeña y Mediana Empresa (CEPYME) agradeció a Don Felipe su apoyo a las pequeñas y medianas empresas, trasladándole también la complicada situación que atraviesan las pymes como consecuencia de la incertidumbre económica, el incremento de los costes laborales y la complejidad normativa.

Su Majestad el Rey recibió en audiencia al nuevo Comité Ejecutivo de la Confederación Española de la Pequeña y Mediana Empresa (CEPYME), que

acudió al Palacio de La Zarzuela encabezado por su presidenta, Ángela de Miguel, y por el presidente de la CEOE, Antonio Garamendi. Durante la audiencia, se presentó a Don Felipe el nuevo Comité Ejecutivo de CEPYME, recientemente renovado, y se le trasladó la labor que realizan a diario millones de pequeñas y medianas empresas que sostienen el tejido económico y social de nuestro país.

Las pymes representan más del 99% del tejido empresarial español, generan cerca del 70% del empleo privado y son una garantía de cohesión



territorial, estabilidad social y progreso. En este marco, la Confederación agradeció al monarca su “respaldo” y “cercanía” hacia estas empresas, al tiempo que expuso la complicada situación que atraviesan muchas de ellas en el contexto económico actual.

Como miembro del Comité Ejecutivo de CEPYME, estuvo presente Rafael Barbadillo, **presidente de CONFEBUS**, la confederación que agrupa a las pequeñas y medianas empresas del transporte en autobús. Su presencia fue clave para representar y visibilizar los intereses de este sector estratégico para la economía española, que afronta retos particulares como los elevados costes operativos, las necesidades de modernización y los problemas de liquidez.

El **sector del transporte en autobús** factura más de 6.500 M€, ocupa a más de 95.000 personas, con cerca de 2.700 empresas y 45.000 vehículos que transportan más de 3.365 millones de viajeros al año (más del 60% de los viajes en transporte público se realizan en autobús), con una red superior a los 75.000 kilómetros que comunican regularmente más de 8.000 núcleos de población a lo largo y ancho de nuestra geografía, además de ser un eslabón clave de la principal industria del país, el Turismo.

En el transcurso de la audiencia, la **presidenta de CEPYME** fue la encargada de trasladar al monarca la complicada situación que atraviesan las pequeñas y medianas empresas como consecuencia de la incertidumbre económica, el incremento de los costes laborales y la complejidad normativa, que “están poniendo a prueba la capacidad de permanencia de muchas empresas, en especial de las más pequeñas”. También reiteró el respaldo de CEPYME a la Corona, destacando el papel del Rey como “garante de estabilidad institucional, unidad y compromiso con el bien común”.

Asimismo, Ángela de Miguel agradeció el respaldo de S.M. el Rey a los pequeños empresarios y su cercanía en momentos de dificultad, como los vividos durante la Dana o los más recientes, como consecuencia de los incendios forestales que han asolado España este verano, y ha elogiado y apoyado la iniciativa de S.M. de animar a visitar las zonas afectadas, para mostrar el cariño y la solidaridad con los afectados y contribuir a que sigan adelante y reactivar la actividad económica de los lugares afectados, un gesto que refuerza la cohesión social y el reconocimiento a los territorios damnificados. ■

La Confederación reivindica el papel clave del autobús en la futura Estrategia de Turismo Sostenible de la UE

“Sin transporte en autobús no hay turismo”



CONFEBUS ha participado en la consulta de la Comisión Europea sobre la ‘Estrategia de Turismo Sostenible en la Unión Europea’ destacando el papel del autobús como aliado clave para impulsar un turismo más seguro, accesible y medioambientalmente sostenible en Europa.

“Sin transporte en autobús no hay turismo”,

afirma la Confederación, que recuerda que el autobús es un pilar fundamental de la cadena turística facilita: excursiones, circuitos, congresos, ferias y otros eventos clave, y garantiza la movilidad de turistas de forma segura, accesible y respetuosa con el medio ambiente. Un sector compuesto mayoritariamente por pequeñas y medianas empresas de componente familiar.

CONFEBUS señala que el autobús es el único modo capaz de **llegar a todos los rincones de la UE**, incluidos destinos rurales o menos conocidos, mitigando los problemas de la última milla y favoreciendo un turismo más inclusivo y equilibrado. Su papel es crucial para conectar y dinamizar el patrimonio cultural, histórico, natural y gastronómico del continente.

Las características del autobús también convierten a este modo en el principal aliado para combatir la mortandad en carretera, como el **modo más seguro** que existe. Así lo atestiguan las cifras de la Dirección General de Tráfico (DGT): **en 2024, la tasa de siniestralidad en España fue del 0,1%, la más baja de entre todos los modos de transporte**, con dos víctimas.

Desde el punto de vista medioambiental, el transporte en autobús es una **alternativa energéticamente eficiente y con bajas emisiones** por pasajero, lo que contribuye a reducir la huella de carbono del turismo. Para potenciar aún más esta contribución, CONFEBUS plantea la necesidad de impulsar la renovación de flotas, fomentar la digitalización de servicios y planificación, y desarrollar paquetes turísticos que integren el uso del autobús.

Asimismo, aboga por:

- Mejorar la accesibilidad de los billetes en plataformas digitales.

- Promover los viajes multimodales con el autobús como eje del transporte sostenible.
- Facilitar el acceso en transporte público a los destinos turísticos de forma segura y eficaz.
- Reforzar la seguridad del autobús para todo tipo de usuarios de la carretera.

Barreras normativas que deben eliminarse

La Confederación también ha querido poner el foco en los obstáculos normativos europeos que dificultan la competitividad del autobús como modo de transporte turístico. Entre ellos:

- El tratamiento desigual del IVA frente a otros modos de transporte internacional.
- La proliferación de restricciones al tráfico urbano sin armonización ni criterios comunes.
- La complejidad normativa que afecta a la circulación internacional de conductores.
- La escasez de mano de obra y de personal cualificado en el sector.

“Una estrategia de turismo sostenible no será completa sin tener en cuenta al autobús”, concluye CONFEBUS, solicitando a las instituciones europeas una apuesta firme por este modo de transporte como herramienta clave para lograr un turismo más sostenible, inclusivo y competitivo. ■

Aumenta el absentismo laboral en el transporte en autobús: costes y duración en máximos históricos

Un +10,78% en 2024 y un +121% desde 2021

Se analiza la evolución de la Incapacidad Temporal por Contingencias Comunes (ITCC) entre los años 2021 y 2024. La duración media de las bajas en el sector alcanzó los 59,5 días, 17 días más que la media nacional (42,5 días).

El absentismo laboral en el sector del trans-

porte en autobús continúa su tendencia al alza, según el **informe elaborado para CONFEBUS por AMAT** (Asociación de Mutuas de Accidentes de Trabajo), que analiza la evolución de la Incapacidad Temporal por Contingencias Comunes (ITCC) entre los años 2021 y 2024.



Principales datos del informe:

- En 2024 se iniciaron **28.052 procesos de baja** en el sector, lo que supone un incremento del **10,78% respecto a 2023** y del **121% desde 2021**.
- Se estima que el número equivalente de trabajadores que no acudieron **ni un solo día al trabajo** en todo el año fue de **8.806 personas**, un 24,4% más que en 2023.
- La **duración media de las bajas** en el sector alcanzó los **59,5 días**, 17 días más que la media nacional (42,5 días).
- La **incidencia media mensual** por cada 1.000 trabajadores protegidos por el Sector Mutuas en el sector fue de **31,49 procesos**, también por encima de la media nacional que se sitúa en 31,20.
- El **coste total del absentismo en el transpor-**

te en autobús por ITCC para las empresas y mutuas del sector en 2024 fue de **182,15 millones de euros**, un **130% más que en 2021**, siendo un 54,11% del coste a cargo de la Seguridad Social y Mutuas y del 45,89% de coste directo para las empresas.

El informe destaca también las notables diferencias entre las bajas por patologías traumatológicas gestionadas por el sistema público de salud (ITCC) y las gestionadas por las mutuas (ITCP). En el sector del transporte de viajeros por carretera las bajas por ITCC duran de media **43 días más**, lo que se traduce en un **sobrecoste innecesario** de más de **34 millones de euros** solo en 2024.

Desde CONFEBUS se insiste en la necesidad urgente de **revisar el modelo actual de gestión de las bajas médicas**, proponiendo dotar a las Mutuas de mayores competencias en la atención y alta médica, al menos en patologías traumatológicas, con el objetivo de reducir los tiempos de recuperación y los costes asociados al absentismo. ■



XUNTA
DE GALICIA



Feira Internacional
de Galicia ABANCA

EXPOBUS^{IBERIA}

IV FERIA DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA

**SILLEDA, 20-22 DE
NOVIEMBRE DE 2025**



WWW.EXPOBUSIBERIA.COM

#EXPOBUSIBERIA25



//ABANCA



COLABORA:



CONFEBUS autorizada a operar gestiones para las empresas de transporte en la plataforma digital RIU de la DGT

Se pueden realizar trámites relativos a los vehículos de manera electrónica y de forma prioritaria



CONFEBUS y sus organizaciones territoriales, como miembros del Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC), han completado el proceso de autorización para operar en la Plataforma RIU de la Dirección General de Tráfico (DGT), como **Red de Interconexión Única**.

El sistema RIU es un servicio digital de las gestiones administrativas de las empresas con la DGT, el

cual permite realizar **de forma prioritaria**, varias de ellas en un plazo de 24 horas, distintos **trámites relativos a los vehículos** de forma electrónica, entre los que destacan:

- Notificación de venta de vehículos.
- Alta y baja temporal de vehículos (SALTA).
- Baja temporal de vehículos (SBTEM).
- Duplicado de permiso de circulación por

- cambio de datos (SDUPC).
- Duplicado de permiso de circulación por pérdida, robo o deterioro (SDUPV).
- Cambio de domicilio fiscal.
- Trámite genérico de vehículos (SOTRO).
- Transferencia ordinaria de vehículos entre particulares.
- Transferencia ordinaria de vehículos si el vendedor es una empresa.
- Transferencia de vehículos de empresas de renting.
- Transferencia con modificaciones técnicas que no consten en el Registro de Vehículos.
- Transferencia de vehículos con cargas finan-

- cieras.
- Transferencia por entrega a compraventa.
- Transferencia por separación o divorcio.
- Transferencia por mortis causa provisional o definitiva.
- Transferencia por donación...

El uso de esta plataforma RIU reduce considerablemente los plazos en las gestiones que se vienen realizando en la sede electrónica de la DGT.

Para más información, contacta con CONFEBUS a través de sus canales habituales, que puedes encontrar en www.confebus.org ■

Descuentos exclusivos para asociados en la compra de balizas V16

Gracias al acuerdo con Spano Parts

A partir del próximo 1 de enero de 2026 será obligatorio llevar a bordo de todos los vehículos el dispositivo V16.

A partir del próximo 1 de enero de 2026, tal y como recoge el [Real Decreto 1030/2022](#), por el que se modifica el Real Decreto 159/2021, será obligatorio llevar a bordo de todos los vehículos el dispositivo V16, que sustituirá a los actuales triángulos de señalización en caso de accidente o avería.

El dispositivo V16 es una pequeña baliza de color amarillo que se coloca en el techo del vehículo, está dotada de conectividad y es capaz de emitir una luz 360° de alta intensidad de forma intermitente y continua al menos durante 30 minutos.

Desde el mismo momento de su activación, además de emitir la señal luminosa de advertencia, se conectará a la plataforma DGT 3.0 para transmitir su ubicación en tiempo real y avisar a otros usuarios de la vía de la situación.

En este sentido, CONFEBUS ha alcanzado un **acuerdo de colaboración con el proveedor Spano Parts, SL**, para la comercialización de estas



balizas homologadas, a fin de que puedan ser adquiridas **en condiciones muy favorables** para los asociados de la Confederación.

En el siguiente enlace se puede encontrar un [folleto informativo](#) con todas las características técnicas de los dispositivos. Y, para más información y poder adquirir estos dispositivos, contacta con CONFEBUS a través de los canales habituales: www.confebus.org. ■

Aumovio Spain y CONFEBUS se unen para integrar nuevas tecnologías y mejorar en la efectividad de las empresas



Tras muchos años de colaboración, **Aumovio Spain** ha renovado de nuevo su acuerdo con **CONFEBUS**. Gracias a este acuerdo, las empresas de transporte de viajeros asociadas a la Confederación podrán conocer y acceder a las soluciones y servicios de Aumovio en España, y su conocida marca en el mundo del transporte, **VDO**, con el objetivo de integrar nuevas tecnologías y mejorar la efectividad de sus operaciones.

La empresa líder del mercado y a la vanguardia en la tecnología del tacógrafo, cubre todos los requisitos específicos para los vehículos de transporte por carretera, tanto de viajeros como de mercancías. Se presenta al mercado con la marca **VDO**, ofreciendo soluciones para una gestión eficiente de las flotas de transporte de viajeros, lo que se traduce en mejoras en ahorro, análisis de vehícu-

los y conductores, así como en la gestión de la información del viaje y del vehículo.

Soluciones específicas para el transporte de viajeros:

- Tacógrafo digital e inteligente.
- Red de expertos en tacógrafo (DTCO+) repartidos por toda España.
- Descarga remota automática de los datos.
- Software de gestión de datos del tacógrafo.

Estas soluciones permiten a los profesionales del sector acceder a la información necesaria para aumentar su rentabilidad y competitividad, sin necesidad de invertir en sistemas sofisticados de gestión de flotas, obteniendo así una ventaja competitiva significativa. ■

Renovamos el acuerdo de colaboración con Impuestalia para ahorrar en el IBI de nuestros asociados



CONFEBUS ha renovado su acuerdo de colaboración con **Impuestalia**, gracias al cual los asociados de la Confederación podrán solicitar un estudio sin coste para la **optimización fiscal de inmuebles y en la revisión de valores catastrales**, para descubrir si las empresas pueden pagar menos e incluso recuperar lo que se hubiera abonado de más en años anteriores.

Fruto de la alianza con Impuestalia, se han generado unos resultados altamente positivos para el tejido empresarial del transporte de viajeros por carretera, en el que seguimos apostando por la eficiencia, el rigor jurídico y la defensa de los intereses legítimos de las empresas y operadores de autobuses que vertebran la movilidad en nuestro país.

Gracias a este acuerdo de colaboración con Impuestalia (www.impuestalia.com), las empresas pueden beneficiarse de:

1. Un análisis gratuito y sin compromiso del IBI sin ningún compromiso de contratación.
2. Pagar solo si se consiguen ahorros.
3. Que se realicen todos los trámites de principio a fin, sin cargas operativas para la empresa.

La experiencia de Impuestalia demuestra que el **75% de los inmuebles analizados presenta errores de valoración en Catastro**, lo que abre la puerta a reducciones importantes del valor catastral inicial. ■

APETAM renueva su junta directiva para afrontar los retos del sector en Málaga

Antonio Vázquez Olmedo afronta su segundo mandato como presidente de la Asociación



APETAM, la Asociación Provincial de Empresarios del Transporte y Agencias de Málaga, ha renovado su Junta Directiva tras celebrar su Asamblea General Ordinaria, que contó con una gran participación, renovando en su cargo como presidente Antonio Vázquez Olmedo en su segundo mandato.

La Asociación, que el próximo año cumplirá 50 años de historia, roza casi los 200 asociados entre empresas de viajeros y de mercancías. Bajo la presidencia de Antonio Vázquez, el resto de la junta directiva la integran Diego Moral, vicepresidente, Alejandra Leiva, tesorera, Juan Alfonso Mateos, vocal de Transporte Escolar, Cristóbal José Ríos, vocal de Transporte Discrecional, Manuel Ruiz Vázquez, vocal de Transporte Regular, y Guillermo Olmedo, secretario general.

Como objetivos principales, la nueva Junta Directiva de APETAM se ha propuesto seguir trabajando para reivindicar el papel fundamental del autobús en la movilidad de Málaga y de Andalucía. Un

sector que está marcado por la falta de profesionales y las dificultades por el elevado coste de los precios.

“Nos encontramos en un momento complicado, ya que están en marcha los concursos para la licitación del transporte regular y el transporte escolar, que son dos ejes fundamentales del sector. Además, en la parte del transporte discrecional, seguimos con buenas expectativas con la llegada de visitantes a nuestra provincia, aunque será menor que años anteriores ante las subidas de precios hoteleros y la recesión en Alemania, por lo que debemos ser cautos e ir trabajando en un futuro próximo, donde las previsiones de visitantes van a ser menos optimistas”, asegura **Antonio Vázquez, presidente de APETAM.**

APETAM continuará siendo parte activa de la Federación Andaluza del sector, FEDINTRA – que cuenta con más de 400 empresas-; de la que también es presidente Antonio Vázquez.

En esta Asamblea, además de hacer balance del último ejercicio y realizar los mencionados nombramientos, se explicaron algunos aspectos fundamentales de la actualidad del sector.

Las empresas del sector del transporte de viajeros de Málaga quieren afrontar esta nueva etapa con optimismo. Málaga es referencia turística mundial y sus empresas de transporte de viajeros son los primeros y últimos embajadores ante los turistas. “Además estamos muy comprometidos con la calidad de los servicios, ofreciendo una de las mejo-

res flotas a nivel nacional y europeo”, destaca el presidente de la Asociación.

APETAM confía en seguir avanzando a base de diálogo con la Administración, para llegar a puntos de encuentros, y reivindicar el papel como eje vertebrador de la movilidad, además de buscar apoyos para el fomento de empleo en el sector. La Asociación Provincial de Empresarios del Transporte de Málaga se ha caracterizado siempre por el buen talante ante el resto de los agentes implicados en la industria turística y de transporte y espera que esta etapa sea muy positiva para el sector. ■

FECAV celebra su jornada anual el 25 de noviembre en Barcelona: “Movemos el presente, pensamos el futuro”

Con el foco en las Tecnologías de la Información y las infraestructuras en el entorno urbano



La Federación Empresarial Catalana de Autotransporte de Viajeros celebrará la quinta edición de la Jornada FECAV el próximo 25 de noviembre, en Barcelona, bajo el lema “**Movemos el presente, pensamos el futuro**”, en la que se abordarán los principales asuntos que deben encarar las empresas operadoras en materia de Tecnología e Infraestructuras urbanas.

La jornada se estructurará en mesas redondas en

las que se abordarán temas clave para las empresas asociadas a FECAV, entre ellos la Inteligencia Artificial, la Ciberseguridad, la Protección de Datos, la prestación del servicio discrecional en el marco del Turismo MICE y las infraestructuras urbanas.

El formato está diseñado para favorecer la interacción entre los miembros de las mesas redondas y las personas asistentes, con el objetivo de impulsar la transferencia de conocimiento y estimular el

debate. De este modo, el programa está conjugado para profundizar en esas cuestiones de máxima actualidad, que marcarán el futuro del transporte de viajeros por carretera en Cataluña.

La patronal catalana organiza este encuentro con periodicidad anual para sus empresas asociadas, junto con líderes de opinión, representantes de la Administración y profesionales de la industria, con

el objetivo de debatir sobre cuestiones del día a día, crear sinergias y establecer oportunidades de colaboración.

La [IV Jornada FECAV](#), celebrada en 2024, contó con una participación de 160 asistentes y centró el debate en la financiación, los modelos de gestión, la administración técnica y regulación del sector público y privado del transporte de viajeros por carretera en Cataluña. ■

FROET destaca que el transporte escolar es una garantía de seguridad e igualdad educativa en Murcia

La Región de Murcia no ha registrado ni un solo accidente en estas rutas en más de 40 años de servicio.

El inicio del curso supuso la vuelta a las calles y carreteras de los autobuses escolares, aliados indispensables para miles de familias, garantizando que los estudiantes de todos los rincones de la Región puedan acceder a sus centros educativos de forma segura y fiable.

La Federación Regional de Organizaciones y Empresas de Transporte de Murcia (FROET) quiso destacar el impacto crucial de este servicio dando a conocer algunas cifras. En la Región de Murcia, aproximadamente 20.000 alumnos de entre 5 y 17 años se benefician del transporte escolar, un servicio esencial para garantizar la igualdad de oportunidades educativas, especialmente en áreas rurales donde la movilidad puede ser un desafío.

En total, unas 50 empresas locales operan este servicio, utilizando alrededor de 300 autobuses para cubrir las necesidades de, aproximadamente, 150 centros educativos. Las rutas se dividen en unas 400 que se prestan a la Consejería de Educación, además de un centenar de rutas para los



centros educativos privados.

Uno de los aspectos más importantes del transporte escolar en autobús es su excepcional historial de seguridad. Tras más de 40 años de servicio, la Región de Murcia no ha registrado ni un solo accidente en estas rutas. Este logro subraya el compromiso de las empresas, los conductores y los monitores con la seguridad, gracias a su profesionalidad y constante actualización.

Este medio de transporte también contribuye a la cohesión del territorio y a la reducción del tráfico en las

zonas urbanas, ya que un solo autobús puede transportar el mismo número de personas que 11 coches con 5 pasajeros o de 13 si son tres. De esta manera, se alivian los atascos en las horas punta y se minimizan las emisiones de gases de efecto invernadero.

Por último, FROET quiso reafirmar también la dedicación de las empresas a seguir prestando un servicio de calidad, profesional y sobre todo seguro para los estudiantes de la Región de Murcia. ■

ASETRA celebra una jornada sobre Inteligencia Artificial en el Transporte

Y otra sobre el Reglamento Veri*Factu



Asetra Segovia, en colaboración con la Federación Empresarial Segoviana (FES) y la empresa Cibersegura, organizó una jornada informativa sobre el uso de la inteligencia artificial en el sector del transporte. Esta actividad tuvo lugar en el Centro de Transportes de Segovia, con una amplia presencia de socios de Asetra y de FES, interesados en esta materia. El encuentro se centró en cómo esta tecnología puede ayudar a prevenir y controlar los fraudes en el transporte, uno de los retos actuales que más preocupan a operadores y administraciones públicas.

En la presentación del evento se subrayó que “la inteligencia artificial ya es una realidad que está transformando nuestra forma de trabajar. En el transporte debemos aprovechar sus ventajas para mejorar la seguridad, la eficiencia y la confianza de los usuarios”.

La jornada contó con la participación de Abel Gómez, experto en ciberseguridad de la empresa Cibersegura, quien ofreció una ponencia muy ilustrativa sobre las principales amenazas digitales que afectan hoy a las empresas del transporte. Entre ellas destacó la suplantación de identidad, el phishing (engaños a través del correo electrónico), así como los ataques de “hombre en medio” (interceptación de comunicaciones).

Además de exponer estas amenazas, ofreció recomendaciones prácticas para mejorar la protección digital en las empresas. Entre las medidas propuestas, resaltó la importancia de configurar el correo electrónico con doble factor de seguridad.

Uno de los mensajes clave de la jornada fue la necesidad de formación continua de todos los

que intervienen en la cadena del transporte: desde directivos y responsables de flotas hasta conductores, gestores administrativos y personal de atención al cliente. La capacitación en materia de ciberseguridad e inteligencia artificial es esencial para garantizar que cada eslabón de la cadena esté preparado frente a riesgos digitales y pueda aprovechar las oportunidades que brindan las nuevas tecnologías.

La jornada también puso de relieve que la ciberseguridad y la inteligencia artificial son ya factores estratégicos para el futuro del transporte. Pero más allá de la tecnología, el éxito dependerá de que las empresas promuevan una cultura de seguridad y formación permanente que involucre a todos los profesionales del sector.

Amplia participación en la jornada informativa sobre el Reglamento Veri*Factu

Por otro lado, Asetra también ha celebrado una jornada informativa sobre el Reglamento VERI*FACTU, norma que regula los Sistemas Informáticos de Facturación (RRSIF) y que supondrá un cambio profundo en la gestión de las empresas. La cita, organizada en colaboración con CaixaBank, contó con una amplia asistencia de socios, reflejo del interés que este tema despierta entre los profesionales del transporte por carretera en Segovia.

El acto fue inaugurado por el presidente de Asetra, Ángel Esteban Sastre, quien destacó la importancia de anticiparse a la adaptación tecnológica que exige la nueva normativa, y reafirmó el compromiso

de la asociación para acompañar a los transportistas en este proceso, ofreciendo información, asesoramiento y soluciones prácticas. Seguidamente tomó la palabra Sonia de Andrés, representante de la entidad financiera, destacando la colaboración entre ambas instituciones.

La jornada también contó con la participación de Beatriz Pérez León y José María Cruz García, representantes de la Agencia Tributaria de Castilla y León, quienes explicaron los aspectos técnicos del Reglamento VERI*FACTU.

Asimismo, Alberto Dueñas Cardiel, asesor fiscal del Gabinete Empresarial, analizó sus implicaciones en el ámbito tributario, y José Sanjuán, de la empresa Plus 42/Gesruta, presentó herramientas digitales para facilitar el cumplimiento de las nuevas obligaciones, además de facilitar la gestión a las empresas de transporte de mercancías.

Durante el encuentro, se destacó la colaboración institucional entre la Administración, el sector financiero y las asociaciones empresariales como clave para una implantación ordenada y realista del Reglamento. El evento concluyó con un desayuno de trabajo patrocinado por CaixaBank, que sirvió como espacio de diálogo entre los asistentes a este evento.

Con actividades como esta, Asetra reafirma su papel como referente en la formación, modernización y defensa del sector del transporte segoviano, acompañando a sus asociados en los retos que plantea la digitalización y la nueva normativa fiscal. ■





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



Lucía Martínez al frente de la Dirección General de Estrategias de Movilidad

A propuesta del ministro de Transportes, y previa aprobación del Consejo de Ministros, se nombró a Lucía Martínez Riveiro como nueva directora general de Estrategias de Movilidad del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Lucía Martínez es Ingeniera Aeronáutica por la Universidad Politécnica de Madrid, en la especialidad de aeropuertos, es funcionaria del Cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos.

Inició su carrera administrativa en el Ministerio de Defensa, como técnica superior aeronáutica del Ejército del Aire, para la gestión de programas clave de cazas americanos y sistemas tripulados remotamente, impulsando la mejora de la seguridad y sostenibilidad operativa en el entorno aeronáutico militar. En 2019 fue nombrada secretaria general adjunta en el Instituto Nacional de Estadística, asumiendo la responsabilidad de la gestión económico-financiera integral del instituto y de su ámbito patrimonial.

Desde finales de 2021 hasta la actualidad, ha ocupado el puesto de jefa de la Unidad de Apoyo en la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, ejerciendo, entre otras funciones, de responsable de la gestión económico financiera, de la planificación y gestión de los recursos humanos, el desarrollo normativo aeronáutico y de la planificación estratégica.

Es miembro de Consejo Rector de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima.

Antes de ingresar en la Administración, trabajó como consultora en INECO, en diversos puestos relacionados con la movilidad, la planificación estratégica del transporte y la innovación. ■



El éxito del Verano Joven consolida la iniciativa de Transportes

CONFEBUS pide que sea una iniciativa fija cada temporada estival

Con un incremento de viajes de más del 30% respecto a 2024, y más de 2,3 millones de los viajes se realizaron en autobús, la apuesta de los jóvenes por el transporte público justifica la permanencia en el tiempo de esta política de bonificaciones.

La tercera edición del programa Verano Joven, impulsado por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, ha vuelto a ser un éxito, al igual que los

dos años anteriores. Más de 1,5 millones de jóvenes de entre 18 y 30 años se han beneficiado de los descuentos para moverse por España entre el 1 de julio y el 30 de septiembre, un 10% más que en 2024, disfrutando de unos descuentos de hasta el 90% en los billetes de tren y autobús. Según ha anunciado el Ministerio de Óscar Puente, el balance indica que se han realizado 6,8 millones de viajes, un 30% más que en 2024, de los cuales **el 34%, es decir más de 2,3 millones, se realizaron en autobús.**



Los datos confirman que **el Verano Joven es una iniciativa consolidada** en el panorama no solo del transporte, sino también del turismo español. Millones de jóvenes han contribuido este verano a robustecer el sector de la movilidad en autobús, una alternativa de transporte que ha demostrado ser vital para unir los núcleos de población nacionales, especialmente en las zonas más rurales del país. Además, estos jóvenes han ayudado a la dinamización del turismo, uno de los sectores que más actividad económica genera en España. El autobús desempeña un papel central en el turismo español de los jóvenes, principalmente por su accesibilidad, economía y flexibilidad para acercarlos a destinos tanto urbanos como rurales. Esta modalidad de transporte facilita que la población más joven pueda explorar nuevas ciudades, asistir a festivales y acceder a experiencias culturales con facilidad y bajo coste.

El **presidente de la Confederación Española de Transporte en Autobús (CONFEBUS), Rafael Barbadillo**, ha mostrado su satisfacción por estos resultados, que a su juicio justifican que el Verano Joven no decaiga y tenga periodicidad anual durante los meses de julio, agosto y septiembre. “El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible ha demostrado en los últimos años un férreo compromiso en la promoción del transporte público, con iniciativas como el Verano Joven o las bonificaciones generalizadas al transporte público. Las cifras de ambas medidas son contundentes: hay un cambio de tendencia en el consumo de la población en favor del transporte público. Por eso

animamos al Ministerio a que realice un esfuerzo para que todas estas iniciativas se consoliden en el tiempo”.

Además, el autobús es el modo de transporte por carretera más seguro y, como tal, es **la mejor alternativa para que los jóvenes se desplacen en verano, una de las épocas del año de mayor concentración de accidentes**. Por ello desde CONFEBUS se pide el mantenimiento de la campaña del Verano Joven, que permite fomentar la movilidad entre los jóvenes en la época propicia del año para conocer otros lugares de España y hacerlo, además, de forma económica y respetuosa con el medio ambiente. El uso del autobús contribuye también a la democratización del turismo, permitiendo que jóvenes de distintos perfiles económicos y geográficos puedan participar en el turismo nacional. Su papel es vital en la promoción de eventos juveniles, festivales musicales y actividades deportivas fuera de las grandes ciudades.

El éxito del Verano Joven no se demuestra solo en los datos de viajeros, sino que también tiene un reflejo muy positivo en el tejido productivo del sector del autobús, en el que se enmarcan en torno a 2.700 empresas, en su gran mayoría pymes de componente familiar, que ocupan a 95.000 personas.

Barbadillo ha querido agradecer a las compañías y empleados del sector el gran trabajo realizado este verano, que permite que el autobús sea la alternativa favorita de transporte cada día para más personas. ■

CONFEBUS reclama más flexibilidad en la formación de conductores y medidas urgentes para combatir la escasez de profesionales



CONFEBUS ha valorado el proyecto de Real Decreto que modifica la normativa del Certificado de Aptitud Profesional (CAP) y pide medidas más flexibles y realistas en la formación de conductores para hacer frente a la grave escasez de profesionales que afecta al transporte por carretera. La Confederación apuesta por generalizar el aula virtual, impulsar la telefor-

mación y adaptar la normativa española a las flexibilidades permitidas por la UE, garantizando siempre la calidad de los cursos y la seguridad del sistema.

La Confederación ha participado en el proceso de consulta pública sobre el proyecto de Real Decreto por el que se modifican el Real Decreto 284/2021,

que regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores, y el Real Decreto 1211/1990, que aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

CONFEBUS considera positivas las medidas planteadas, especialmente la posibilidad de ampliar el uso del **aula virtual** en los cursos de Certificado de Aptitud Profesional (CAP). Esta flexibilización, ya probada con éxito durante la pandemia, permitiría avanzar en la modernización de la formación y contribuir a paliar la grave **escasez de conductores** que afecta al sector.

Escasez de conductores: un problema creciente

España es el tercer país de la UE en empleo en el transporte de viajeros por carretera, solo por detrás de Alemania y Francia. El sector ofrece un empleo estable, de calidad y con condiciones salariales superiores a la media del sector servicios, pero la falta de conductores amenaza el crecimiento empresarial y el funcionamiento de las redes de movilidad.

En este contexto, CONFEBUS insiste en que **la flexibilización del CAP es clave** para facilitar el acceso a la profesión y hacerla más atractiva, reclamando:

- **Equiparar la modalidad de aula virtual a la presencial** en CAP inicial y continuo.
- **Desarrollar de inmediato la normativa pendiente sobre teleformación**, que permitiría ampliar el número de horas online.
- **Incorporar medidas europeas de flexibilidad**, como permitir que conductores de terceros países puedan iniciar su formación en embajadas españolas o conducir provisionalmente mientras completan el CAP aquellos que estén siguiendo un curso de formación profesional.

Garantías de calidad y seguridad

CONFEBUS coincide en que la formación virtual debe realizarse en plataformas específicas con to-

das las garantías de control e identificación de los alumnos. Asimismo, propone que la norma incorpore **indicadores de calidad**, sistemas de evaluación y que la formación sea **bonificable**, como ya ocurre con la impartida a través de SEPE y FUNDAE.

Otras propuestas regulatorias

La Confederación solicita además que se estudie:

- **Reducir la formación continua de 35 horas cada 5 años a 17 horas cada 3 años**, sin perder calidad formativa.
- **Revisar las excepciones al uso del tacógrafo y a las normas de tiempos de conducción y descanso** en islas y territorios aislados, ampliando los umbrales permitidos por la normativa europea para adaptarlos mejor a la realidad española.

Compromiso del sector

“La falta de conductores es uno de los principales retos del transporte por carretera. Urge adoptar medidas flexibles y realistas que permitan garantizar el relevo generacional y mantener la calidad del servicio público de movilidad”, señalan desde CONFEBUS.

La Confederación recuerda que esta iniciativa debe complementarse con otras y agradece las medidas ya puestas en marcha, como la supresión del certificado para conductores de terceros países en el caso del transporte en autobús, la campaña para mejorar la imagen del sector o las ayudas previstas para la obtención de los permisos de conducir de las clases C y D. ■

“La falta de conductores es uno de los principales retos del transporte por carretera. Urge adoptar medidas flexibles y realistas que permitan garantizar el relevo generacional y mantener la calidad del servicio público de movilidad”.

Actualizado el Observatorio de costes del transporte discrecional en autocar

La Subdirección General Gestión del Transporte por Carretera y Ferrocarril del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible ha presentado la versión actualizada del [Observatorio de costes del transporte discrecional de viajeros en autocar N°42](#) a julio de 2025.

Este Observatorio es el resultado de los trabajos que, bajo el auspicio de la Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril del Ministerio, realiza un grupo de trabajo constituido por las organizaciones miembro del CNTC, entre las que se encuentra CONFEBUS. El Observatorio pretende orientar sobre la cuantía y la evolución de los costes medios de explotación de cuatro tipos de autocares dedicados al transporte discrecional de viajeros, con una determinada forma de operar para cada uno de ellos, así como establecer un marco de referencia con carácter informativo para el conjunto de agentes y empresas que operan en el mercado del transporte de viajeros en autocar. Las características de explotación adoptadas por el Observatorio, que se actualiza dos veces al año (enero y julio), se consideran las más habituales.

Evolución de los costes del transporte de viajeros en autocar

En este apartado se recoge la evolución de los costes totales y de los costes unitarios. En el primer semestre de 2025 los costes han experimentado ligeras reducciones con respecto al semestre anterior, mientras que en el segundo semestre de 2024 los costes experimentaron ligeros aumentos con respecto al semestre anterior, apreciables especialmente para microbús.

Oferta del transporte de viajeros en autocar

En cuanto a la oferta del transporte de viajeros en autocar, el **número de autobuses de servicio público y ámbito de autorización nacional** autorizados as-

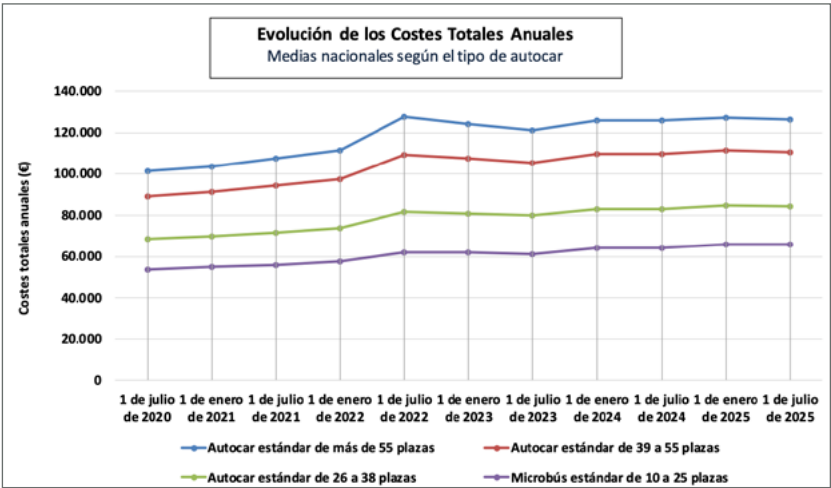
EVOLUCIÓN DE LOS COSTES TOTALES ANUALES

	Costes totales (€)					Variaciones semestrales		Variación interanual de (3) a (5)
	1 de julio de 2023 (1)	1 de enero de 2024 (2)	1 de julio de 2024 (3)	1 de enero de 2025 (4)	1 de julio de 2025 (5)	De (3) a (4)	De (4) a (5)	
AUTOCAR ESTÁNDAR DE MÁS DE 55 PLAZAS								
Media nacional	121.341,43	126.127,35	125.964,39	127.423,14	126.618,90	1,2%	-0,6%	0,5%
Zonas con el coste de personal más alto	130.165,41	135.419,00	135.256,04	137.207,24	136.403,00	1,4%	-0,6%	0,8%
Zonas con el coste de personal más bajo	110.311,47	114.512,79	114.349,84	115.193,01	114.388,77	0,7%	-0,7%	0,0%
AUTOCAR ESTÁNDAR DE 39 A 55 PLAZAS								
Media nacional	105.561,28	109.796,23	109.723,21	111.369,84	110.752,13	1,5%	-0,6%	0,9%
Zonas con el coste de personal más alto	114.385,26	119.087,88	119.014,85	121.153,94	120.536,24	1,8%	-0,5%	1,3%
Zonas con el coste de personal más bajo	94.531,32	98.181,68	98.108,65	99.139,71	98.522,01	1,1%	-0,6%	0,4%
AUTOCAR ESTÁNDAR DE 26 A 38 PLAZAS								
Media nacional	79.779,83	83.101,21	83.099,53	84.805,28	84.437,93	2,1%	-0,4%	1,6%
Zonas con el coste de personal más alto	87.787,87	91.533,68	91.532,00	93.684,68	93.317,33	2,4%	-0,4%	2,0%
Zonas con el coste de personal más bajo	69.769,78	72.560,62	72.558,95	73.706,04	73.338,69	1,6%	-0,5%	1,1%
MICROBÚS ESTÁNDAR DE 10 A 25 PLAZAS								
Media nacional	61.253,27	63.986,90	64.036,16	65.908,00	65.760,86	2,9%	-0,2%	2,7%
Zonas con el coste de personal más alto	68.989,34	72.132,98	72.182,24	74.485,82	74.338,68	3,2%	-0,2%	3,0%
Zonas con el coste de personal más bajo	51.583,19	53.804,30	53.853,56	55.185,73	55.038,59	2,5%	-0,3%	2,2%

ciende, a 1 de julio de 2025, a 46.261. Seis meses antes era de 44.507.

Por su parte, el **número de empresas con autobuses autorizados de servicio público y ámbito de autorización nacional**, a 1 de julio de 2025, es de 2.675, frente a los 2.641 del pasado mes de enero.

A su vez, **la media del número de autobuses**



autorizados de servicio público por empresa es de 17,29 a 1 de julio de 2025 frente a la media de 16,85 que se alcanzó el 1 de enero de 2025.

Demanda del transporte de viajeros en autocar

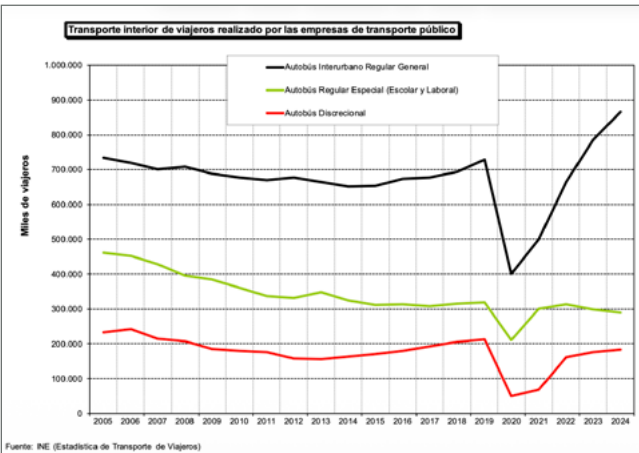
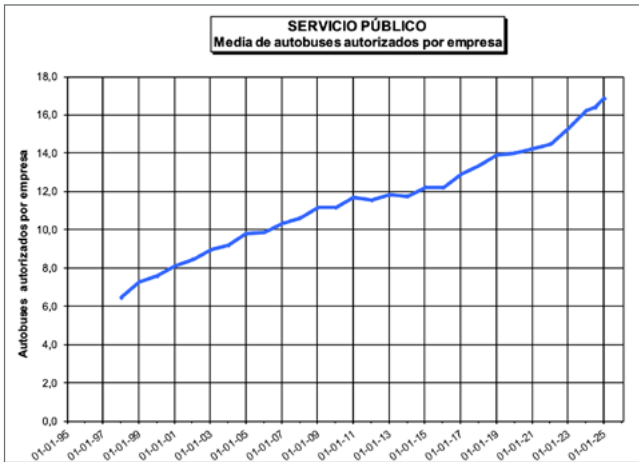
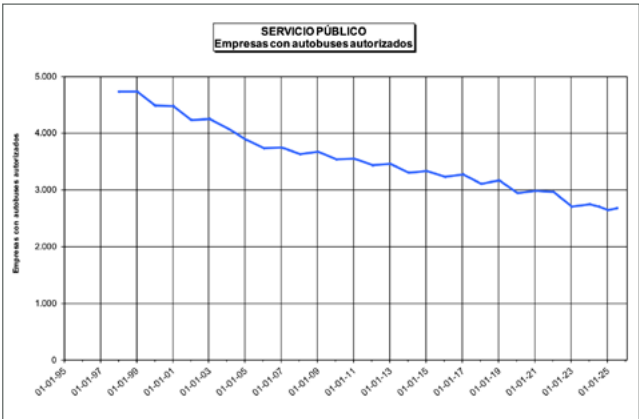
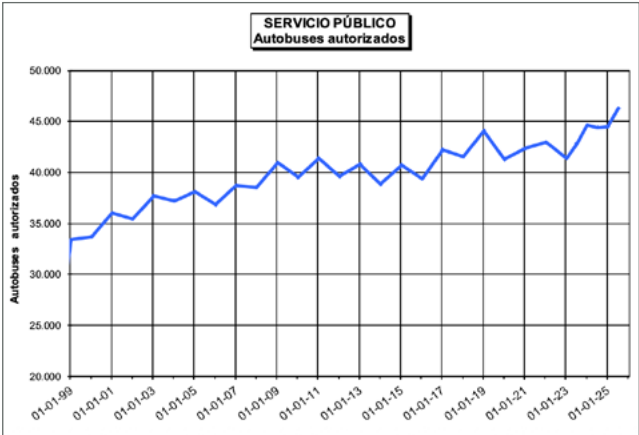
Por otro lado, según los datos publicado por el INE, en el primer semestre de 2025 la demanda de viajeros del autobús superó los 2.550 millones.

Por tipo de servicios, el transporte interurbano, con 458 millones de viajeros, se situó un 3,9% por encima de la cifra de 2024 y un 19,3% por encima de la de 2019.

A su vez, el transporte urbano registró un total de 1.821 millones de viajeros en autobús de enero a julio de 2024, lo que supone un incremento del 3,3% respecto a la cifra alcanzada en 2024 y del 14,7% respecto a la de 2019.

El transporte discrecional, con casi 104 millones de viajeros, acumula un incremento del 4,9 con respecto a 2023, aunque continúa un -2,2% por debajo de los 107 millones de 2019. Y, finalmente, el transporte especial (escolar y laboral) registró 166 millones de viajeros frente a los 171 de 2024 (-2,8%) y los 185 de 2019 (-10,5%).

El Observatorio se encuentra en la página web del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, el programa informático de simulación de costes ACO-TRAVI, con el cual se puede calcular la estructura de costes de un autocar a partir de los datos reales de cada empresa. En el siguiente enlace se encuentra disponibles todos los Observatorios de costes del transporte discrecional de viajeros en autocar publicados hasta la fecha. ■



	Datos Acumulados hasta el mes actual						Variaciones datos acumulados	
	Ene-Jun 2019	Ene-Jun 2020	Ene-Jun 2021	Ene-Jun 2022	Ene-Jun 2024	Ene-Jun 2025	Ene-Jun 2025 / Ene-Jun 2019	Ene-Jun 2025 / Ene-Jun 2024
TOTAL	2.592.793	1.336.129	1.563.516	2.153.432	2.851.540	2.941.801	13,5%	3,2%
URBANO	1.588.241	838.561	955.467	1.292.945	1.763.070	1.821.484	14,7%	3,3%
Metro	654.929	346.478	383.535	543.905	732.743	742.514	13,4%	1,3%
Autobús (Regular General)	933.312	492.083	571.932	749.040	1.030.328	1.078.970	15,6%	4,7%
INTERURBANO	711.469	371.373	414.753	600.417	817.329	849.122	19,3%	3,9%
Autobús (Regular General)	360.912	192.854	220.394	317.456	434.187	458.940	27,2%	5,7%
Cercanías	258.975	141.574	163.411	228.016	301.304	314.463	21,4%	4,4%
Media distancia	94.579	48.269	54.597	84.158	124.100	135.207	43,0%	9,0%
Larga distancia	7.358	3.011	2.386	5.282	8.782	9.271	26,0%	5,6%
Ferrocarril	325.332	168.538	184.651	260.757	354.676	361.478	11,1%	1,9%
Cercanías	292.110	154.045	170.825	232.054	305.764	311.955	6,8%	2,0%
Media distancia	16.361	7.540	7.716	13.640	25.672	23.631	44,4%	-8,0%
Larga distancia	16.861	6.953	6.110	15.063	23.236	25.892	53,6%	11,4%
AVE	11.062	4.584	3.898	10.702	18.633	21.694	96,1%	16,4%
Resto	5.799	2.369	2.212	4.361	4.604	4.197	-27,6%	-8,8%
Aéreo (interior)	20.333	7.799	7.431	17.998	23.356	23.443	15,3%	0,4%
Marítimo (cabotaje)	4.892	2.182	2.277	4.206	5.111	5.261	7,5%	2,9%
REGULAR ESPECIAL Y DISCRECIONAL POR AUTOBÚS	293.083	126.195	193.296	260.070	271.140	271.194	-7,5%	0,0%
Regular especial	185.921	92.114	172.912	183.034	171.169	166.354	-10,5%	-2,8%
Escolar	143.333	60.233	133.553	141.038	132.649	127.177	-11,3%	-4,1%
Laboral	42.588	31.881	39.359	41.996	38.520	39.176	-8,0%	1,7%
Discrecional	107.162	34.081	20.384	77.036	99.972	104.840	-2,2%	4,9%

Fuente: INE ("Estadística de Transporte de Viajeros").

Fuente: INE (Estadística de Transporte de Viajeros)

La eliminación de trabas administrativas favorecerá la incorporación de conductores extracomunitarios

CONFEBUS solicita una mayor flexibilidad normativa



CONFEBUS ha trasladado sus observaciones y propuestas a la consulta pública abierta por la Dirección General de Transporte por Carretera y por Ferrocarril del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible sobre el Proyecto de Orden por la que se modifica la Orden FOM/1190/2005, relativa a la implantación del tacógrafo digital. Una propuesta normativa incluye medidas que pueden contribuir a paliar la grave escasez de conductores profesionales que sufre el sector.

Entre otros, el proyecto normativo persigue como objetivo **eliminar el requisito de la tarjeta de identidad de extranjero** para los conductores de

fuera de la Unión Europea que soliciten por primera vez la tarjeta de conductor.

Al respecto, CONFEBUS valora muy positivamente esta medida, ya que supone una reducción de cargas administrativas y una ayuda directa para paliar la grave escasez de conductores profesionales que atraviesa el sector.

Esta decisión se suma a otras iniciativas del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, como la campaña para mejorar la imagen de los conductores, la supresión del certificado de conductor de terceros países o el Acuerdo Interministerial que simplifica los trámites para incorporar profesionales extranjeros al transporte por carretera.

Asimismo, CONFEBUS le ha trasladado al Ministerio dos propuestas clave:

- **Mayor flexibilidad en la aplicación de la normativa europea** sobre tiempos de conducción y descanso, de acuerdo con el Reglamento CE 561/2006, ampliando la exención vigente en España a territorios insulares y regiones aisladas hasta el límite máximo de 2.300 km² permitido por la UE.
- **Impulsar cambios en la normativa del CAP**

(Directiva UE 2022/2561), para facilitar su obtención a conductores de terceros países y flexibilizar el curso de formación continua (actualmente 35 horas cada 5 años), proponiendo alternativas como cursos más reducidos y distribuidos en intervalos más cortos.

Para CONFEBUS, estas medidas resultan esenciales para reforzar las plantillas del sector y garantizar la sostenibilidad del transporte en autobús en un contexto de fuerte demanda y escasez de profesionales. ■

La S de Sostenibilidad Turística del ICTES, un paso más cerca de convertirse en norma ISO de alcance mundial

ICTES y CONFEBUS promocionan la 'Marca S de Sostenibilidad Turística' en el sector del transporte en autobús.

La norma española que se certifica con la marca S de Sostenibilidad Turística del ICTES | Instituto para la Calidad Turística Española y la Sostenibilidad está más cerca de tener alcance mundial, tras el resultado positivo de la votación en ISO del Comité Técnico de la Organización Internacional de Normalización dedicado al Turismo y Servicios Relacionados (ISO/TC 228) a la propuesta de Turismo Sostenible. La propuesta fue presentada por el ICTES y UNE (Asociación Española de Normalización) en el congreso mundial de ISO celebrado en Río de Janeiro (Brasil) y sometida a votación con la participación de cerca de setenta países.

Desde que en junio de 2024 se convirtiera en Norma UNE (Especificación UNE 0083:2024 "Contribución de las organizaciones turísticas a los Objetivos de Desarrollo Sostenible"), la S del ICTES es la única marca española de Sostenibilidad Turística basada en una norma pública y la referencia para certificar en sostenibilidad el turismo español. El trabajo que el ICTES desarrolla de la mano de UNE hace que la norma que se certifica con la marca S se encuentre hoy más cerca de convertirse en internacional, lo que permitirá a España liderar a nivel mundial la certificación en sostenibilidad turística, como ya hizo en materia de calidad con la marca Q.

Tras haber superado esta fase de votación, comenzarán las reuniones de los grupos de trabajo en los que, teniendo como base la propuesta presentada por el ICTES, se desarrollará el contenido pormenorizado de la norma internacional. Un ejemplo más del liderazgo español en materia de normas turísticas, ya que España lidera desde hace más de dos décadas el Comité Internacional ISO/TC 228, formado por más de cien países y organizaciones de gran relevancia.

Respuesta a una demanda del sector turístico

La S de Sostenibilidad Turística nació como respuesta a una demanda del propio sector y con la vocación de ser una palanca para la transformación sostenible de la industria turística internacional, así como una referencia clara que pudiera implantarse en organizaciones turísticas tanto públicas como privadas, independientemente de su tamaño. Elaborada en un Grupo de Trabajo Conjunto, bajo el liderazgo del ICTES, el estándar es fruto de la colaboración y el consenso de todos los subsectores y partes interesadas y responde al deseo de poner en marcha acciones para fomentar una gestión y un consumo responsable de recursos y reducir la huella ambiental de esta actividad.

Esta iniciativa encaminada a convertir de nuevo a España en líder en normalización turística, esta vez en materia de Sostenibilidad, está alineada con la



Estrategia 2030 de Turismo Sostenible de España, hoja de ruta del sector para impulsar el crecimiento desde la calidad y la sostenibilidad.

Con la implementación de esta norma, las organizaciones turísticas españolas tienen la oportunidad de alinear su estrategia con los ODS, potenciar un turismo responsable con el medio natural, social y cultural y contribuir a promover el desarrollo sostenible de los destinos turísticos. En este sentido el ICTES certifica con la marca S de Sostenibilidad Turística, una certificación reconocible en España y que continúa avanzando para convertir la norma bajo la que se audita en internacional. La norma se dirige a todas las actividades y espacios relacionados con el turismo, además de los sectores clásicos.

ICTES y CONFEBUS

Recordamos que, desde 2024, el Instituto para la Calidad Turística Española y la Sostenibilidad y CONFEBUS, que además es miembro de la Junta Directiva de ICTES, mantienen una alianza para impulsar la adopción de la certificación [Marca S](#)

[de Sostenibilidad Turística](#) entre las empresas del sector del transporte en autobús.

De este modo, **CONFEBUS y sus empresas asociadas reafirman su compromiso con el avance hacia un transporte más sostenible** y seguirán trabajando en colaboración con todos los actores involucrados para lograr este objetivo. El transporte en autobús es un elemento básico para garantizar la conectividad, la movilidad sostenible y la reducción de la huella de carbono en el ámbito turístico.

Además, la Confederación reclama el **reconocimiento de la aportación del autobús como agente conector de destinos y su importante contribución al turismo en España**, uno de los principales motores económicos nacionales. Gracias a su capilaridad, el autobús es el modo de transporte colectivo que más viajeros mueve en España, permitiendo la movilidad de los turistas hasta el destino final, llega a donde otros modos no pueden, y consolidándose como una figura clave en la oferta de servicios turísticos, brindando seguridad, comodidad y accesibilidad a los viajeros. ■



¡Nueva gama éLite modular!



20
Países



+200 clientes
satisfechos



+2000 Millones
de kilómetros
de monitoreados viajeros al año



+1000
Millones de



Desde 1981 diseñando
y fabricando sistemas
inteligentes de
transporte

Ticketing (SIR)



ABT

Ticketing basado en cuenta



Open loop

Tarjetas Bancarias EMV



Efectivo

Monedas y billetes



Closed loop

Tarjetas propietarias

Control de flota (SAE-i)



Sistemas
inteligentes



Información al
pasajero



Mejor tecnología
embarcada



Seguro



www.busmatick.com



BusmatickGroup



BusmatickGroup

La Presidencia danesa de la UE propone eximir el transporte público en autobús de la Directiva sobre la fiscalidad de la energía



La Presidencia danesa del Consejo de la UE preparó una propuesta de compromiso relativa a la Directiva sobre la fiscalidad de la energía, con vistas a la reunión del grupo de trabajo que se mantuvo sobre cuestiones fiscales. Según fuentes autorizadas, la propuesta incluye eximir los transportes públicos por carretera, al igual que los transportes aéreo y marítimo.

Tal como se anunció en julio, Dinamarca desea alcanzar un acuerdo en el Consejo “Ecofin” de noviembre sobre esta directiva, que está en la mesa de negociaciones desde 2021. Para responder a la prolongación de las exenciones existentes para la aviación y el transporte marítimo hasta 2035, propuesta por la Presidencia húngara en octubre de 2024, la Presidencia actual propone así incluir en la **exención los transportes públicos regulares de viajeros por carretera, incluyendo tanto el**

transporte en autobuses como en autocares, a condición de que el servicio sea regular, accesible al gran público y que siga un horario e itinerario fijos.

La Presidencia sugiere también que la exención para la navegación aérea no se aplique a las aeronaves utilizadas para el transporte de pasajeros que dispongan de un máximo de 19 asientos, salvo que se trate de vuelos comerciales regulares, de las fuerzas armadas, de otras fuerzas de seguridad nacional, de los servicios de búsqueda y rescate y de autoridades públicas. De igual modo, la exención no se aplicaría a la navegación de recreo privada en aguas de la Unión. En cuanto a la navegación fluvial en las vías navegables interiores, los Estados miembros deberían poder eximirla o reducir el nivel de imposición. ■

El TJUE avala que los Estados puedan limitar el cabotaje en el transporte en autobús

El fallo refuerza la capacidad de los Estados miembros para acotar la actividad de las empresas extranjeras en sus territorios



La Comisión Europea denunció a Dinamarca por restringir temporalmente las operaciones de cabotaje en servicios discrecionales. CONFEBUS considera que esta sentencia abre la puerta a regular esta cuestión en España y garantizar una competencia justa.

El Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE)

ha confirmado que los Estados miembros pueden establecer límites temporales al cabotaje en el transporte discrecional en autobús y autocar. La sentencia, dictada en el asunto C-482/23, respalda la normativa danesa que fija un máximo de siete días consecutivos al mes para las operaciones de cabotaje de servicios discrecionales por parte de empresas no establecidas en el país.

El origen del caso se remonta a la **denuncia de la Comisión Europea contra Dinamarca**, al considerar que estas restricciones vulneraban el [Reglamento \(CE\) n° 1073/2009](#), que permite el cabotaje de manera “temporal”, aunque sin concretar qué duración debe entenderse por tal término.

El TJUE ha desestimado el recurso de la Comisión y ha dado la razón a Dinamarca, al entender que limitar el cabotaje en el transporte discrecional durante un periodo concreto es una medida adecuada y conforme al Derecho comunitario, siempre que busque preservar el carácter temporal de esta actividad.

Un fallo que aclara un vacío legal europeo

La sentencia viene a **aclarar un vacío normativo** existente en la legislación europea, que no define con precisión qué se considera una operación “temporal” de cabotaje en el transporte discrecional. Este margen de interpretación ha llevado a al-

gunos países a fijar sus propios límites: además de Dinamarca, Francia restringe estas operaciones a treinta días consecutivos o cuarenta y cinco días en un periodo de doce meses.

Oportunidad para regular en España

En el caso español, actualmente **no existe una regulación específica** sobre el carácter temporal del cabotaje en el transporte discrecional de viajeros. Por ello, desde **CONFEBUS** se considera que esta sentencia supone **una oportunidad para abordar esta cuestión en España**, estableciendo un marco normativo claro que garantice **unas condiciones de competencia equitativas** y evite que el cabotaje pierda su carácter excepcional.

“Esta decisión del TJUE refuerza la necesidad de definir con claridad qué debe entenderse por cabotaje temporal, de forma que no se distorsione la competencia ni se desvirtúe el espíritu del Reglamento europeo”, señalan desde CONFEBUS. ■

El actual régimen del IVA frena la competitividad del transporte internacional en autobús, advierte CONFEBUS

CONFEBUS ha presentado sus aportaciones a la consulta pública abierta por la Comisión Europea sobre la revisión de la **Directiva del Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA)** (Directiva 2006/112/CE), centrada en el régimen especial aplicable a las agencias de viajes y las normas sobre el IVA en el transporte de personas.

En su respuesta, la Confederación advierte de que el actual sistema de aplicación del IVA al transporte internacional por carretera dentro de la Unión Europea supone **una carga administrativa excesiva y una desventaja competitiva frente a otros modos de transporte internacional de**

pasajeros, que disfrutaban de exenciones o tipos cero.

El régimen vigente obliga a las empresas de transporte a **liquidar el IVA en función de los kilómetros recorridos en cada Estado miembro**, lo que se traduce en la necesidad de aplicar múltiples tipos impositivos, presentar declaraciones en varios países y gestionar complejos procesos de recuperación del impuesto. “Este sistema es especialmente gravoso para las PYMES, que constituyen la mayoría del sector, y limita su capacidad para invertir y mejorar sus servicios”, subraya CONFEBUS.



Propuestas para una mayor equidad fiscal

Ante esta situación, la Confederación plantea varias soluciones para simplificar el sistema y garantizar una mayor equidad entre modos de transporte:

- **Exclusión del transporte internacional por carretera de la Directiva del IVA o aplicación de un tipo cero (0%)**, equiparando su tratamiento al de otros modos como el transporte aéreo y marítimo.
- **Publicación de información fiscal clara y actualizada** por parte de los Estados miembros, accesible y en varios idiomas, que permita a las empresas cumplir con

sus obligaciones sin afrontar una carga burocrática desproporcionada.

Asimismo, se insiste en la **importancia de distinguir entre el transporte internacional y el cabotaje**, ya que éste último debe tributar como un servicio nacional aplicando las normas y tipos de IVA del país en el que se realiza. Esta diferenciación es clave para **evitar distorsiones de competencia y garantizar la correcta aplicación de la normativa**.

“Es imprescindible que la revisión de la Directiva del IVA tenga en cuenta la situación particular del transporte internacional de viajeros por carretera, eliminando los desequilibrios fiscales que lastran su competitividad frente a otros modos”, recalca CONFEBUS. ■

El autobús, aliado clave para cumplir los objetivos climáticos de la UE



CONFEBUS ha participado en la consulta pública abierta por la Comisión Europea sobre la modificación de la **Legislación Europea sobre el Clima**, destacando el papel esencial del transporte en autobús para alcanzar los objetivos de reducción de emisiones a 2030 y 2040.

El Reglamento (UE) 2021/1119 fija la neutralidad climática para 2050 y una reducción de al menos el 55% de las emisiones netas de gases de

efecto invernadero para 2030. La propuesta de modificación actualmente en consulta introduce un nuevo objetivo climático intermedio para 2040.

El autobús: movilidad eficiente y sostenible

En este sentido, CONFEBUS subraya que el autobús es el modo de transporte colectivo más eficiente y sostenible, capaz de reducir emisiones per

cápita, aliviar la congestión y mejorar la calidad del aire en las ciudades. Para lograr los objetivos europeos, es fundamental avanzar en:

- La transición hacia vehículos de bajas y cero emisiones.
- La digitalización y optimización de la gestión de flotas, rutas y servicios.
- La promoción del uso del autobús frente al vehículo privado.

Inversión y apoyo europeo, claves para la transición

Para alcanzar estas metas, el sector requiere un marco de financiación claro y ambicioso, por lo que CONFEBUS propone que la UE impulse:

- **Plan de Inversiones para el Transporte Sostenible 2025**, con prioridad para la adquisición de autobuses sostenibles, infraestructuras de recarga y modernización de flotas, incluyendo zonas rurales.
- **Fondo Social para el Clima**, que debe apoyar tanto a las empresas como a los usuarios mediante subvenciones para la compra de autobuses sostenibles, incentivos en los billetes y mejoras en la infraestructura.
- Programas europeos como **Horizon Europe**, la **Directiva de Vehículos Limpios**, préstamos del **BEI**, así como los **Fondos de Cohesión** y **FEDER**, para financiar innovación, infraestructuras y garantizar una transición justa.

Un compromiso político y financiero sostenido

“El transporte en autobús no es solo una opción de movilidad, sino una pieza clave en la estrategia climática de la UE”, señalan desde CONFEBUS. “Para que el sector contribuya plenamente a la neutralidad climática, es imprescindible un compromiso firme de inversión y políticas coordinadas que impulsen un transporte más verde, accesible y eficiente”. ■

El Plan de Inversiones para el Transporte Sostenible de la UE debe impulsar de forma decidida al transporte en autobús

CONFEBUS ha valorado positivamente la consulta pública lanzada por la Comisión Europea sobre el **Plan de Inversiones para el Transporte Sostenible (2025)**, subrayando la necesidad de que este instrumento europeo priorice al transporte en autobús como pieza clave en la transición hacia una movilidad más limpia, segura, eficiente y accesible.

La Comisión Europea ha anunciado este Plan en el marco de su estrategia de descarbonización y mo-

dernización de la movilidad, con el objetivo de movilizar recursos financieros y crear un entorno favorable para acelerar la transición ecológica. Entre sus prioridades figuran la descarbonización de las flotas, el impulso a los combustibles renovables e hipocarbónicos y la mejora de infraestructuras de abastecimiento.

Desde CONFEBUS se insiste en que el autobús, como modo de transporte colectivo con **menores**



emisiones de gases de efecto invernadero por pasajero-km (3,7 veces menos contaminante que el avión, 5,5 veces menos que el coche y un 13% menos que el tren), debe ocupar un lugar prioritario en el Plan. Además, genera cuatro veces menos contaminación acústica que el vehículo particular.

En este sentido, CONFEBUS considera esenciales las siguientes líneas de actuación para el transporte en autobús:

- **Renovación y modernización de flotas**, con ayudas para la adquisición de vehículos más sostenibles, renovación del parque y la actualización tecnológica de los actuales.
- **Impulso de la infraestructura de recarga y apoyo operativo**, garantizando estaciones y redes para combustibles alternativos.
- **Equidad territorial**, extendiendo las inversio-

nes no solo a grandes ciudades, sino también a áreas rurales y menos pobladas.

- **Fomento del transporte público y colectivo**, apostando por políticas que incrementen el uso del autobús, clave para reducir emisiones, congestión y mejorar la cohesión social.

“El autobús es un aliado imprescindible en la descarbonización de la movilidad. Apostar por él significa avanzar en sostenibilidad, cohesión territorial y equidad social. Invertir en transporte público es invertir en la sociedad”, señalan desde CONFEBUS.

Con estas medidas, se lograrán impactos tangibles como la reducción de emisiones del transporte por carretera en línea con los objetivos climáticos de la UE para 2040, la mejora de la calidad del aire y de la salud pública, y el impulso a la innovación y la competitividad industrial. ■

Bróker de seguros especializados

Su especialista
local con
presencia
global

HOWDEN

CONFEBUS reafirma su compromiso con la descarbonización del transporte por carretera

Tras el nuevo informe “Green Compact” de IRU



CONFEBUS, miembro de la International Road Transport Union (IRU), apoya los resultados de su reciente informe “[Green Compact](#)”, el cual revela las principales barreras para acelerar el progreso hacia la descarbonización en el transporte por carretera.

Entre las **principales conclusiones** del estudio destacan:

- Más del **70%** de los operadores de transporte por carretera expresan preocupación por la descarbonización, cifra que supera el **80%** en Europa.
- Los mayores obstáculos identificados son los elevados costes iniciales (vehículos, energía), la falta de infraestructura adecuada (estaciones de recarga, puntos de repostaje de combustibles alternativos) y una regulación compleja o poco clara.
- A pesar de las dificultades, más de la mitad de los operadores planean invertir en combustibles alternativos durante los próximos cinco años, destacando el papel de los biocombustibles, seguidos por los vehículos eléctricos.

Posición de CONFEBUS

Como miembro activo de la IRU, CONFEBUS subraya que:

1. **Se requiere un marco normativo claro y coherente**, que facilite las inversiones sostenibles. Regulaciones nacionales y europeas deben alinearse para evitar duplicidades o barreras innecesarias.
2. **Impulsar incentivos económicos y ayudas** para reducir los costes iniciales de vehículos limpios y renovación de flotas, especialmente para las pequeñas y medianas empresas

del sector.

3. **Desarrollar infraestructura adecuada y accesible**, como puntos de recarga eléctrica, estaciones para biocombustibles y depósitos con servicios para vehículos de energías alternativas, de forma territorialmente equilibrada.
4. **Generar conciencia y colaboración con clientes**, clientes finales y administraciones para que valoren los costes de descarbonización como parte de la cadena de valor, evitando que los márgenes queden desplazados solo al transportista. ■

La Plataforma para los Combustibles Renovables respalda con firmeza la nueva llamada de Mario Draghi a la neutralidad tecnológica

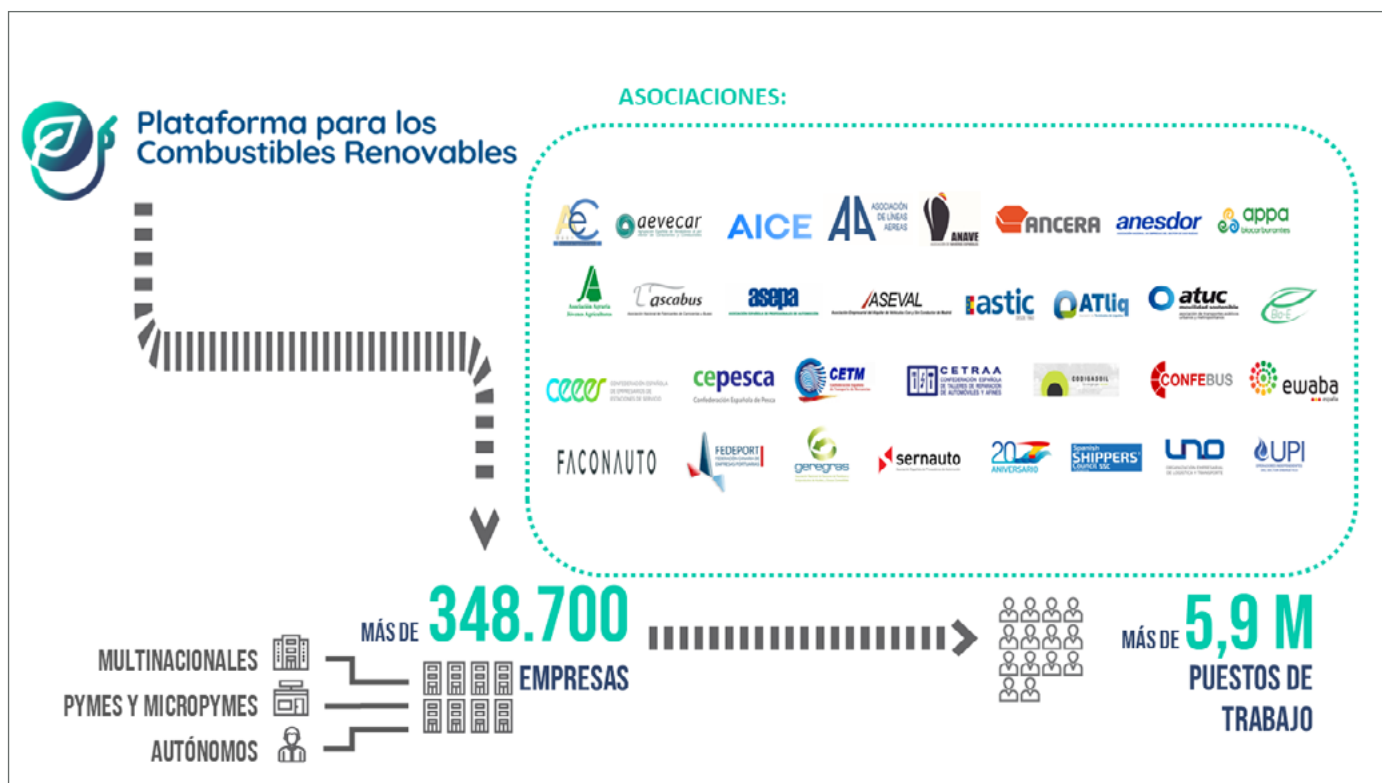
Reclama incluir a los combustibles renovables en la senda de descarbonización de todos los modos de transporte

La Plataforma apela a la neutralidad tecnológica en la revisión de la normativa sobre emisiones de CO₂, para proteger la competitividad de la industria y los consumidores, y reclama incluir a los combustibles renovables en la senda de descarbonización de todos los modos de transporte y fomentar su consumo a través de una fiscalidad diferenciada, como ocurre en países de nuestro entorno.

Un año después de la publicación del Informe de Mario Draghi sobre el futuro de la competitividad de la industria en la Unión Europea, el ex primer ministro italiano ha insistido, en una conferencia en Bruselas con motivo de este primer aniversario, en la necesidad de adoptar un enfoque de neutralidad tecnológica en la revisión de las políticas climáticas y un planteamiento conjunto que incluya el potencial de los combustibles renovables en la transición energética.

La Plataforma para los Combustibles Renovables, en la que **CONFEBUS** está integrada, comparte las palabras del ex presidente del Banco Central Europeo y sigue reclamando que las políticas de descarbonización incluyan a todas las tecnologías probadas y disponibles que reducen emisiones netas de Gases de Efecto Invernadero (GEI), como los combustibles renovables.

Más en concreto, la Plataforma insiste en la necesidad de incluir, de manera efectiva, a los combustibles renovables en la senda de descarbonización de todos los modos de transporte, también por carretera, y fomentar, a través de una fiscalidad diferenciada, su consumo como solución de descarbonización eficiente del transporte, como ya ocurre en otros países de nuestro entorno, de acuerdo con la capacidad comparada de descarbonización de todas las tecnologías en juego.



Además, la Plataforma apela a la neutralidad tecnológica en la revisión de la normativa sobre emisiones de CO₂ que la Comisión Europea realizará a finales de este año, según ha confirmado la institución tras la tercera reunión del “Diálogo estratégico para el futuro de la industria del automóvil”. Hay que recordar que esta normativa supone la prohibición de la venta del motor de combustión a partir de 2035, lo que amenaza la competitividad de la industria de la automoción y otras industrias auxiliares.

Así, comparte la visión de las patronales Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles (ACEA) y la Asociación Europea de Proveedores de Automoción (CLEPA), que han reclamado en una carta a la Comisión Europea reconsiderar la prohibición del motor de combustión a partir de 2035 y adaptar un enfoque de neutralidad tecnológica en la revisión de las políticas climáticas.

Los combustibles renovables, esenciales para la descarbonización

La transición energética y el cumplimiento de los objetivos climáticos de 2050 requieren de todas las soluciones disponibles para reducir emisiones,

como los combustibles renovables, claves en la descarbonización de todos los modos de transporte, también por carretera, como ha demostrado recientemente el Tour d’Europe, en cuya promoción ha participado la Plataforma para los Combustibles Renovables.

Esta iniciativa europea, formada por una flota de 11 turismos y 5 camiones, ha demostrado, gracias al análisis de la Universidad Tecnológica de Darmstadt y el Instituto Tecnológico de Karlsruhe, que el uso de combustibles renovables permitió una reducción de emisiones del 67% en comparación con los combustibles convencionales.

Los combustibles renovables, producidos con materias primas autóctonas y sostenibles, fundamentalmente residuos, reducen emisiones de manera inmediata y son compatibles con las actuales flotas de vehículo. Por cada 1% adicional de combustibles renovables en las mezclas se reducen 800.000 toneladas de CO₂ cada año, por lo que desplegar su potencial es clave para avanzar en autonomía estratégica, seguridad de suministro y en una transición energética eficiente, accesible y competitiva. ■

Contribuimos a la transformación definitiva del **transporte** como medio inclusivo de movilidad

Innovación
para un transporte

ACCESIBLE



Hidral  Gobel

Aragón amplía su red de transporte público con nuevas líneas de autobús en las Cinco Villas y Fraga

Mejorando la movilidad y reduciendo las tarifas



El Gobierno de Aragón ha puesto en marcha dos nuevos lotes del mapa concesional de transporte de viajeros por carretera, con los que mejora de forma significativa la conectividad entre distintas comarcas aragonesas y Zaragoza. Se trata del **Lote 15**, que incorpora **20 nuevas líneas entre las Cinco Villas y la capital aragonesa**, y del **Lote 5**, que añade **tres nuevas líneas entre Fraga y Zaragoza**, duplicando y triplicando respectivamente los servicios anteriores en ambas zonas.

El consejero de Fomento, Vivienda, Logística y Cohesión Territorial, **Octavio López**, destacó que estas actuaciones “suponen un importante hito para la mejora de la movilidad en Aragón y un paso decisivo en la cohesión territorial”, ya que permiten que **más de 70 municipios** dispongan de un transporte público renovado, eficiente y más accesible.

Lote 15: nuevas conexiones para las Cinco Villas

El Lote 15 presta servicio a **35 municipios de cuatro comarcas** (Cinco Villas, Ribera Alta del Ebro, Campo de Borja y Comarca Central), con una flota híbrida y accesible que realiza **paradas en 67 puntos diferentes**. Las nuevas rutas **duplican las conexiones** entre Ejea de los Caballeros y Tauste con Zaragoza, mejorando también la comunicación entre los distintos núcleos de la comarca y sus centros sanitarios, administrativos y comerciales de referencia.

Además, se incorpora por primera vez el servicio interurbano en los núcleos de Undués de Lerda, Bagüés y Malpica de Arba, a través de rutas a demanda. Las nuevas tarifas suponen un ahorro del 30% respecto a los precios anteriores, con abonos

multiviaje que ofrecen descuentos adicionales de entre el 45% y el 60%. Por ejemplo, un joven con un abono mensual de 25 viajes entre Ejea y Zaragoza pagará 2,57 euros por trayecto, frente a los 8,10 euros del billete sencillo.

Lote 5: Fraga y su entorno triplican las conexiones

Por su parte, el Lote 5 incluye tres nuevas líneas: T5-1 (Fraga-Zaragoza por pueblos), T5-20 (Castejón de Monegros-Zaragoza) y T5-50 (Valfarta-Bujaraloz), que **triplican las conexiones existentes**. Estas rutas benefician a **13 municipios de cuatro comarcas** (Bajo Cinca, Los Monegros, Ribera Baja del Ebro y Comarca Central) y suman **30 nuevas paradas**.

Las tarifas también se reducen un 30% y los abonos ofrecen descuentos de hasta el 60%. Así, un joven que viaje entre Fraga y Zaragoza pagará 5 euros por trayecto con abono mensual, frente a los 9,85 euros del billete sencillo, y entre Bujaraloz y la capital aragonesa el coste bajará de 6,05 euros a poco más de 3 euros.

Un transporte más moderno y conectado

Todas las nuevas líneas incorporan **autobuses híbridos más sostenibles**, accesibles para per-

sonas con discapacidad o movilidad reducida, y admiten **pagos en efectivo, abonos virtuales o la tarjeta Lazo**, que permite transbordos con los transportes urbanos de Zaragoza.

Durante la presentación, Octavio López subrayó que estas mejoras “facilitan la vida cotidiana de los ciudadanos de estas comarcas y generan oportunidades en los municipios, que es el deber último de quienes gestionamos los recursos públicos: mejorar la vida de la gente”.

Con la puesta en marcha de estos dos lotes, ya son **ocho los que están operativos** del nuevo mapa concesional autonómico (5, 6, 7, 8, 10, 11, 12 y 15). De aquí a principios de 2026 se completará la implantación con el resto (1, 2, 3, 4, 9, 13 y 14). La **inversión total pasa de 11 a 20 millones de euros anuales**, con un incremento del **40% en el kilometraje**, alcanzando **1.500 núcleos de población frente a los 900 actuales**.

Finalmente, el director general de Transportes, **David Sánchez**, aprovechó estas inauguraciones para anunciar que a lo largo de 2026 se pondrá en marcha la **Tarjeta Aragón**, que permitirá viajar por todo el territorio utilizando los servicios interurbanos y urbanos, aplicando descuentos automáticos en función de los usos. ■



El Consorcio asturiano supera los 44 millones de viajes en transporte público hasta septiembre



El número de trayectos en autobús crece un 8,2% respecto al mismo periodo de 2024, consolidando la tendencia al alza. La tarjeta CONECTA alcanza los 378.000 usuarios, con 13.455 nuevas altas en el último mes.

El Consorcio de Transportes de Asturias (CTA) ha registrado un notable incremento en el número de viajes realizados en transporte público. Hasta finales de septiembre se contabilizaron 44.026.247 trayectos, lo que supone un aumento del 8,2% respecto al mismo periodo del año anterior. Solo en el mes de septiembre se realizaron 3.598.135 viajes en las líneas urbanas e interurbanas integradas en el CTA, lo que representa un alza del 25,8% en comparación con septiembre de 2024.

Estas cifras respaldan la firme apuesta del Gobierno de Asturias por fomentar una movilidad más sostenible, cuyo eje principal es la tarjeta CONECTA. El billete único del CTA cuenta ya con 377.825 beneficiarios, y continúa creciendo: solo en el último mes se suma-

ron 13.455 nuevos titulares.

Particularmente reseñable es el crecimiento registrado en Gijón, tanto en validaciones como en emisión de tarjetas CONECTA. Entre enero y septiembre se realizaron 3.559.252 viajes en los autobuses municipales de EMTUSA utilizando esta tarjeta, lo que supone un incremento del 150,2% respecto al mismo periodo de 2024. El uso de CONECTA se ha disparado en la ciudad, donde ya hay 92.012 gijoneses y gijonesas que disponen del billete único del CTA. De ellos, 44.389 lo solicitaron entre junio y septiembre, tras la decisión del Ayuntamiento de renunciar a las ayudas europeas para el fomento del transporte público al no implementar la preceptiva Zona de Bajas Emisiones.

El Gobierno de Asturias continuará trabajando en el desarrollo de sus políticas de movilidad sostenible con una perspectiva transversal, entendiendo la movilidad como un derecho accesible para toda la ciudadanía y como un elemento vertebrador de la equidad territorial y social. ■



Diseñado para el futuro

Nuevo Irizar i3 Normal Floor eléctrico



FOR A
BETTER
LIFE

Cataluña mejora la red de bus interurbano para favorecer la movilidad colectiva y el equilibrio territorial

La demanda del autobús supera por primera vez los ochenta millones de viajes



El Departamento tiene en marcha un plan de choque de 17 millones para mejorar líneas interurbanas, que se añaden a los 4,5 millones que ya se han invertido entre agosto de 2024 y agosto de 2025. Compromiso: mejorar el transporte público y situar la movilidad en el centro de las políticas.

La consejera de Territorio, Vivienda y Transición Ecológica, **Silvia Paneque**, anunció la puesta en

marcha de cuatro nuevos servicios de autobús interurbano y el aumento de la oferta en una quinena de líneas. Se trata de mejoras que entran en funcionamiento el mes de septiembre y que quieren dar respuesta al aumento de la demanda que se está produciendo en los últimos años. El número de viajes en autobús interurbano alcanzó en 2024 su máximo histórico con un total de 82.628.268 viajes, un 11,6% más que en 2023 y un 17,1% más que en 2019, antes de la pandemia.

“Son mejoras que deben servir para mejorar la conectividad de la ciudadanía con el trabajo, los centros educativos, los hospitales o el ocio”, explicó Paneque, quien recordó que “estamos en una Cataluña pensada para 6 millones de personas, y en cambio somos 8,5 millones y hay una utilización muy importante del transporte público”.

Estas actuaciones “refieren el compromiso de mejorar el transporte público y situar la movilidad en el centro de las políticas de este Gobierno”. El objetivo es “trabajar por el equilibrio territorial para poder llegar al último municipio de Cataluña y hacerlo con criterios ambientales para mejorar el aire que respiramos. Si construimos vivienda asequible en todos los municipios también debemos favorecer la movilidad”, añadió.

En este sentido, la consellera insistió en que “si potenciamos la movilidad colectiva, evitamos el uso del coche privado; si tenemos cifras récord, debemos acelerar las mejoras para evitar las imágenes de colapso. Es importante poner manos a la obra”.

Plan de choque de 17 millones

Se trata de mejoras incluidas en el Plan de choque de mejora del bus interurbano, que el Departamento empezó a ejecutar antes del verano y que pre-

vé una inversión de 17.006.758 euros entre 2025 y 2026 en corredores con alta demanda o que tienen conexión con centros de salud o de enseñanza. En total serán 62 actuaciones.

El Plan está financiado con ocho millones de euros del propio Departamento y con nueve millones de euros del Fondo climático. Al margen del Plan de choque, el Departamento ya ha destinado 4.565.255 euros en mejoras en la red de buses interurbanos entre agosto de 2024 y agosto de 2025. Con todo, el Gobierno habrá destinado este 2025 un total de 104,3 millones de euros a la red de buses interurbanos, un 1%.

Por su parte, el secretario de Movilidad e Infraestructuras, **Manel Nadal**, detalló las actuaciones que entran en funcionamiento este septiembre y recalzó que “la línea de autobús que más creció entre 2023 y 2024 es el expreso que enlaza Esparreguera e Igualada, que ha pasado de 29.000 a 94.000 viajeros en menos de un año, y que no corresponde con ningún recorrido de una línea ferroviaria”. Destacó también que el expreso Mataró-Granollers-Sabadell es uno de los servicios con mayor demanda, con 540.649 viajes este 2024, y en este sentido planteó la necesidad de la línea orbital ferroviaria. ■

Castilla-La Mancha redoblará la inversión en vivienda y movilidad hasta el año 2030

El consejero de Fomento, Nacho Hernando, presentó ante los agentes sociales el Eje 4 de este pacto dedicado a la cohesión territorial, avanzando que “si en el anterior pacto este Eje disponía de algo más de 400 millones de euros de inversión, en el que hemos diseñado de aquí al 2030 estas inversiones podrán alcanzar hasta casi los 700 millones de euros en las distintas áreas”.

El Pacto ‘Castilla-La Mancha Horizonte 2030’ redoblará la inversión en los ámbitos de vivienda, movilidad, carreteras y urbanismo que conforman el Eje 4 de este Pacto. Así lo adelantó el consejero de Fomento, Nacho Hernando, que presentó ante los agentes sociales y junto con los cuatro directores generales de la Consejería de Fomento, este Eje 4 del Pacto dedicado a la cohesión territorial.



En este contexto, Hernando ha asegurado que “si en el anterior pacto, este Eje disponía de algo más de 400 millones de euros de inversión, en el que hemos diseñado de aquí al 2030, estas inversiones podrán alcanzar hasta casi los 700 millones de euros en las distintas áreas que abarca”.

Asimismo, el consejero de Fomento destacó que “estamos ya finalizando la andadura del seguimiento del Pacto por la Reactivación Económica y el Empleo 2021-2024 que hasta ahora nos ha servido de paraguas para seguir en una senda de progreso y de crecimiento de la mano de la sociedad civil en Castilla-La Mancha”. Ahora, ha continuado, “vamos a relanzar ese compromiso del diálogo social permanente en el diseño de la senda de crecimiento que queremos que exista y que se vea intensificado de aquí al 2030”.

Cohesión territorial y movilidad: una inversión integral

El Eje 4 del Pacto contempla una estrategia integral

de cohesión territorial, con actuaciones destinadas **a mejorar la movilidad interurbana, modernizar la red de carreteras, potenciar el transporte público y avanzar hacia un modelo de urbanismo sostenible**.

Hernando ha defendido que este planteamiento busca **equilibrar el desarrollo regional**, garantizando que “vivir en un pueblo o en una ciudad no suponga diferencias en las oportunidades de empleo, transporte o acceso a servicios públicos”.

El plan también aspira a **reforzar la conectividad entre las capitales de provincia y las zonas rurales**, de modo que los proyectos de movilidad — como carreteras, estaciones de autobús o servicios de transporte a demanda — estén alineados con los objetivos de sostenibilidad y eficiencia energética. “Castilla-La Mancha quiere ser pionera en integrar vivienda, movilidad y urbanismo en una misma política pública que responda a los desafíos sociales y medioambientales del futuro”, insistió Hernando. ■

Castilla y León completa la plena implantación del transporte gratuito en las 2.610 rutas con Buscyl



El consejero de Movilidad y Transformación Digital, José Luis Sanz Merino, presentó en La Lastrilla, Segovia, una de las 120 marquesinas que forman parte de la implantación del Sistema de Transporte Inteligente.

La Junta de Castilla y León ha culminado la implantación de la gratuidad en el transporte autonómico de viajeros por carretera con la incorporación de las rutas restantes para alcanzar las 2.610 en toda la Comunidad. De esta manera, se consolida

un modelo único en España que acerca un servicio gratuito, digital y universal a todos los castellanos y leoneses.

El calendario diseñado por la Junta ha permitido una implantación gradual y ordenada con un mes de anticipación. Tras el inicio del 1 de septiembre en las áreas metropolitanas de Burgos, León, Salamanca, Segovia y Valladolid, junto con 201 rutas interurbanas en Ávila, Palencia, Soria y Zamora, y la incorporación progresiva de nuevas líneas el 15

de septiembre, la cobertura está completa desde el 30 de septiembre, con todas las rutas autonómicas incluidas en el sistema.

La Junta de Castilla y León se ha mostrado sensible con los usuarios habituales del transporte metropolitano, garantizando que los bonos actuales sigan conviviendo con la Tarjeta Buscyl Digital en un periodo transitorio hasta la implantación total de los Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS), en lo que se viene trabajando de manera complementaria al desarrollo de la gratuidad en las 2.610 rutas.

Por provincias la distribución es la siguiente: Ávila (199), Burgos (323), León (550), Palencia (263), Salamanca (345), Segovia (174), Soria (148), Valladolid (298) y Zamora (310).

Durante la visita, el consejero ha subrayado que “la gratuidad del transporte público no solo es una medida socialmente justa, sino también una apuesta por el equilibrio territorial. Y para que funcione en toda la Comunidad, necesitamos tecnología como esta, que acerca el servicio a cada vecino, sin importar dónde viva”.

Sanz Merino ha destacado además que estas infraestructuras son clave para la implantación efectiva de la Tarjeta Buscyl, ya que permite acceder a información en tiempo real sobre rutas. “Estamos garantizando que cualquier ciudadano, incluso en las zonas rurales más alejadas, pueda beneficiarse del transporte público gratuito con las mismas condiciones que quien vive en una capital”, ha afirmado.

Hasta el 30 de septiembre ya se ha realizado el envío de más de 340.000 tarjetas a los usuarios para que puedan viajar de manera gratuita con Buscyl.

Tecnología sostenible y conectada

El despliegue de la tecnología en este nuevo sistema de movilidad en Castilla y León continúa con la instalación de 120 marquesinas inteligentes. El consejero de Movilidad y Transformación Digital, José Luis Sanz Merino, ha visualizado este nuevo sistema en La Lastrilla (Segovia), que “simbolizan-

do el paso decisivo hacia la digitalización completa del transporte de viajeros de titularidad autonómica”.

Por provincias, la distribución se realiza en las áreas de transporte metropolitano de Burgos, León, Salamanca, Segovia y Valladolid con la instalación de 24 en cada provincia, en los municipios de más de 500 habitantes.

Estas marquesinas inteligentes disponen de una estructura de acero inoxidable, con cerramiento parcial. Cuentan con un software que estará conectado al Sistema Central JCyL, así como una pantalla informativa que se alimenta a través de un panel solar para que el usuario tenga actualizada la situación de la ruta.

La inversión total del sistema, que incluye paradas, marquesinas y tótems, alcanza los 12,15 millones de euros, financiados con Fondos Europeos Next Generation y fondos propios de la Junta.

Con este proyecto, la Junta de Castilla y León reafirma su compromiso con una movilidad eficiente, universal y conectada, que contribuya a mejorar la calidad de vida de las personas, favorecer la cohesión territorial y aprovechar de forma transformadora los fondos europeos.

Tarjetas Buscyl

La Junta mantiene abierto el proceso de solicitud, con prioridad al canal digital a través de la página web. De manera sencilla y telemática, cualquier ciudadano empadronado en Castilla y León puede obtener su tarjeta en formato digital con un código QR listo para usar en un plazo de menos de una semana, un trámite más ágil que la solicitud en papel.

En caso de no disponer de correo electrónico, la tarjeta se envía también en formato físico por correo postal, garantizando la cobertura a toda la población. ■

Le invitamos a conocer nuestras soluciones urbanas e interurbanas 100% eléctricas.

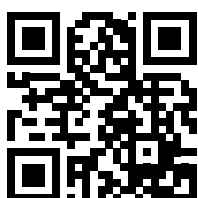
Listas para acompañarle desde hoy mismo en su transición energética.



EXP  **BUS** IBERIA

20-22 Noviembre

Hall A9



SOMAUTO
Distribuidor en España y Andorra
Tél : +34918954301

Otokar

La Junta impulsa la tramitación online de la Tarjeta Buscyl con nuevos talleres formativos del programa CyL Digital



El consejero de Movilidad y Transformación Digital, José Luis Sanz Merino, presentó en Valladolid esta iniciativa que se extenderá a las nueve provincias de Castilla y León a partir de mediados de octubre.

La Junta de Castilla y León refuerza su apuesta por la digitalización de los servicios públicos con el lanzamiento de talleres formativos para solicitar la Tarjeta de Transporte Buscyl por Internet, una medida que busca agilizar los trámites y fomentar el uso de la vía online frente al formato en papel.

El consejero de Movilidad y Transformación Digital, José Luis Sanz Merino, presentó esta iniciativa en el Espacio CyL Digital de Valladolid. “La Tarjeta Buscyl es el instrumento que permite a todos los castellanos y leoneses empadronados viajar gratis en el transporte público interurbano de la Comunidad, y queremos que solicitarla sea cada vez más sencillo y accesible para todos”, explicó.

Durante la visita, Sanz Merino remarcó que “estamos hablando de un derecho que garantiza la igualdad de oportunidades, porque con la Tarjeta Buscyl ningún ciudadano de Castilla y León tiene que renunciar a desplazarse por motivos económicos”. Además, insistió en que potenciar la solicitud online “nos permite reducir tiempos de tramitación, eliminar barreras burocráticas y avanzar hacia una Administración más ágil y moderna”. “Con esta medida, no solo facilitamos el acceso al transporte público, sino que damos un paso adelante en la capacitación digital de los ciudadanos, lo que repercute en su autonomía y en una mejor relación con la Administración”, agregó el consejero.

Los talleres, gratuitos y abiertos a toda la ciudadanía, comenzarán el próximo 15 de octubre y se impartirán de forma permanente en los nueve Espacios CyL Digital de las capitales de provincia. La programación tendrá carácter quincenal, si bien la frecuencia podrá ampliarse en función de la demanda real.

Se trata de sesiones eminentemente prácticas, dirigidas a aquellas personas que carecen de competencias digitales suficientes o necesitan apoyo para manejar la tecnología. Durante los talleres, los participantes aprenden a solicitar por sí mismos la Tarjeta Buscyl a través de Internet y adquieren habilidades digitales útiles para otros trámites, como el escaneo y digitalización de documentos, el uso

del correo electrónico, las notificaciones electrónicas o la ciberseguridad.

Además, se les muestra cómo utilizar el código QR de la tarjeta digital Buscyl, disponible en dispositivos móviles, y ya están publicados en la web los primeros talleres de Buscyl (uno por provincia), disponibles en el siguiente [enlace](#). ■

Extremadura continúa con su plan de renovación de las estaciones de autobuses de la región



Invierte casi 50.000 euros en mejoras en la estación de Miajadas, que estarán finalizadas en diciembre.

La Junta de Extremadura, a través de la Dirección General de Movilidad y Transportes, ha invertido 48.300 euros en obras de mejora en la estación de autobuses de Miajadas, que estarán finalizadas en el mes de diciembre. Se trata de obras para la adaptación de los baños a la normativa de accesibilidad, así como la reparación de la cubierta que presentaba graves problemas de filtraciones generando problemas de humedades en el interior del edificio.

Esta actuación forma parte de las inversiones que realiza la Consejería de infraestructuras, Transpor-

te y Vivienda en los dos últimos ejercicios, que ascienden a más de 4,5 millones de euros para mejorar la accesibilidad y modernizar las estaciones de autobuses de las ocho principales localidades de Extremadura.

Este presupuesto también se ha destinado a actuaciones de mejora ya ejecutadas en otras localidades más pequeñas como en Zafra, Hervás, Castuera y Coria, las que se están realizando actualmente en Fregenal de la Sierra, en Jerez de los Caballeros y en Moraleja; y las que se van a hacer próximamente en Trujillo, en Don Benito, en Llerena y Villafranca de los Barros, entre otras, porque se trata de unas instalaciones que estaban abandonadas y resultan ser, en muchos casos, la primera imagen que se lleva un viajero cuando llega a Extremadura. ■

Galicia destina 1 millón de euros a facilitar la incorporación al mercado laboral de nuevos profesionales del transporte



El Gobierno gallego abrió un nuevo plazo de adhesión de las entidades colaboradoras a las ayudas para facilitar la incorporación al mercado laboral de nuevos profesionales del transporte. La Xunta ha destinado 1 millón de euros esta medida con el objetivo de contribuir a cubrir los gastos de obtención del certificado de aptitud profesional y de los permisos de conducción de las clases C y D para mejorar la empleabilidad y paliar la escasez de conductores para determinados vehículos.

Este mes de octubre, el gobierno de Galicia publicó la apertura de un nuevo plazo para que las empresas de formación de conductores pudieran adherirse como entidades colaboradoras a las ayudas

de la Xunta, dotadas con un presupuesto de 1 millón de euros, para la realización de los cursos para la obtención del certificado de aptitud profesional (CAP) acreditativo de la cualificación inicial y en la modalidad de ampliación o promoción, así como para la obtención de los permisos de conducción de las clases C y/o D y para la incorporación de conductores y conductoras profesionales al mercado laboral.

Con esta ampliación se ha dado respuesta a la demanda de las entidades una vez finalizado el plazo fijado a mediados de septiembre. Hasta ahora entonces se adhirieron casi medio ciento de empresas y las que se hayan ido sumando en este nuevo período se publicarán también en la web de la [Dirección General de Movilidad](#).

El plazo para las personas interesadas se mantiene como se establecía en la convocatoria publicada el pasado agosto, desde el pasado 1 de octubre hasta el 31 de octubre de este año, o cuando se agoten los fondos. A través de la medida se cubrirán los gastos subvencionables realizados del 30 de octubre de 2024 al 30 de octubre de 2025.

Líneas de ayuda

La orden incluye dos líneas de ayuda. Una de ellas se destina a subvencionar la obtención de los permisos de conducción de las clases C, C1, C1+E, C+E, D, D1, D1+E. La otra se centra en los cursos realizados para la obtención del certificado de aptitud profesional acreditativo de la cualificación inicial o de ampliación o promoción, para el ejercicio de la actividad de conductor profesional de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera.

El importe máximo a percibir por persona será de 1.200 euros, tanto para la obtención del permiso de conducción de las clases C, C1, C+E, C1+E y/o D, D1, D+E, D1+E como para la del certificado de aptitud profesional (CAP). En la modalidad de ampliación o promoción la cuantía máxima será de 300 euros. En todo caso, la ayuda no puede exceder el total abonado por el alumnado ni superar los 3.900 euros en el caso de percibir ayudas a través de las dos líneas.

La medida va dirigida a personas mayores de 18 años y empadronadas en Galicia con anterioridad

al 30 de octubre de 2024. Deberán tener abonados los costes de los cursos, de la matrícula y de las clases de conducción. Los cursos para la obtención del certificado de aptitud profesional y de los permisos de conducir de las clases C o D tienen que realizarse en Galicia, a través de las empresas autorizadas como centros de formación CAP o autoescuelas.

Con esta medida, la Xunta ha pretendido dar respuesta a las quejas recurrentes del sector del transporte de mercancías y de viajeros por carretera, debido a la carencia de personal que cumpla con los requisitos legales exigidos para el desarrollo de la conducción de determinados vehículos. Se trata también de mejorar las posibilidades de empleabilidad de un sector de la población, ampliando sus competencias y su currículum, como elemento de profesionalización, y promover su incorporación al mercado laboral.

Estas ayudas se suman a las impulsadas por la Consellería de Cultura, Lingua e Xuventude para la obtención de los permisos de conducción A2 y B para la juventud gallega. En este caso, el objetivo es contribuir a la mejora de las posibilidades de las personas jóvenes de hasta 30 años en situación de desempleo, en la medida en que se les facilita un instrumento que amplía sus competencias y su currículum como elemento de profesionalización, además de incidir positivamente en su autonomía personal. ■

La Comunidad de Madrid anuncia un nuevo Centro de Información del Transporte con una inversión de 50 millones

En la celebración del 40º aniversario del CRTM

La presidenta de la Comunidad de Madrid, **Isabel Díaz Ayuso**, ha anunciado la creación de un nuevo Centro de Información del Transporte con una inversión de 50 millones de euros, en el acto del 40 aniversario del Consorcio Regional de Transportes (CRTM) que se celebró hace unos días en la Real

Casa de Correos. Este nuevo recurso, que se ubicará en la sede del CRTM de la capital, coordinará a más de 40 operadores y mejorará la movilidad de millones de ciudadanos al proporcionar una mayor respuesta ante incidencias y ofreciendo notificaciones en tiempo real al usuario.



“Han sido cuatro décadas de éxito, gracias a un gran equipo que nos ha ofrecido por tanto uno de los mejores transportes públicos del mundo, moderno, seguro, rápido y que ha pensado siempre en las necesidades de sus usuarios y en conectar cada barrio, cada municipio y facilitar la vida de millones de personas”, enfatizó la jefa del Ejecutivo autonómico.

Entre los hitos que forman parte de la historia del CRTM, destacan la implantación del Abono Transporte (TTP) en 1986, que supuso la integración tarifaria y permitió por primera vez acceder con un solo título a todos los modos de transporte, y la concepción del modelo de intercambiador, infraestructura subterránea ligada a la intermodalidad que es pionera en el mundo. La presidenta también elogió la excelencia de sus profesionales para afrontar los grandes avances que han permitido que la Comunidad de Madrid sea hoy por hoy un referente de movilidad a nivel internacional.

La presidenta de la Comunidad de Madrid entregó los reconocimientos a las personas e instituciones que han contribuido de manera decisiva al desarrollo, la promoción y la consolidación del transporte público en la región a lo largo de sus cuatro décadas de vida. Estas seis distinciones han correspondido a las personas e instituciones que han contribuido de manera decisiva al desarrollo, la promoción y la consolidación del transporte público en la región en estos 40 años de vida.

En primer lugar, y en representación de los 179 Ayuntamientos que forman parte del CRTM, han sido galardonados los consistorios de Madrid y Aranjuez por ser los primeros en adherirse a este organismo, sentando las bases de un modelo de gestión coordinada e integradora.

Por su parte, el programa *Madrid Directo* de Telemadrid ha sido premiado por su labor en la divulgación y el fomento del transporte público, a

través de reportajes y coberturas acercando a la audiencia tanto los grandes proyectos como las pequeñas mejoras que impactan directamente en el día a día de los ciudadanos.

Otro de los galardones ha recaído en la Universidad Politécnica de Madrid (UPM) por la investigación y transferencia del conocimiento relacionada con este ámbito, desarrollada mediante distintos convenios de colaboración con el Ejecutivo madrileño.

Asimismo, ha sido reconocido, a título póstumo, Óscar Moral de CERMI, en reconocimiento a su incansable trabajo en defensa de los derechos de las personas con discapacidad y la promoción de la accesibilidad universal en el transporte público. Por último, Joaquín Leguina ha sido galardonado por ser el impulsor y creador de esta institución durante su mandato como presidente del Gobierno autonómico.

40 años del Consorcio en cifras

En este periodo, el Consorcio Regional de Trans-

portes de Madrid ha alcanzado un récord histórico de viajeros, con más de 1.722 millones de usuarios, lo que supone un incremento del 84% respecto a los 935 registrados en 1986. El medio más utilizado por los ciudadanos ha sido el Metro, que superó los 715 millones de viajes el año pasado, seguido por la EMT, con 476. En tercer lugar, se sitúan los autobuses interurbanos y urbanos, que alcanzaron su máximo en la serie histórica con más de 307 millones de viajeros; Metro Ligero, con 18,9 millones de usuarios, y el TFM, con 8,4.

Además, la red de vehículos interurbanos recorre 22.400 kilómetros al año y transporta diariamente a más de un millón de personas. El 100% de la flota, compuesta por más de 4.000 autocares, es totalmente accesible.

Actualmente, más del 92% de los viajes se realizan con el Abono Transporte personal o la tarjeta *Multi*. Solo el 3% hace uso de los billetes sencillos, lo que supone aproximadamente 180.000 accesos cada día laborable. ■



Navarra presenta una campaña para reforzar el uso del autobús público y discrecional

Para hacer “una comunidad más sostenible y vertebrada”



El Departamento de Cohesión Territorial, a través de la Dirección General de Transportes y Movilidad Sostenible, presentó en Pamplona la campaña ‘[Hola bus, kaixo busa](#)’, una iniciativa que pretende sensibilizar a la ciudadanía navarra sobre las ventajas del uso del autobús público y discrecional para sus desplazamientos.

La directora general de Transportes y Movilidad Sostenible, Berta Miranda, defendió el uso del transporte público y discrecional de viajeros, como “un elemento esencial para el avance hacia una movilidad más sostenible y una sociedad más vertebrada”. Además, “es una forma de movilidad inclusiva, se alinea con las políticas contra el cambio climático, puede satisfacer las necesidades de movilidad tanto cotidiana como ocasional y permite acceder a servicios esenciales como la salud, la administración, la educación, el ocio o la cultura”.

En la misma línea, Berta Miranda, además de agradecer a las empresas su participación en la campaña divulgativa, recordó el “valor estratégico” que el transporte en autobús tiene para la Comunidad For-

ral. Junto a la sostenibilidad y la vertebración del territorio, Miranda destacó “la seguridad, inclusividad y comodidad” que ofrece el transporte en autobús.

‘Hola bus, kaixo busa’

La campaña que pone en marcha la Dirección General de Transportes y Movilidad Sostenible se promocionará con la rotulación de autobuses, redes sociales, prensa escrita y cuñas de radio. Se han colocado pegatinas en un total de 120 autobuses de veinte empresas de transporte de Navarra, que han colaborado desinteresadamente con la campaña.

El público objetivo de la campaña es toda la ciudadanía de la Comunidad Foral, dado que toda ella es susceptible de ser usuaria del transporte público de viajeros. Respecto al transporte discrecional, la campaña va orientada a los usuarios y usuarias de todas las edades, que realizan desplazamientos por cuestiones más específicas como celebraciones, viajes familiares, amigos, por trabajo o acciones vinculadas al ocio y al turismo. ■

Cumplimiento y eficiencia

Solución VDO. Todo en uno para tu flota.

Cumplimiento

- Cumplimiento legislación del tacógrafo
- Evita sanciones
- Descarga remota y automática de los datos
- Disponibilidad de los conductores a tiempo real

Eficiencia

- Localización y geoposicionamientos
- Sin instalaciones, plug & play

Tu flota en buenas manos



VDO

The Bus integra al Grupo Socibus en la estrategia de expansión y refuerza su posición en el transporte de viajeros



The Bus, uno de los operadores referentes en el transporte de viajeros, ha integrado en su estructura al Grupo Socibus, una de las compañías más reconocidas del sector interurbano en España.

Esta unión forma parte de la estrategia de mercado impulsada por el Grupo Socibus para **garantizar la continuidad y sostenibilidad de su actividad en el futuro**, y permitirá a ambas estructuras **sumar capacidades, experiencia y recursos** para ofrecer un servicio aún más competitivo y adaptado a las necesidades actuales de los usuarios.

El acuerdo de integración fue firmado consolidando un paso importante para ambas compañías en el desarrollo de un modelo más sólido y eficiente de movilidad a nivel nacional e internacional.

Con esta integración, **The Bus refuerza su posicionamiento como operador clave en el transporte regular y discrecional de viajeros**, ampliando su cobertura geográfica, su flota operativa y su capacidad de respuesta en un mercado en transformación, marcado por la sostenibilidad, la innovación y la experiencia del cliente.

The Bus es una compañía especializada en el transporte regular y discrecional de viajeros, con operaciones en distintos puntos de la geografía española y una vocación de servicio nacional e internacional. Cuenta con una facturación superior a 20 millones de euros anuales y una plantilla de más de 200 profesionales y forma parte del Grupo Movicar. The Bus combina una flota moderna con tecnología eficiente, y se distingue por su apuesta por la digitalización y la atención personalizada. ■

Grupo Ruiz impulsa el primer piloto de autobús autónomo en el transporte público urbano en España



Grupo Ruiz, una de las compañías líder en movilidad sostenible, ha impulsado junto a Karsan, empresa especializada en el desarrollo, fabricación y comercialización de autobuses, y el Ayuntamiento de Leganés, el primer proyecto piloto en España de autobuses autónomos en el transporte público.

La iniciativa contó con la colaboración y respaldo del Consorcio Regional de Transportes de Madrid y la Dirección General de Transportes y Movilidad de la Comunidad de Madrid.

El piloto se llevó a cabo en un tramo real de la línea urbana de Leganés, concretamente en el recorrido de 7 minutos entre la estación de Zarzaquemada

y la rotonda de la Avenida Reina Sofía. El vehículo circuló sin necesidad de conductor al volante, aunque contó en todo momento con supervisión a bordo durante su operativa, cumpliendo con la legislación vigente.

Este proyecto representa un hito en la movilidad urbana en España, al combinar autonomía, electrificación y digitalización en un entorno real.

El autobús utilizado es 100 % eléctrico, con una autonomía de hasta 300 kilómetros y capacidad para 52 pasajeros. Equipado con la tecnología más innovadora, cuenta con un sistema de seguridad compuesto por: 8 cámaras (seis

cámaras RGB y dos cámaras termográficas), cinco LIDAR (pulsos láser), un radar de pulsos electromagnéticos, sensores de ultrasonidos alrededor de todo el bus y un sistema GNSS de alta precisión.

Cualquier punto del entorno del vehículo está cubierto por al menos tres sistemas de sensores distintos, lo que garantiza una percepción completa del entorno y permite operar en condiciones meteorológicas adversas, sin necesidad de adaptaciones en la vía.

Durante el piloto, el vehículo contó con la presencia de un conductor de Grupo Ruiz, garantizando la seguridad en la prueba y cumpliendo con la legislación vigente en nuestro país, así como un

ingeniero de Karsan, la empresa fabricante del autobús.

Además del beneficio medioambiental, la automatización de la conducción podría suponer una mejora en la calidad de vida de los conductores, reduciendo la fatiga y contribuyendo a una movilidad más segura y eficiente. También podría abrir la puerta a explorar servicios de movilidad bajo demanda, en los que el usuario decida dónde y cuándo coge el autobús, sin esperas.

Durante su periodo de pruebas, el autobús prestó servicio gratuito. El circuito se completó un total de 84 veces (193,2 km) y más de 1200 personas pudieron experimentar una nueva forma de movilidad urbana segura, sostenible e inteligente. ■

Alsa y Repsol firman un acuerdo para impulsar la movilidad sostenible a través de soluciones multienergía

La alianza busca transformar el modelo energético del transporte de viajeros por carretera en España, combinando innovación, tecnología y reducción de emisiones. Entre las áreas de trabajo, se incluyen combustibles renovables, movilidad eléctrica, hidrógeno, eficiencia energética, lubricantes y procesos de digitalización.

Alsa y Repsol han firmado un acuerdo estratégico de colaboración con el objetivo de liderar conjuntamente la transformación del transporte de pasajeros en España. Esta alianza consolida una colaboración de décadas entre ambas compañías y reafirma su compromiso con la descarbonización y el impulso de soluciones tecnológicas aplicadas a la movilidad.

El convenio establece un marco de cooperación para analizar y desarrollar proyectos conjuntos en diversos ámbitos energéticos. Entre las líneas de trabajo destaca el uso de combustibles renovables, producidos a partir de residuos orgánicos, que gracias a la tecnología actual permiten reducir las emisiones netas de CO₂ hasta en un 90% en comparación con los combustibles de origen

mineral a los que sustituyen. Estos combustibles representan una alternativa ya disponible para la descarbonización de los vehículos actuales y futuros, ya que posibilitan reducir las emisiones sin necesidad de cambiar de vehículo ni modificar las infraestructuras de distribución y repostaje existentes.

La colaboración también incluye el estudio de iniciativas relacionadas con el suministro de electricidad 100% renovable, gas natural con garantías de origen renovable y energía solar fotovoltaica, así como el desarrollo de soluciones de almacenamiento energético. La movilidad eléctrica será otro eje fundamental de este convenio, mediante la implantación de puntos de recarga y servicios asociados, tanto en entornos privados como de acceso público. Asimismo, se explorarán oportunidades para el desarrollo y aplicación de soluciones basadas en el hidrógeno y el biometano.

Por otra parte, Repsol y Alsa trabajarán para identificar sinergias en el ámbito de los lubricantes, así como en la exploración de posibles integraciones entre las plataformas de fidelización y los medios



de pago digitales, como Waylet, con beneficios directos tanto para empleados como para clientes. Asimismo, está previsto el desarrollo de acciones divulgativas y programas de formación, dirigidos especialmente a colectivos profesionales, con el objetivo de visibilizar el papel clave del transporte de pasajeros en la transición energética.

Para **Valero Marín**, director general de Cliente de Repsol, “este acuerdo con Alsa refuerza nuestra apuesta por colaborar con actores clave del transporte en España. Juntos impulsaremos soluciones multienergía que nos permitan avanzar hacia una movilidad más eficiente, conectada y baja en emisiones”.

Por su parte, **Francisco Iglesias**, consejero delegado de Alsa, ha destacado que “en Alsa hemos sido pioneros junto a Repsol en la realización de pruebas con combustibles renovables en varias ciudades españolas, y este año 2025 tenemos previsto realizar un consumo de cinco millones de litros de HVO en autocares de largo recorrido. Ahora, con la firma de esta alianza, reforzamos nuestro compromiso con la descarbonización y la movilidad sostenible, objetivo compartido por ambas compañías”.

Repsol y Alsa: más de 30 años de colaboración

Entre los hitos más relevantes, destacan la realización en 2021 de la primera prueba piloto en España con combustible renovable, llevada a cabo en Bilbao, y la colaboración con Bosch, iniciada hace unos meses, en un proyecto de trazabilidad del uso de combustibles renovables en toda la cadena de valor, que garantiza transparencia y control en cada etapa del proceso.

Además, en 2024, Alsa utilizó más de 60.000 litros de Diésel Nexa 100% renovable en operaciones reales de su flota de autobuses en Burgos y Madrid, demostrando la viabilidad operativa de este combustible.

La alianza también se ha materializado en proyectos de digitalización y telemetría orientados a optimizar la gestión de flotas, mediante la integración de herramientas tecnológicas como la Interfaz de Programación de Aplicaciones (API) de Solred. Asimismo, ambas compañías han impulsado pilotos de eficiencia energética a través de Certificados de Ahorro Energético (CAE). ■

La Generalitat Valenciana reconoce la contribución de Monbus en la reconstrucción de la movilidad tras la DANA



En el marco de la Semana Europea de la Movilidad, la Generalitat Valenciana entregó reconocimientos a distintas compañías por su compromiso y colaboración para la reconstrucción de la movilidad tras la DANA de octubre del pasado año, “con las mejores condiciones de seguridad y garantías de futuro”, y entre estas empresas estuvo Castromil (Monbus).

En concreto, se la distinguió por la prestación del contrato de emergencia del servicio sustitutorio de autobús entre Picassent-Torrent-Valencia y Picassent-Torrent, una operativa que la empresa gallega atendió con lanzaderas desde el 4 de noviembre (5 días después de las riadas) hasta el 30 de junio de 2025, desde las 6.00 hasta las 21.00 horas ininterrumpidamente, de lunes a domingo.

La compañía afrontó notables dificultades para poner en marcha aquel encargo, pues buena parte de su flota en la comunidad había resultado directamente dañada por la DANA y hasta una veintena de autobuses habían quedado completamente inservibles. Además, hubo que atender otros servicios de apoyo en esos difíciles días, con distintos traslados en zonas críticas, recogida de voluntarios desde Valencia a zonas 0, tráida de vehículos desde otras comunidades autónomas y traslados de militares desde muchos puntos de España.

El reconocimiento fue entregado a Juan Antonio Montoya, director general de Expansión de Monbus, por el conseller de Medio Ambiente, Infraestructuras y Territorio de la Generalitat, Vicente Martínez Mus, bajo la denominación de “Recuperem Valencia”. ■

La Compañía de Tranvías incorpora tres autobuses para reforzar la flota



La empresa ha adquirido 3 vehículos de la marca MAN de 12 metros, más eficientes, sostenibles y confortables para pasajeros y conductores.

La Compañía de Tranvías acaba de incorporar tres autobuses urbanos para reforzar la flota actual que ya han empezado a circular y que se destinarán a mejorar el servicio en aquellas líneas que más lo necesiten en cada momento. Se trata de tres vehículos de la marca MAN, modelo Lion's City de 12 metros de largo, más eficientes, sostenibles y confortables para usuarios y conductores.

Cada autobús tiene capacidad para albergar a 100 personas en un espacio confortable y amplio para pasajeros y conductores. Con piso bajo, rampa y espacios exclusivos para personas con movilidad reducida destacan por su accesibilidad, además de disponer de un sistema de sistema de aire acondicionado integral y de sistema de conteo de viajeros, así como la opción de video vigilancia.

Los autobuses que la Compañía de Tranvías incorpora a su flota disponen de motores que cumplen los más altos estándares de reducción de emisiones de la normativa europea Euro 6 D que, combinados con el diseño ligero de la estructura de su carrocería, garantizan un consumo reducido de combustible.

Son vehículos que promueven la conducción eficiente con un alto nivel de seguridad, ya que cuentan con control de estabilidad ESP y un sistema de asistencia a la conducción digital con cámaras que proyectan las zonas laterales y trasera del autobús en tiempo real en dos monitores de alta resolución para evitar ángulos muertos.

“Esta adquisición nos permite seguir siendo fieles a nuestra vocación que es ofrecer el mejor servicio posible a los ciudadanos. Nuestro compromiso es con los usuarios, aunque nos encontremos en una situación excepcional con la concesión en prórroga”, explicó **Ignacio Prada**, director de la Compañía de Tranvías. ■



Servicio de Remolcaje Especializado
en Autocares y Camiones

A tu servicio en cada kilómetro

✓ SERVICIO 24H / 365 DÍAS

✓ REPARACIONES IN SITU

✓ ÚLTIMA TECNOLOGÍA

✓ RESCATES

✓ ASISTENCIA RÁPIDA

✓ TODO TIPO DE VEHÍCULO (Pesados y Ligeros)

VENTAJAS DE SER CLIENTES

¿Qué ventajas obtendrás con **SERVIREAC**?

Tecnología y Profesionalidad



Gracias a nuestra red de sinergias, serás atendido por las mejores empresas del sector a nivel Nacional e Internacional.



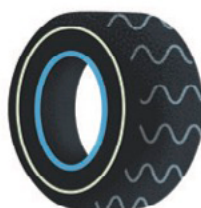
Todo tipo de servicios

Tanto para vehículos Pesados como Ligeros, reparación in situ, remolque rescate, custodia, cambio de mercancía, etc,...

Pago por uso



Tendrás una tarifa fija por servicios de asistencia y pagarás solo por los servicios que necesites.



Servicio Neumáticos

Reparación o sustitución in situ de neumáticos y/o piezas relacionadas.

Atención Personalizada



Recibirás atención personalizada, y por profesionales 24h/365 en todo el territorio Nacional e Internacional.



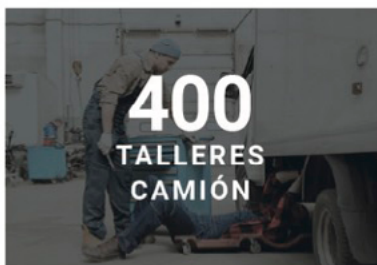
Tratamiento Mercancía

En caso de siniestro, reorganización de la carga o recuperación y documentada.

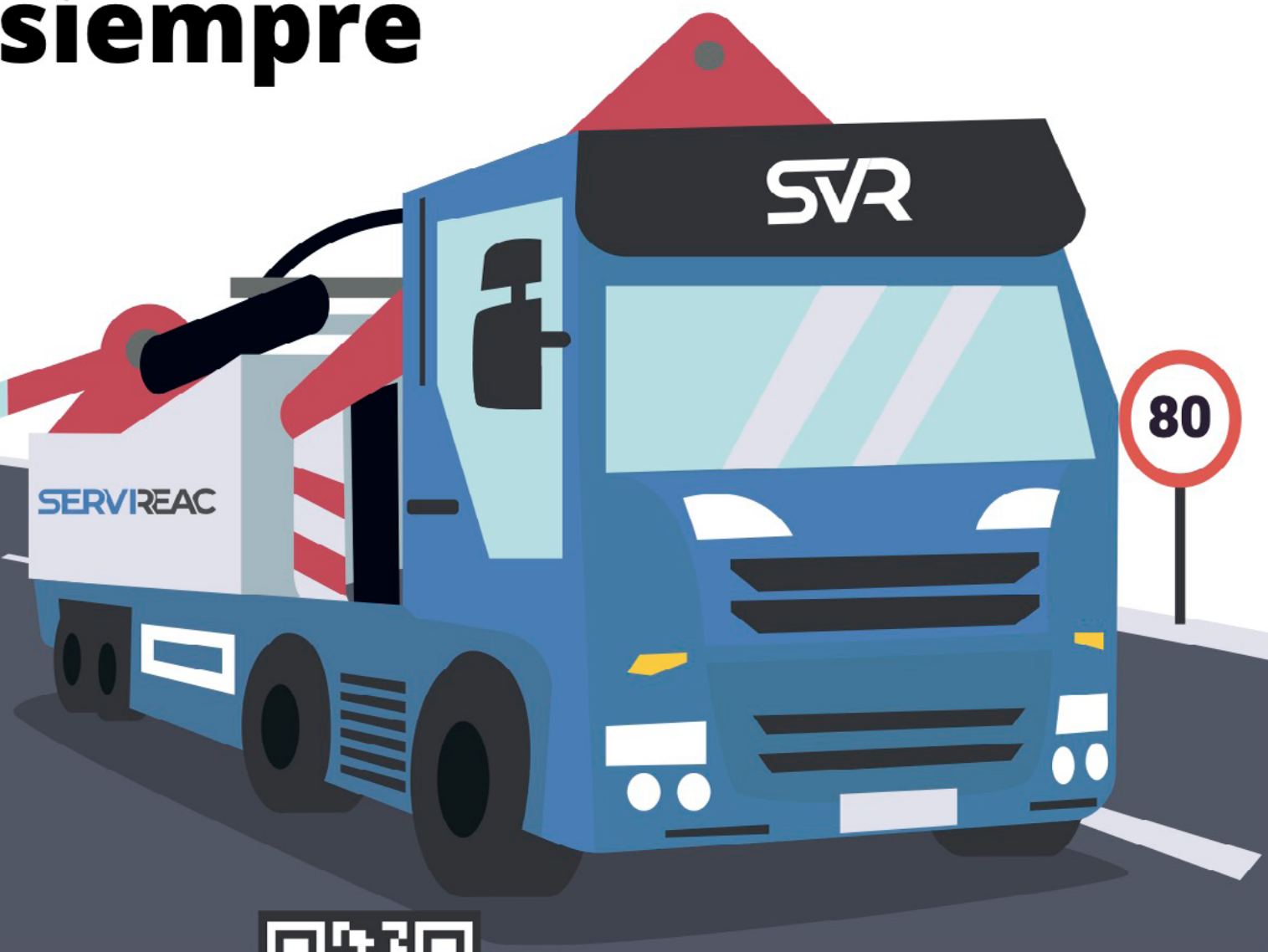
Asistencia: 24h. / 365 días

Teléfonos: 91 330 94 01 / 620 006 347 / 681 366 082

Para más información: 91 353 69 98 – Email: info@servireac.com



En carretera contigo siempre



SVR



Web: www.servireac.com
Correos: comercial@servireac.com
Info@servireac.com

**Oficina Central
Torrejon**

Ronda del Poniente, 7. 2ª
C.P. 28850 Madrid
Telf. 91353 69 98

CONFEBUS propone soluciones sobre la gestión de la escasez de talento en una jornada del Grupo Clave



‘Afrontando el reto de la escasez de talento’. Bajo este título, el [Grupo Clave](#), socio colaborador de CONFEBUS, celebró hace unos días una jornada en la sede de CEOE, en Madrid, con el objetivo de exponer el problema de la escasez de personal, identificar sus causas y aportar soluciones desde la perspectiva de distintos sectores industriales.

Tras la inauguración, que corrió a cargo de Belén García, directora general del Servicio Público de Empleo de la Comunidad de Madrid, y de Miriam Pinto, directora de Asuntos Internacionales en el Departamento Empleo, Diversidad y Protección Social de CEOE, tuvo lugar una mesa redonda que contó con la participación de Jaime Rodríguez, director de CONFEBUS, acompañado por Luis Ursúa, vicepresidente Ejecutivo de la patronal de talleres CETRAA, y Giuseppe Aloisio, director general de ANICE, Asociación Nacional de Industrias de la Carne de España.

En su intervención, **Jaime Rodríguez** reveló que “más del 80% del empleo del sector son conductores, y ahí se centra el problema de escasez de

personal, aunque también existen carencias en otros puestos. La afección varía por tipología de servicios y es mayor en zonas turísticas y en el medio rural. Además, la edad media de los conductores está en torno a los 50 años, con un porcentaje importante con más de 55. Nos cuesta incorporar jóvenes por la regulación, por el coste para obtener los títulos habilitantes y por la burocracia, que ralentiza algunos procesos”.

Por otro lado, el director de CONFEBUS también constató que “hay empresas que tienen dificultades para cubrir los servicios con el personal de que disponen, incluso se rechazan ofertas para contratar servicios por falta de personal, y eso lastra su capacidad de crecimiento. Un problema de RRHH se traslada a la competitividad de todo un sector, que actualmente cuenta con unos niveles de demanda elevados y está en crecimiento gracias, en parte, a las bonificaciones al uso del transporte público y a la buena marcha del turismo”.

Una vez identificados los problemas, llegó el momento de aportar posibles soluciones.

De este modo, Jaime Rodríguez explicó que desde la Confederación se está trabajando en diversas vías para “dignificar y poner en valor la profesión”, como la campaña institucional puesta en marcha por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Asimismo, se están estudiando cambios regulatorios e intentando reducir las barreras burocráticas, como las edades mínimas de acceso, flexibilizar el CAP o impulsar una FP en la que también se pueda conseguir el carné de conducir profesional.

Por último, se refirió a la importancia del apoyo institucional, destacando los acuerdos alcanzados con el Ministerio de Defensa, las ayudas habilitadas por diversas administraciones para subvencionar el carnet de conducir o los acuerdos a los que ha llegado la Dirección General de Tráfico con otros países para el canje de permisos de conducir.

Claves para superarlo

Por otro lado, Grupo Clave también celebró un webinar ‘Afrontando el reto de la escasez de personal: claves para superarlo en el sector del transporte en autobús’ en el que expuso a los asociados de CONFEBUS su **metodología para encontrar talento profesional**, centrada en la escasez de conductores y mecánicos que vive el sector, y planteando a su vez soluciones para tratar de reducir su grave impacto en las empresas.

Elena Murillo, directora de Comunicación y Marketing de Grupo Clave, repasó en primer lugar la actualidad de la compañía, poniendo el acento en su labor de consultoría de Recursos Humanos, la formación y el reclutamiento de personal, tanto a nivel nacional como, sobre todo, internacional en distintos países de Latinoamérica.

“El talento es un recurso escaso y hay que cuidarlo, porque es la base de una empresa sostenible económicamente en el futuro”, apuntó Elena, añadiendo que “8 de cada 10 empresas reconocen tener problemas para encontrar personal, el doble que antes de la pandemia”. Esto se debe, en su opinión, a que no hay suficientes jóvenes para cubrir las jubilaciones y a que “la formación no va en la misma línea de lo que demanda el mercado”.

Los pilares en los que basa Grupo Clave su actividad son **la consultoría, la formación y reformación del personal, junto con el reclutamiento internacional**.

Por su parte, Rodrigo Ross, responsable de este último departamento, detalló las ventajas que obtiene una empresa al trabajar con Grupo Clave, como la disposición de un equipo especializado en

este tipo de trámites y “una amplia red de oficinas. 30 de ellas están en España y 6 en Portugal, pero también tenemos presencia en, Argentina, Colombia, Chile, México Perú y Uruguay”.

De este modo, “esa implantación nos permite conocer de primera mano la cultura de cada país, controlar todo el proceso y detectar los perfiles más adecuados”, destacó Ross, “todo ello con los estándares de calidad de una consultora española”.

El proceso, que oscila entre cinco y seis meses desde que comienza hasta que el conductor está en condiciones de empezar a trabajar, fue resumido durante el webinar en una serie de fases, que comienzan con una planificación del servicio, determinando las necesidades de la empresa y los pasos a seguir.

A continuación, comienza la fase de reclutamiento y selección, en la que “aplicamos tres filtros: el propio de la selección, un test clínico para detectar posibles adicciones o problemas médicos, y la realización pruebas técnicas en origen”, que los clientes pueden ver en directo desplazándose al país en que se celebren. A esto se añade “la entrevista personal de la empresa con los candidatos”.

Ross señaló como elemento clave “la transparencia en todo el proceso. Que no existan diferencias entre las expectativas generadas y la realidad del trabajo”.

En el momento en que un candidato es seleccionado, se abordan las cuestiones burocráticas como el permiso de extranjería o los visados, siempre de la mano de Grupo Clave, así como el de homologaciones de los permisos de conducción. En este sentido, Grupo Clave tiene acuerdos de colaboración con distintas empresas para la realización de cursos CAP exprés.

El último paso es el de la llegada de estas personas a España, en el que también Grupo Clave está presente “ofreciendo apoyo en cuestiones tan básicas como abrir una cuenta en un banco o en la búsqueda de una vivienda, así como resolviendo cualquier duda que se pueda plantear”, según Ross.

La fidelización de estas personas, una vez que son contratadas en nuestro país, también fue objeto de debate durante el webinar. La Ley obliga a mantener el mismo puesto de trabajo durante tres meses al otorgar un permiso de residencia, “lo que permite superar el primer periodo de fricción inicial”, según Rodrigo, que explicó que “buscamos perfiles de personas con familia que tengan prevista la reagrupación, para lo que deben esperar un año. Ese puede ser un instrumento para la fidelización de esa persona en la empresa”. ■

Busworld cierra sus puertas en 2025 creciendo en expositores, visitantes y novedades presentadas al mercado internacional

La edición 2025 de Busworld Europe ya es historia, y es momento de hacer balance. El recinto Brussels Expo acogió una de las principales ferias del transporte en autobús de Europa entre los días 4 y 9 de octubre, con unos resultados muy positivos, a juicio de sus organizadores.

Así, la capital belga recibió un total de 559 expositores en el certamen procedentes de 40 países, entre los que se encontraban 81 fabricantes de vehículos (fueron 66 en la pasada convocatoria). Entre todos desplegaron una muestra compuesta por 209 unidades en el interior y otras 29 más en el exterior, disponibles para pruebas dinámicas.

Los 82.000 metros cuadrados de Busworld fueron visitados por 45.427 profesionales, llegados a Bruselas desde 101 países distintos, con más de 400 periodistas acreditados de todo el planeta, que atendieron las 34 ruedas de prensa y los 23 lanzamientos mundiales de novedades que apostaron por la feria como marco de presentación.

Paralelamente a la exposición, tuvo lugar el Busworld Europe Congress, que reunió a líderes de opinión y legisladores durante cuatro días para

confrontar pareceres al respecto de la seguridad, la ecología, las últimas tecnologías y el futuro de los viajes de larga distancia en autocar. Sus conclusiones indican que, en 2030, más del 60% de los autobuses urbanos en Europa serán eléctricos de batería, lo que demuestra que la transición hacia la movilidad sin emisiones es una realidad. Además, se apostó por definir las cero emisiones basándose en la neutralidad del carbono, en lugar de solo en las emisiones del tubo de escape, como camino hacia una más ágil descarbonización de las actividades de transporte de larga distancia.

Altro diseña el autobús más accesible e inclusivo

Diseños naturales auténticos y una paleta de colores contemporáneos seleccionados para mejorar la comodidad y la accesibilidad. Esta fue la principal apuesta respecto a los suelos de autobús de Altro durante la feria, añadiendo la resistencia a las manchas y la eliminación activa de la suciedad para facilitar la limpieza.

En su stand se pudo asistir al estreno mundial del Universal Bus, el primer autobús diseñado específicamente (de la mano del estudio Neomid y del fabricante de tejidos para butacas Camira) para la accesibilidad y el disfrute de todos los pasajeros que aúna conceptos de diseño neuroinclusivo y adaptado a la demencia. Esta iniciativa recibió el London Design Award en la categoría de Diseño Conceptual en Movilidad.

Por otro lado, sus suelos de última generación incluyen un diseño más ligero con aislamiento térmico avanzado, tratamiento acústico para una experiencia más silenciosa y un mantenimiento más reducido. En ellos se aplica la tecnología Altro ShieldGrip, que ofrece un mayor rendimiento de limpieza con resistencia al deslizamiento garantizada.



Beulas despliega toda su amplia gama en Busworld

La firma catalana Beulas acudió a la feria con una selección de sus modelos más representativos, destacando por su versatilidad, capacidad y diseño adaptado a las exigencias del transporte moderno, reafirmando su compromiso con la innovación y la adaptabilidad, y ofreciendo soluciones que responden a las necesidades cambiantes del sector del transporte de pasajeros.

Entre los vehículos expuestos, el **Cygnus** se posiciona como una opción polivalente, disponible en dos longitudes y con configuraciones que permiten entre **39 y 71 plazas**, ideal para servicios urbanos y discrecionales.

El **Glory**, por su parte, está concebido para trayectos de larga distancia. Este autocar ofrece un generoso maletero y se presenta en versiones de **13,20 a 15 metros**, con capacidad para **65 a 76 pasajeros**, lo que lo convierte en una solución eficiente para operadores turísticos y líneas regulares. En la feria se pudo ver una unidad de 15 metros.

Completaron su muestra dos unidades del **Jewel**, un modelo de doble piso que permite una amplia gama de configuraciones. Con longitudes que oscilan entre **13,30 y 15 metros**, puede albergar hasta **99 plazas**, consolidándose como una opción de alta capacidad para rutas de gran demanda.



Castrosua da un paso más en su innovación con el nuevo autocar eléctrico HERO

Grupo Castrosua aprovechó el marco de Busworld para presentar al mercado su nuevo autocar eléctrico HERO, que combina la amplitud y el confort con un formato ágil y versátil. Con este nuevo modelo, que irá incorporando a su oferta todo tipo de propulsiones, el grupo gallego quiere responder a las necesidades reales de los operadores en servicios de medio y largo recorrido, transporte escolar e interurbano, ya que también se podrá homologar para Clase II, como han revelado desde la compañía. Esta primera unidad, fruto del acuerdo establecido en 2023 por ambas compañías, está fabricada sobre bastidor Volvo BZR.

El HERO tiene una capacidad de hasta 71 pasajeros más conductor y guía, está disponible en dos longitudes (13 y 15 metros) y tiene una altura de 3,68 metros. Esta primera unidad está fabricada sobre bastidor Volvo BZR.

Entre sus detalles se incluyen faros Full LED, un piso continuo de delante a atrás que facilita la accesibilidad y la posibilidad de adaptar el espacio interior para incorporar plazas de movilidad reducida. A esto se suman diferentes configuraciones de puerta trasera, incluyendo plataforma elevadora.

“Los materiales ecosostenibles de origen local, junto con una carrocería ligera y resistente, mejoran la autonomía y reducen el consumo en cualquier propulsión”, señalan desde Castrosua, añadiendo que “el nuevo coach incorpora de serie tecnología ADAS de última generación para evitar ángulos muertos, múltiples cámaras de visión, cámaras en lugar de espejos retrovisores, alcoholímetro integrado y butacas con cinturones en todas las plazas”.





Daimler mejora su oferta eléctrica con nuevas baterías y el eIntouro

Daimler Buses presentó en Bruselas la versión de producción en serie del nuevo autobús interurbano eléctrico Mercedes-Benz eIntouro, un modelo completamente eléctrico basado en el Intouro diésel, ahora equipado con baterías LFP y motor central. Disponible en dos longitudes (12,18 y 13,09 m), este vehículo está diseñado para rutas interurbanas, servicios escolares y excursiones. Como novedad tecnológica, permite actualizaciones de software “over-the-air”, sin necesidad de acudir al taller.

Otra novedad destacada es la incorporación de la **batería NMC4** en el Mercedes-Benz eCitaro, que estará disponible a partir de 2026. Esta cuarta generación ofrece mayor densidad energética y una vida útil prolongada, gracias a procesos de carga suave (hasta 150 kW) y rápida (hasta 300 kW).



Por su parte, la marca **Setra** estuvo presente en el stand con el S 515 LE de la línea MultiClass de entrada baja, mientras que el S 515 HDH y el S 516 HDH representaron las gamas ComfortClass y TopClass, respectivamente. El doble piso S 531 DT completó la exposición. Cabe destacar que el S 516 HDH fue elegido durante la feria como ‘Coach of the Year 2026’.

En el ámbito de los servicios, Daimler Buses lanza el **reacondicionamiento y sustitución de baterías de alto voltaje**, inicialmente disponible para el eCitaro. Y, bajo la marca **Omniplus**, introduce mejoras digitales como actualizaciones remotas, *geofencing* por velocidad y monitorización avanzada de baterías. Además, se presentó **Omniplus Charge**, una nueva división especializada en infraestructura de carga, que ofrece asesoramiento integral y soluciones llave en mano para la transición hacia la movilidad eléctrica.

Hanover presentó su plataforma digital de gestión Hanover Cloud

La empresa Hanover acudió a Bruselas con su gama de productos tecnológicos de última generación para mejorar la experiencia del pasajero en el transporte público.

Entre los productos destacados se encuentran los **paneles LED de alta resolución**, diseñados para mostrar destinos y mensajes con gran nitidez. Estos dispositivos, disponibles en versiones Slimline para una integración discreta en la carrocería del autobús, ofrecen una visibilidad óptima tanto de día como de noche.

La oferta se complementa con **pantallas multimedia TFT**, que permiten mostrar información en tiempo real, contenidos audiovisuales y mensajes personalizados. Además, Hanover ha desarrollado



Static Signs, paneles fijos que pueden integrarse en marquesinas o estaciones para ofrecer datos actualizados sobre horarios, rutas y tiempos de espera.

En el corazón del sistema se encuentra la **consola EG4**, una unidad de control que centraliza la gestión de todos los dispositivos de información.

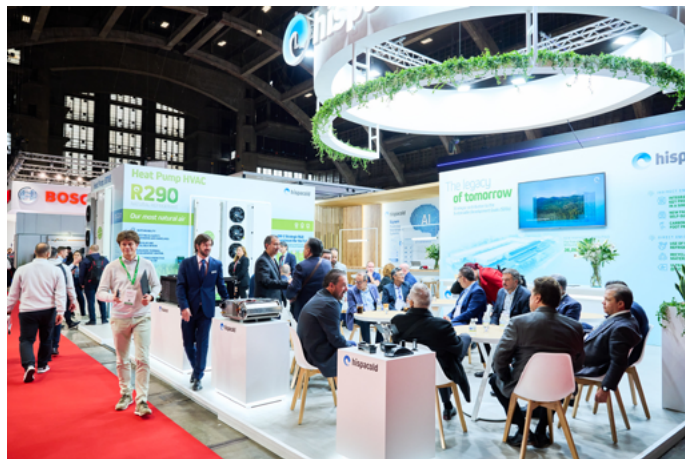
Pero la gran novedad fue **Hanover Cloud**, una plataforma digital que permite gestionar remotamente todos los sistemas de información al pasajero. Gracias a esta solución en la nube, las actualizaciones de contenido, diagnósticos y configuraciones pueden realizarse de forma centralizada, reduciendo tiempos de intervención y mejorando la eficiencia operativa.

Hidral tiene claro que el futuro pasa por una movilidad para todos

La innovación española en accesibilidad para el transporte por carretera tuvo un papel destacado en Busworld 2025 gracias a Hidral Gobel, empresa sevillana especializada en soluciones para personas con movilidad reducida. La firma presentó la plataforma EVO14, diseñada para escaleras mecánicas en entornos regionales, un sistema que garantiza un acceso seguro y cómodo, con especial énfasis en la fiabilidad operativa y la facilidad de uso.

También se presentó la doble rampa telescópica HGR Comfort, una solución que combina estabilidad y confort para facilitar el embarque y desembarque de pasajeros.

A estas novedades se suma la rampa VeloR, un concepto avanzado de integración en vehículos. Este sistema ofrece altas prestaciones y se adapta a la estructura del autobús sin alterar su funcionalidad, lo que lo convierte en una propuesta versátil para flotas modernas.



Hispacold aprovecha la feria para mostrar la última generación de su sistema HVAC

La empresa sevillana Hispacold volvió a estar presente en Busworld Europe presentando una de sus apuestas más ambiciosas en innovación sostenible: un sistema HVAC de última generación basado en el refrigerante natural R290.

Este avance tecnológico, fruto de una intensa inversión en investigación y desarrollo, ha sido diseñado específicamente para autobuses eléctricos y aplicaciones ferroviarias. El sistema cumple con los más altos estándares internacionales en seguridad, eficiencia energética y confort térmico, consolidando a Hispacold como uno de los primeros fabricantes en llevar esta solución a producción en serie para el transporte público.

La elección del R290 como refrigerante responde a una clara estrategia de alineación con las políticas climáticas globales y la normativa medioambiental de la Unión Europea. Su bajo impacto ambiental y alto rendimiento lo convierten en una alternativa clave para avanzar hacia una movilidad más limpia y responsable.

Irizar renueva sus gamas eléctricas para entornos urbanos y suburbanos

El Grupo Irizar repitió presencia en Busworld aprovechándola para lanzar importantes novedades: una nueva generación del modelo Irizar ie bus, el nuevo Irizar i3 eléctrico Normal Floor clase II, dos unidades Irizar i6S Efficient y una unidad Irizar i8.

El nuevo Irizar ie bus y el nuevo Irizar i3 Normal Floor fueron las primicias, ambos vehículos 100% eléctricos. Este último, en Clase II integral, completa la familia presentada en octubre de 2024 con el Irizar i3 eléctrico Low Entry.

El nuevo Irizar i3 eléctrico Normal Floor presenta un diseño vanguardista, con un frontal más agresivo y líneas más marcadas. Cuenta con más de 7 m³ de bodega, aunque ha reducido 1.000 kg de peso. Destaca su autonomía, que ofrece más de 450 km con una sola carga al día. La carrocería del nuevo Irizar i3 eléctrico está disponible tanto en configuración autoportante integral como con diferentes chasis eléctricos.

Por otro lado, Irizar e-mobility renueva su Irizar ie bus Clase I eléctrico, que incorpora importantes avances en eficiencia, capacidad, accesibilidad, confort, seguridad y sostenibilidad. Gracias a un nuevo concepto de estructura, se ha logrado un aligeramiento de peso cercano a 1.000 kg, lo que ha permitido aumentar la capacidad de pasajeros en un 5% respecto a la generación anterior.

La incorporación de un motor más compacto, una nueva generación de baterías más eficientes y un nuevo gestor térmico, entre otros, han permitido una disminución del consumo energético hasta en un 10% en comparación con la generación anterior.

La muestra de Irizar en Bruselas se completó con el Irizar i6S Efficient, “el autocar más eficiente de la historia de Irizar”, que cuenta con versión de hidrógeno, y el Irizar i8, que incluye ya algunas de las actualizaciones de la gama Efficient, como por ejemplo los espejos electrónicos. La nueva generación de sistema de tracción Integral aporta una reducción adicional de consumos de hasta un 5%.

Iveco Bus apuesta por la neutralidad tecnológica y un ecosistema de servicios para lograr la transición energética

Iveco Bus participó en el certamen belga con sus soluciones de movilidad de alto rendimiento, apostando por una estrategia de neutralidad tecnológica para apoyar la transición energética, para lo que incorpora a su portfolio diversas soluciones como biocombustibles, biometano, gas natural, B100 y electricidad.

El enfoque multienergía de Iveco Bus se puede resumir en los seis vehículos que expuso en su stand:

- Estreno mundial del eDAILY LE, un minibus de piso bajo y cero emisiones para el transporte de pasajeros en centros urbanos.



- Estreno mundial del G-WAY, el midibús compatible con biometano más estrecho del mercado (9,5 m ó 10,7 m de longitud y solo 2,33 m de anchura), que ofrece una gran maniobrabilidad en zonas de difícil acceso, como las estrechas calles del centro de la ciudad.
- E-WAY: un autobús urbano eléctrico de 12 metros equipado con la última tecnología en baterías, capaz de funcionar durante todo un día con una sola carga.
- CROSSWAY Low Entry ELEC y CROSSWAY ELEC: vehículos eléctricos con batería para una movilidad interurbana y periurbana cero emisiones. Ambas versiones eléctricas se benefician de la última tecnología en baterías de alta densidad energética, al igual que el resto de modelos eléctricos del fabricante.
- EVADYS: un autocar polivalente compatible con biocombustibles, adecuado para misiones de larga distancia, desde lanzaderas de operadores turísticos hasta líneas regulares.

Tras ganar el premio “Sustainable Bus of the Year” en los años 2018, 2020, 2023 y 2024 en la categoría de vehículos interurbanos, Iveco Bus añade a



su palmarés el CROSSWAY ELEC, que ha obtenido ese mismo galardón en la edición de este año.

MAN desvela el primer autocar eléctrico fabricado en Europa, el Lion's Coach E

MAN Truck & Bus refuerza su compromiso con la movilidad sostenible y la tecnología innovadora con la presentación en la feria es el estreno mundial del MAN Lion's Coach 14 E, el primer autocar totalmente eléctrico de un fabricante europeo, acompañado en el stand por otros cuatro vehículos innovadores de las marcas MAN y NEOPLAN, tecnología de vanguardia como el MAN BatteryPack y una amplia gama de servicios y ofertas digitales.

Con el Lion's Coach 14 E, y tras el éxito de la familia Lion's City E, con casi 3.000 autobuses eléctricos ya fabricados para uso urbano e interurbano, la compañía establece ahora un nuevo hito en la movilidad sostenible con el autocar totalmente eléctrico, que utiliza la tecnología de propulsión probada del exitoso eTruck de serie y las innovadoras baterías NMC.

El Lion's Coach E, que además fue galardonado con el "Sustainable Bus of the Year 2026" tiene una capacidad energética útil de entre 320 y 480 kWh. En condiciones óptimas, puede alcanzar autonomías de hasta 650 kilómetros, una distancia que permite cubrir muchas rutas típicas sin necesidad de recargar. Al mismo tiempo, el eCoach ofrece espacio para hasta 63 pasajeros sin ninguna restricción en el volumen de equipaje en comparación con la versión diésel.

Otra novedad importante fue el MAN Lion's City 12 E LE, que se presentó en la feria con numerosas innovaciones. Incorpora la nueva generación de baterías con la última tecnología de baterías de iones



de litio (NMC) de la propia planta de producción de MAN en Núremberg.

El resto de novedades de la marca en Busworld se compuso de dos modelos de Neoplan, el Skyliner "Auwärter Edition" y el NEOPLAN Tourliner C; la versión minibus de la nueva TGE Next Level y la llegada de la tecnología EfficientHybrid a la gama Lion's Intercity.

Otokar despliega toda su gama de producto y mira hacia un futuro autónomo

Otokar presentó los modelos e-Centro, Navigo U Giga, Ulyso, e-Kent y e-Territo, una oferta muy amplia que se complete con las versiones autónomas del e-Centro y el e-Territo, expuestas fuera de los pabellones, que refuerzan la presencia en Europa del fabricante turco.

El modelo e-Territo llega con diferentes opciones de batería, mientras que el autobús e-Kent, de 10,9 metros de longitud, se presentaba ante el gran público por primera vez.

Kerem Erman, director de la división de vehículos comerciales de Otokar, afirmó que la empresa está reforzando su posición en Europa y compartió información sobre sus tres objetivos principales en el segmento de los autobuses: "Otokar está realizando grandes progresos hacia la consecución de sus tres objetivos: convertirse en una de las instalaciones de producción de autobuses más modernas e integradas de Europa; reforzar aún más el crecimiento sostenible en el mercado europeo; y modernizar la gama de productos centrándose en la electrificación".

Durante la rueda de prensa, **Denis Toublanc, director de Marketing y Atención al Cliente de Otokar Europa**, afirmó que las estrategias de la marca se basan en



las expectativas de los clientes, añadiendo que “la electrificación de nuestra cartera continuará en línea con las expectativas del mercado. Nuestro objetivo es ser pioneros en tecnologías autónomas para el transporte público”.

Scania refuerza su apuesta por el transporte eficiente con la nueva cadena cinemática Super para autobuses

Scania acaba de lanzar una nueva plataforma de cadena cinemática para autobuses y autocares, basada en la ingeniería de su reconocida gama Super para camiones. Disponible en versiones de combustión interna (ICE) y eléctrica híbrida enchufable (PHEV), esta solución se adapta a las exigencias del transporte de larga distancia, ofreciendo eficiencia energética, reducción de emisiones y cumplimiento normativo en zonas de cero emisiones.

La tecnología Scania Super propone un ahorro de combustible de hasta un 8% respecto a la generación anterior, lo que se traduce en una disminución significativa del coste operativo total y en una reducción considerable de las emisiones de CO₂.

Estos beneficios se logran gracias a un nuevo motor de 13 litros y a una versión optimizada de la caja de cambios Scania Opticruise. El sistema está preparado para cumplir con la futura normativa Euro 7 y cuenta con un innovador sistema de postratamiento que reduce aún más los contaminantes.

Por su parte, la variante híbrida enchufable (PHEV) ofrece una autonomía eléctrica de hasta 80 kilómetros y una potencia de 290 kW, lo que permite operar en modo cero emisiones en entornos urbanos o zonas restringidas. Su caja Powershift de seis velocidades y sus cuatro modos de funcionamiento —eléctrico, híbrido, mantenimiento de carga y carga forzada— se adaptan a distintos escenarios y normativas locales.



Yutong presenta cuatro modelos eléctricos prémium y tecnología de larga vida útil

Bajo el lema “Think Eco, Move Green”, Yutong acudió a Busworld Europe 2025 con cuatro nuevos modelos de autobuses eléctricos de batería, junto con su tecnología Yutong EV Long-life Tech.

Entre los lanzamientos destaca el autobús interurbano eléctrico IC12E, diseñado sobre la plataforma específica YEA para vehículos eléctricos. Con capacidad para 61 pasajeros y un maletero de 4,5 m³, este modelo de 12,66 metros incorpora una batería de 465,99 kWh que permite una autonomía máxima de 675 km bajo condiciones SORT2.

El autocar turístico eléctrico T14E, parte de la serie T de Yutong, se orienta al segmento prémium y está disponible en versiones eléctricas y diésel. Desde su lanzamiento europeo en 2023, ha vendido más de 400 unidades en países como Noruega, Reino Unido, Italia y Dinamarca. El modelo T14E, de casi 14 metros, ofrece hasta 59 plazas y un maletero de 8 m³. Su batería de hasta 704,17 kWh proporciona una autonomía de 850 km bajo condiciones SORT3.

También se ha presentado el autobús urbano de dos pisos U11DD, con capacidad para 87 pasajeros y una batería de hasta 556,41 kWh. Su diseño en aluminio y tecnología de bajo consumo permiten superar los 625 km de autonomía bajo condiciones ULEB. Junto a él, el modelo U15 de la serie U ofrece hasta 90 plazas y una autonomía de 850 km, consolidando la presencia de Yutong en más de 14 países.

Además de los vehículos, Yutong reveló su tecnología EV Long-life Tech, que incluye un sistema de batería con vida útil de 1,5 millones de kilómetros o 15 años, motor de hilo plano de transmisión directa, controlador siete en uno y sistemas propios de gestión térmica y seguridad. A través de su marca de servicios “EnRoute+” y su red global, la compañía ofrece soluciones completas de operación, gestión y mantenimiento, respaldadas por ocho compromisos de servicio que garantizan tranquilidad operativa a largo plazo. ■



Selección de talento cualificado en cualquier país

**Reclutamiento
Internacional**



Profesionalidad

✓ **¡Felicidades!**
¡Estás dentro!

La feria ExpoBus 2025 y CONFEBUS aúnan esfuerzos para potenciar el transporte en autobús

El certamen tendrá lugar del 20 al 22 de noviembre en Silleda



CONFEBUS y la Feria del Transporte de Viajeros por Carretera, [ExpoBus Iberia](#), han suscrito un acuerdo de colaboración de cara a la celebración de la cuarta edición del certamen, la cual tendrá lugar del 20 al 22 de noviembre en el recinto Feira Internacional de Galicia ABANCA, en Silleda (Pontevedra).

Con este objetivo, aúnan esfuerzos para contribuir al impulso del sector del transporte de viajeros por carretera a través de esta feria, la cual

es ya la segunda mayor de este ámbito a nivel nacional.

Así, CONFEBUS difundirá el certamen entre sus asociados para que conozcan la propuesta de ExpoBus Iberia, diseñada para que estas empresas de transporte de viajeros encuentren las mejores soluciones para modernizar y mejorar tanto sus vehículos como los servicios a sus clientes. Asimismo, organizará un encuentro para las empresas que integran la Confederación.

Por su parte, la Feira Internacional de Galicia ABANCA facilitará un espacio expositivo a CONFEBUS durante ExpoBus Iberia 2025 y le cederá una sala para la realización tanto del encuentro como de otras actividades que considere de interés.

Este acuerdo, que se suma al suscrito con otras importantes agrupaciones sectoriales, sitúa a ExpoBus como un referente para empresas y profesionales, además de seguir consolidando un evento con una magnífica propuesta.

En este sentido, durante tres días conformará un gran escaparate con presencia de las principales empresas fabricantes y carroceras del sector

del autobús, además de numerosas compañías relacionadas con la industria auxiliar, las cuales mostrarán a las empresas de transporte y sus profesionales las últimas novedades en vehículos, equipamiento, sistemas, servicios o soluciones tecnológicas para sus flotas.

Además, sus actividades incluyen desde interesantes jornadas que abordan las problemáticas del sector o sus retos de futuro hasta un circuito de pruebas para testar el funcionamiento de algunos modelos, una exposición de vehículos clásicos o el Premio al Mejor Conductor de Autocar, que este año se internacionaliza con tres categorías, nacional, europea y mundial. ■

FIAA convoca su próxima edición para 2026

El encuentro clave del autobús y el autocar en el sur de Europa

Del 22 al 24 de septiembre de 2026, IFEMA MADRID acogerá a fabricantes, operadores y gestores de flota, que presentarán una completa oferta de vehículos, productos y servicios asociados. Las empresas pueden ya presentar su solicitud de participación a través de [este enlace](#).

Madrid volverá a convertirse en el punto de encuentro imprescindible para el sector del autobús y el autocar, con la celebración de la decimosexta edición de la **Feria Internacional del Autobús y el Autocar (FIAA)**, que se celebrará del **22 al 24 de septiembre de 2026 en los pabellones 7 y 9 de IFEMA MADRID**.

Durante tres jornadas, FIAA se consolida como la gran feria de referencia en el sur de Europa, un lugar donde **fabricantes, operadores, distribuidores, gestores de flota, organizaciones empresariales, como CONFEBUS, y administraciones públicas** descubrirán de primera mano las principales novedades en torno a los

vehículos completos –chasis, carrocerías, componentes, accesorios y tecnología–, así como soluciones en mantenimiento, infraestructuras para el transporte, servicios, asociaciones y organismos del sector. Los expositores que deseen participar pueden ya tramitar su solicitud a través de la página web [Expositores, cómo participar | FIAA](#)

Los expositores tendrán la oportunidad de mostrar novedades en vehículo, tecnologías y soluciones de transporte colectivo, en un entorno que combina exposición, jornadas profesionales, conferencias y actividades que fomentan el *networking* y las relaciones comerciales.

Objetivo: internacionalización

Con el objetivo de reforzar su proyección internacional, FIAA trabaja ya en la **captación de compradores internacionales**, en estrecha colabo-



ración con asociaciones locales de transporte de viajeros por carretera en países estratégicos. A ello se suma un ambicioso programa de compradores invitados, diseñado para garantizar la asistencia de clientes de referencia que impulsen la apertura de los expositores hacia nuevos mercados de gran interés para la industria.

Unas iniciativas que vendrán a dar continuidad al importante avance en este ámbito de la pasada edición de FIAA, celebrada en 2024, cuando se recibieron a más de 11.000 visitantes profesionales (57% más que en 2022), de los cuales el 16% fueron internacionales, de 48 países, y 100 empresas expositoras (el 85% de la cuota de mercado nacional).

Completa agenda de actividades paralelas

Paralelamente a la zona de exposición, FIAA 2026 desplegará una agenda intensa de jornadas, conferencias y encuentros profesionales, convirtiéndose en un espacio de análisis, debate y reflexión sobre la actualidad y el futuro del sector. Dentro de este programa destacan los **Premios Minibus of the Year**, que reconocen el esfuerzo en I+D de uno de los segmentos más relevantes de la industria, y el **Sustainable Bus of the Year**, que pone en valor la innovación y la sostenibilidad. Estos galardones aportan un valor diferencial al certamen, proyectando a FIAA en el ámbito internacional y reforzando su prestigio dentro del sector. ■

Con nosotros, migrar tu flota a eléctrica es rentable, seguro y sostenible

Una alianza estratégica de primer nivel



Moveclean, especializada en la instalación y mantenimiento de infraestructura de recarga, **Dhemax**, experta en soluciones tecnológicas para la gestión de flotas eléctricas, y **Manglai**, centrada en la medición y compensación de huella de carbono, combinan sus capacidades para ofrecer una solución llave en mano a operadores de transporte.



Experiencia demostrada:
Administramos uno de los centros de carga de vehículos transporte público más grandes del mundo

BUS ELÉCTRICO

www.moveclean.es

www.dhemax.com

www.manglai.io

Para más información: eflotas@moveclean.es | 629 41 35 34

La Compañía de Tranvías promueve la accesibilidad universal y la inclusión en la Semana Europea de la Movilidad



La Compañía presentó un vídeo sobre la colaboración que desarrolla con la Fundación ADCOR para fomentar la autonomía de personas con discapacidad en el uso del transporte público.

Un año más la Compañía de Tranvías participó en las actividades que se desarrollan durante la Semana Europea de la Movilidad, cuyo lema fue “Movilidad para todas las personas”. De este modo, la Compañía presentó, en su espacio de la plaza de Pontevedra con motivo de la SEM, un vídeo que tiene como objetivo darle visibilidad al programa “Móvete” de la Fundación ADCOR con el que colabora, y cuyo objetivo es fomentar la autonomía en el uso del transporte público de las personas con discapacidad intelectual. En su presentación, participaron varios usuarios de ADCOR que también son protagonistas del vídeo, así como la gerente

de la Fundación ADCOR, Marga Garrido, y el director de la Compañía de Tranvías de La Coruña, Ignacio Prada.

Durante la semana los ciudadanos pudieron ver en este vídeo la extraordinaria labor desarrollada a través del programa “Móvete”, que busca fomentar la autonomía de personas con discapacidad intelectual que acuden a los centros ocupacionales y al centro residencial de la Fundación ADCOR. Los profesionales de ADCOR ofrecen el apoyo necesario a las personas usuarias de modo que puedan utilizar el transporte público de la forma más autónoma posible dentro de cada caso y que les permita desplazarse para realizar actividades de su vida diaria, como acudir a actividades deportivas o de ocio, visitar a su familia o hacer unas compras, entre otras. “Para nosotros lo más importante es la autoestima que les genera la

realización de estos desplazamientos a través del autobús urbano. El programa “Móvete” les aporta a las personas usuarias una autonomía y una autoestima multiplicada por mil”, explicó **Marga Garrido**, gerente de la Fundación ADCOR.

Esta colaboración con ADCOR se enmarca en la política de responsabilidad social corporativa de la Compañía de Tranvías y en su compromiso en favorecer la accesibilidad universal del transporte público. “Queremos contribuir a la concienciación sobre la inclusión tanto entre nuestro personal como entre las personas viajeras, además de dar a conocer la extraordinaria labor que realiza la ADCOR, fundación con la que cooperamos desde su creación y formamos parte de su patronato”, afirmó **Ignacio Prada**,

director de la Compañía de Tranvías.

También con motivo de la celebración de la SEM, la Compañía de Tranvías sorteó un total de doce bicicletas plegables entre los usuarios de autobús urbano. Durante ese período, se dieron a conocer en los canales de redes sociales de la Compañía los números de las tarjetas Millennium ganadores de las bicicletas plegables compatibles con su transporte abordo de los autobuses coruñeses. Siguiendo el lema de este año, “Movilidad para todas las personas”, la Compañía de Tranvías quiso con esta acción agradecer a sus usuarios su confianza en el servicio de autobús urbano, así como favorecer la movilidad sostenible y accesible combinando el uso del transporte colectivo y el individual. ■

Alsa consumirá cinco millones de litros de combustible renovable HVO en 2025

Evitando la emisión de más de 12.000 toneladas CO₂

La empresa de movilidad Alsa ha revelado que a lo largo de este año 2025 tiene previsto consumir un total de cinco millones de litros de combustible renovable HVO en el conjunto de sus operaciones, dentro de su estrategia para la descarbonización y reducción de emisiones de su actividad. Se estima que el uso de estos cinco millones de litros de HVO supondrán el ahorro de más de 12.000 toneladas de emisiones de CO₂.

Recientemente la compañía ha reportado en su último **Informe de Sostenibilidad** que hasta 2024 había realizado un consumo de 60.000 litros de HVO en diversas pruebas piloto realizadas en sus flotas de urbanos en Bilbao, Granada, Burgos y León.

Para alcanzar este objetivo, Alsa ha adaptado ahora sus instalaciones de Abroñigal, en Madrid, para el suministro en exclusiva de combustible HVO, también a sus autocares de largo recorrido.

Para **Víctor López**, director general de Alsa en España, “con esta nueva iniciativa por la descarbonización apostamos por nuevas alternativas en la flota de las rutas estatales, en las que la electricidad no es actualmente una opción. En Alsa confiamos en el cambio modal como medio para conseguir los objetivos del PNIEC, y para ello invertimos en pruebas y en la búsqueda de alternativas para los servicios de larga distancia, que creemos deben contar con la implicación de la administración”.

Biocombustibles avanzados o de segunda generación

El HVO es un combustible con un balance neto cero emisiones elaborado a partir de residuos orgánicos como aceites vegetales usados, biomasa, residuos de la industria agroalimentaria o residuos forestales.



La principal ventaja de este combustible renovable de segunda generación es que el CO₂ que se libera en su uso es prácticamente igual al CO₂ que ha sido retirado previamente de la atmósfera por los residuos utilizados para su fabricación.

Respecto a sus propiedades, el HVO tiene compatibilidad total con el gasóleo convencional en los motores de combustión y los vehículos no necesitan ninguna modificación adicional ni requieren un mantenimiento añadido.

Pruebas de trazabilidad

Por otra parte, Alsa, junto a Repsol y Bosch, están desarrollando un proyecto piloto de trazabilidad digital del uso de HVO, monitorizando los consumos en su flota con el objetivo de medir

la huella de carbono real de los vehículos con fiabilidad, y poder cuantificar así el ahorro de emisiones.

Hasta ahora, los ensayos de monitorización de emisiones realizados por la Universidad de Castilla-La Mancha (UCLM) concluyen que no existen diferencias significativas en el consumo, en las emisiones de CO₂, emisiones de CO e inquemados, partículas y NO_x asociadas al uso de HVO en sustitución del gasóleo de origen mineral.

Alsa sigue siendo uno de los líderes de la transición a flotas con tecnologías limpias en nuestro país, con un 40% de la flota de autobuses urbanos y metropolitanos que opera en España eco o cero emisiones, según el Informe de Sostenibilidad 2024 publicado por la compañía. ■

Grupo Ruiz refuerza su compromiso con la sostenibilidad y la inclusión en el transporte público



Durante la Semana Europea de la Movilidad, Grupo Ruiz reforzó su estrategia en sostenibilidad y accesibilidad, participando activamente en jornadas clave y compartiendo su experiencia en la transformación del transporte público.

En el marco de la Semana Europea de la Movilidad, Grupo Ruiz reafirmó su compromiso en la transformación del transporte público hacia un modelo más sostenible, eficiente e inclusivo. La compañía, con más de 130 años de historia y presencia en España, Portugal y Marruecos, presentó los principales avances de su estrategia de sostenibilidad y accesibilidad, alineados con los Objetivos de Desarrollo Sostenible y las nuevas demandas sociales.

Uno de los grandes hitos de Grupo Ruiz en el último año ha sido la **consolidación de una de las flotas más sostenibles del sector privado en España.**

Como parte de su compromiso con la movilidad sostenible y la mejora del transporte público, Grupo Ruiz participó en la Jornada “Ley de movilidad de la Comunidad de Madrid”, organizada por la Consejería de Transportes en el marco de la Semana Europea de la Movilidad. Así, **Andrés Ruiz**, CEO de Grupo Ruiz, intervino en la mesa “Áreas estratégicas en la nueva Ley de Movilidad I”, donde compartió la visión y experiencia del Grupo en materia de sostenibilidad, innovación y

accesibilidad, y aportó propuestas para avanzar hacia un modelo de movilidad más eficiente, inclusivo y alineado con los retos de la región.

Acelerando la transición energética: el 83% de su flota ya es sostenible

En este sentido, Grupo Ruiz acaba de publicar su **Memoria de Sostenibilidad de 2024**, que recoge las iniciativas clave que la compañía está implementando para cumplir con sus objetivos de garantizar una movilidad sostenible y hacer frente a los desafíos actuales del sector.

Reafirmando su compromiso y apuesta por la innovación y la sostenibilidad en el transporte público, el informe detalla los principales hitos y avances logrados por la compañía durante el último año en materia de sostenibilidad, destacando el impulso en la incorporación de flota sostenible, para reafirmarse como uno de los operadores privados con mayor flota sostenible de España, con más de un 83% de vehículos sostenibles, eléctricos, híbridos o de gas natural comprimido.

En el último año, Grupo Ruiz ha adquirido un 72% de vehículos eléctricos, un 17% impulsados por gas natural comprimido y un 11% de vehículos híbridos. Estas medidas han permitido reducir las emisiones de CO₂ en un 7,37 % respecto al año anterior y avanzar hacia la neutralidad climática en 2050.

En paralelo a estas nuevas adquisiciones, Grupo Ruiz ha duplicado los puntos de recarga en sus principales bases operativas, pasando de 68 a 106, facilitando la operativa de vehículos eléctricos y consolidando su transición hacia una movilidad de bajas emisiones.

A lo largo de 2024, Grupo Ruiz ha continuado reforzando su compromiso con la movilidad sostenible, impulsando proyectos centrados en la eficiencia energética y la innovación tecnológica.

Con la adquisición de nuevos vehículos eléctricos, la compañía avanza en su estrategia de electrificación, mientras garantiza un servicio eficiente y sostenible mediante el uso de vehículos propulsados por

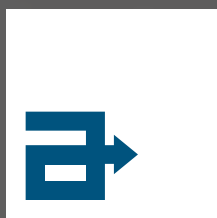
GNC. Una tecnología que se consolida como una solución de transición clave hacia la electrificación completa de la flota.

“Nuestro compromiso con la sostenibilidad es firme y transversal. La innovación responsable es el motor que nos permite avanzar hacia una movilidad más limpia, eficiente y respetuosa con el entorno. Los resultados de 2024 reflejan el esfuerzo de todo el equipo por ofrecer soluciones de transporte que contribuyan a la descarbonización y al bienestar de las ciudades”, afirma Andrés Ruiz.

En el ámbito tecnológico, la compañía ha desarrollado aplicaciones móviles, sistemas de gestión (backoffices), soluciones integradas MaaS (Mobility as a Service), así como herramientas para el análisis de datos, bajo un modelo SaaS (Software as a Service) escalable y adaptable. En paralelo, Grupo Ruiz ha iniciado un proceso de sensorización de su flota, orientado a optimizar la operativa y mejorar la experiencia de los viajeros mediante una gestión más eficiente, predictiva y personalizada.

Además, la compañía se encuentra en el proceso de despliegue de una ambiciosa estrategia del dato, con el objetivo de digitalizar la información de todos los procesos internos — operativos, financieros y de recursos humanos— y avanzar hacia un modelo de gestión basado en datos, que sienta las bases para el desarrollo de algoritmos de analítica avanzada impulsados por inteligencia artificial. ■





altro

Pavimento galardonado para autobuses de cero emisiones



Saber más



Vectalia celebra la Semana Europea de la Movilidad con un ciclo de cine

Como parte de sus actividades de concienciación sobre movilidad sostenible

El Aula de Cine y Audiovisual de la Universidad de Alicante y la Cátedra Vectalia Movilidad proyectaron gratis cuatro películas en la Sede de la Universidad de Alicante.

Este año la Semana Europea de la Movilidad 'fue de cine'. Vectalia, el Aula de Cine y Audiovisual de la Universidad de Alicante, la Sede Universitaria y Cátedra Vectalia Movilidad organizaron un ciclo de cine durante cuatro días donde los asistentes pudieron disfrutar de una selección de películas que, desde distintos géneros y enfoques, muestran historias en torno al transporte y la movilidad.

El ciclo "Cine sobre ruedas", que se realizó en la sala Altamira de la Sede Universitaria Ciudad de Alicante, comenzó con la proyección de la película 'El 47', una cinta aclamada por el público que convierte un simple viaje en autobús en un retrato humano lleno de encuentros inesperados y emociones compartidas. Asimismo, se proyectó 'El bus de la vida', una historia inspiradora donde los pasajeros descubren que los trayectos más cotidianos pueden convertirse en lecciones de superación, amistad y segundas oportunidades.

Por otro lado, también se pudo ver la película 'The Big Bus', una divertida parodia de los años 70 sobre un autobús nuclear gigante cuya inauguración se convierte en un desastre lleno de humor y situaciones disparatadas. Finalmente, se proyectó 'Speed: Máxima velocidad', una cinta de acción que mantiene a los espectadores al borde del asiento mientras un policía y los pasajeros luchan contra un villano que ha convertido un autobús en una trampa mortal.



Universitat d'Alicante
Universidad de Alicante

CULTURA

AULA DE CINE
Y AUDIOVISUAL

CATEDRA VECTALIA

SEDE CIUDAD ALICANTE

SEDE CIUDAD ALICANTE

Sede Ciudad Alicante (Av. Ramón y Cajal nº 4)
18.30 horas
Entrada libre limitada al aforo

Todas las proyecciones fueron gratuitas y formaron parte de las actividades de concienciación sobre movilidad sostenible organizadas por Vectalia, la Universidad de Alicante, la Cátedra Vectalia de Movilidad. El ciclo invita a toda la comunidad universitaria y al público en general a acercarse a la Sede Universitaria Ciudad de Alicante para disfrutar de estas historias sobre movilidad, compartir experiencias y reflexionar sobre la importancia de un transporte sostenible y seguro. ■

La aplicación del cabotaje en los servicios regulares internacionales de transporte de viajeros por carretera



Por Fernando José Cascales Moreno

Abogado. Académico correspondiente de la Real de Jurisprudencia y Legislación. Ex director general de Ferrocarriles y Transportes por Carretera y del INTA. Ex presidente del Consejo Superior de Obras Públicas y de INSA. Ex inspector general de Servicios del Ministerio de Fomento. Del Cuerpo Técnico de Inspección del Transporte Terrestre.

Colaboración dedicada a los que fueron compañeros en el Consejo de Administración de RENFE (1996-1999), D. Miguel Corsini Fresse (+), presidente, y los vocales D. Joaquín Abril Martorell, D. Víctor Calvo-Sotelo Ibáñez-Martín, D. Camilo José Cela Trulock (+), D. Pablo Mayor

Menéndez y D. Víctor González Muñoz.

En distintos medios de comunicación, se viene publicando que, conforme a una reciente **Decisión UE de 16 del pasado mes de abril** (relativa a la autorización de un servicio regular internacional de transporte de viajeros con autocares, sobre la cual Alemania y España no han alcanzado ningún acuerdo, por incluir cabotaje interno), queda evidenciado que la autoridad española no puede negar que se autoricen tráficos internos dentro de un servicio regular internacional.

Pues bien, nada más lejos de la veracidad, puesto que, además de que **esta Decisión se refiere exclusivamente a un servicio concreto**, la reali-

dad, como se fundamenta en la presente colaboración, es que la autoridad española puede denegar tal servicio que incluya cabotaje, sin que ello vulnere el Ordenamiento jurídico comunitario. Esta Decisión viene exclusivamente referida, como se ha expuesto, a un caso concreto y específico, planteado en virtud del artículo 8, apartado 8, del Reglamento UE 1073/2009, en el cual Alemania y España no han alcanzado ningún acuerdo, sin que, por tanto, se pronuncie en modo alguno sobre el sistema concesional español en su conjunto, ni sobre el procedimiento de licitación español.

Así, es necesario, en primer término, **recordar los preceptos que regulan la presente materia, del Reglamento 1073/2009**, de 21 de octubre, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses y por el que se modifica el Reglamento 561/2006 (modificado por los Reglamentos 611/2012 y 361/2014):

Artículo 1: Ámbito de aplicación

*1. El presente Reglamento será aplicable a los transportes internacionales de viajeros con autocares o autobuses efectuados, en el territorio de la Comunidad, por transportistas por cuenta ajena o por cuenta propia establecidos en un Estado miembro **con arreglo a la legislación de este** y por medio de vehículos matriculados en dicho Estado miembro, con capacidad, por sus características de construcción y su equipo, para transportar a más de nueve personas, incluido el conductor, y destinados a esta finalidad, así como a los desplazamientos de vehículos vacíos en relación con dichos transportes.*

Artículo 2: Definiciones

7) «transportes de cabotaje»:

- los servicios nacionales de transporte de viajeros por carretera por cuenta ajena efectuados con carácter temporal por un transportista en un Estado miembro de acogida; o
- **la recogida y traslado de viajeros en el mismo Estado miembro, durante un servicio internacional regular de transporte, con arreglo a lo dispuesto en el presente Reglamento, siempre que no se trate del propósito principal de dicho servicio.**

Artículo 8: Procedimiento de autorización

- 4). **La autorización se concederá, salvo que:**
- d) **un Estado miembro, sobre la base de un análisis**

detallado, decida que el servicio en cuestión puede afectar seriamente la viabilidad de un servicio comparable prestado en virtud de uno o varios contratos de servicio público con arreglo a la legislación comunitaria vigente sobre los tramos directos afectados. En tal caso, el Estado miembro fijará criterios, no discriminatorios, para determinar si el servicio que se solicita afectará seriamente a la viabilidad del mencionado servicio comparable y los comunicará la Comisión, a petición de esta;

e) un Estado miembro decidirá basándose en un análisis detallado según el cual el principal objetivo del servicio no es transportar viajeros entre paradas en distintos Estados miembros.

En el caso de que un servicio internacional de autocares y autobuses existente afecte seriamente la viabilidad de un servicio comparable prestado en virtud de uno o varios contratos de servicio público con arreglo a la legislación comunitaria en los tramos directos en cuestión debido a razones excepcionales que era imposible prever al otorgar la autorización, un Estado miembro podrá, con el acuerdo de la Comisión, suspender o retirar la autorización de explotar el servicio internacional de autobuses y de autocares tras dar un preaviso de seis meses al transportista. El hecho de que un transportista ofrezca precios inferiores a los que ofrecen otros transportistas por carretera o el hecho de que el trayecto de que se trate ya esté siendo explotado por otros transportistas por carretera no constituirá, por sí mismo, justificación para denegar la solicitud.

Artículo 14: Principio general

Cualquier transportista de viajeros por carretera por cuenta ajena titular de una licencia comunitaria será admitido, en las condiciones que se establecen en el presente capítulo y sin discriminación por razones de su nacionalidad o de su lugar de establecimiento, para efectuar transportes de cabotaje según lo especificado en el artículo 15.

Artículo 15: Transportes de cabotaje autorizados

Los transportes de cabotaje se admitirán para los siguientes servicios:

- c) *los servicios regulares prestados por un transportista no residente en el Estado miembro de acogida en el curso de un servicio regular internacional con arreglo a lo dispuesto en el presente Reglamento, con excepción de los servicios que atiendan las necesidades de un centro o aglomeración urbanos, o las necesidades de transporte entre dicho centro o aglomeración y su área circundante.*
- El transporte de cabotaje no se efectuará independientemente de ese servicio internacional.**

Artículo 16: Normas aplicables al transporte de cabotaje

2). La realización de los transportes de cabotaje para los servicios previstos en el artículo 15, letra c), estará sometida, sin perjuicio de la aplicación de la normativa comunitaria, a las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas vigentes en el Estado miembro de acogida para los requisitos referentes a las autorizaciones, los procedimientos de licitación, las localidades a las que se deba prestar el servicio, la regularidad, la continuidad, la frecuencia y los itinerarios.

Este Reglamento UE 1073/2009, tiene u amparo en los artículos 56, 57 y 58 del TFUE, y **del contenido de tales preceptos reglamentarios se deduce, inequívocamente, lo siguiente:**

La viabilidad jurídica de que, con motivo de un servicio regular internacional (son servicios que están liberalizados), como complemento, se autorice la prestación de tráficos intermedios (cabotaje).

La autorización de estos tráficos (cabotaje), ha de someterse a la normativa interna del Estado miembro de acogida en lo concerniente al procedimiento de licitación, y de acuerdo, además, con los requisitos de regularidad, continuidad, frecuencia e itinerario que disponga la autoridad.

Que, en todo caso, estos servicios de cabotaje pueden ser denegados por el Estado miembro de acogida cuando: - Pueda afectar seriamente la viabilidad de un servicio comparable prestado en virtud de uno o varios contratos de servicio público con arreglo a la legislación comunitaria vigente sobre los tramos directos afectados. - El principal objetivo del servicio no es transportar viajeros entre paradas en distintos Estados miembros (pues en otro caso, estaríamos ante un fraude de ley).

En el presente caso de que se trata, esto es, del supuesto concreto a que se refiere la Decisión de la Comisión UE de 16 de abril de 2025, **la denegación del servicio internacional solicitado, según la información publicada en distintos medios, se fundamentó por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible español, en base a considerar que esta clase de cabotaje no está permitido en España, por cuanto que el sistema de prestación de los tráficos regulares se configura en la normativa (LOTT) a través de un régimen de licitaciones (contratos de concesión de servicios) abiertas, que se adjudican para la explotación en exclusiva, régimen consagrado**

en el Reglamento UE 1370/2007.

Por lo tanto, resulta también **evidente que el fundamento invocado por el Ministerio de Transportes español, en tanto que rechaza de plano el cabotaje de que se trata por razón de contravenir el régimen concesional, no se adecua a lo previsto en el artículo 8.4 del Reglamento UE 1073/2009** (que como se ha indicado contiene los fundamentos en base a los que puede ampararse la denegación), **siendo esta defectuosa contestación la que ha originado la Decisión (para un supuesto concreto) de 16 de abril de 2025 que se comenta.** La Comisión invoca, según la misma información, en su Decisión, que la solicitud solamente puede desestimarse por los motivos descritos en el artículo 8, apartado 4 del Reglamento 1073/2009, recordando que rechazar un servicio aludiendo a motivos de cohesión social o territorial sí estaría permitido, pero defiende que, en este caso, **España simplemente se ha limitado a manifestar que el cabotaje no está permitido en el país, lo que la Comisión rechaza conforme a lo estipulado en dicho precepto.**

Al momento de redacción de la presente colaboración, este asunto se ha de encontrar en su fase de que el TJUE se pronuncie sobre el recurso de anulación que el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible ha debido de presentar, si bien no puede tampoco ignorarse que en la Audiencia Nacional se encuentra pendiente de sentencia un supuesto similar, en el que esta Decisión de 16 del pasado mes de abril podría provocar que en el caso concreto que se litiga se autorizase el cabotaje (así pues, estaríamos, de haberse presentado tal impugnación, ante una Decisión que no es firme).

Pero como adelantamos al principio de esta colaboración, y se viene exponiendo, **es totalmente factible que, conforme al Reglamento UE 1073/2009, la autoridad española deniegue (en cada caso específico) esta clase de cabotaje, en base a:**

1º.- Como al parecer se señala en la propia Decisión, y se expresa en el artículo 16.2.c del Reglamento 1073/2009, la autorización no impide que, según establece su artículo 2, que ese cabotaje que forma parte del transporte regular mencionado en el artículo 1 quede sujeto, con arreglo al artículo 16, apartado 2, del Reglamento 1073/2009, a las disposiciones legales y administrativas vigentes en

España. Es ente orden de cuestiones que pretender la inaplicación de este artículo 16.2 del Reglamento 1073/2009, en base a que un servicio concesional español esté caducado, y que por ende se otorgue un derecho a que estos tráficos se puedan prestar de forma directa, sin seguir el procedimiento legalmente establecido, sin concurso y licitación alguno, y sin sometimiento a los requisitos que la autoridad española pondere (respecto de las localidades a las que se deba prestar el servicio, las tarifas, la regularidad, la continuidad, la frecuencia y los itinerarios aplicables), a mi juicio, carece de fuerza jurídica. Ha de resaltarse, también, que dentro del sistema de competencias compartidas entre la UE y los Estados en materia de transportes (artículos 4 y 91 del TFUE), cada país tiene total discrecionalidad en organizar su sistema integrado de transportes (artículo 14 del TFUE, y en el mismo sentido el Protocolo 26 sobre los servicios de interés general, publicado en DOUE núm. 306 de 17 de diciembre de 2007), lo que igualmente ha venido siendo respaldado por el TJUE. De acuerdo con todo ello, la regulación del transporte de viajeros por carretera en Europa presenta una amplia diversidad de modelos, siendo el español de competencia por el mercado a través de licitaciones abiertas, con OSP que establece la Administración titular del servicio público de interés general, en tanto que otros Estados han optado por una liberalización (en la que solamente se atienden los servicios muy rentables, habiendo ello dado lugar a situaciones cuasi monopolistas en distintos Estados). Cabe, además, añadir que, en estos procedimientos de licitación, las empresas compiten en las licitaciones públicas para obtener un título habilitante que les otorgue el derecho a prestar el servicio con exclusividad (artículo 72.1 de la LOTT), principio que ha sido expresamente reconocido por el Tribunal Constitucional en su Sentencia 118/96, de 27 de junio. Por tanto, si bien la Decisión de la Comisión UE afirma que en este caso concreto la negativa de la autoridad española a aceptar el cabotaje incluido en la solicitud mencionada no puede considerarse justificada, con arreglo al Reglamento 1073/2009 ello no supone que se haya de autorizar sin más el cabotaje interesado, ya que habrá de someterse a las reglas internas del Estado español para la prestación de los servicios regulares permanentes de uso general de transporte de viajeros por carretera.

2º.- La Administración española puede, pues, desestimar una solicitud de cabotaje con motivo de un servicio regular internacional, por razón de inci-

dir negativamente en la explotación y rentabilidad de un servicio regular nacional (artículo 8.4 Reglamento 1073/2009), que es lo que debió de invocar y acreditar el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible en orden a la denegación de la solicitud formulada (independientemente de que, además, hayan de cumplirse los requisitos que la normativa nacional interna prescribe para la prestación de servicios regulares). Todo ello no prejuzga que haya casos en los que la Administración española entienda que en algún caso concreto pueda estimarse una solicitud, por razón de no perturbar ningún servicio concesional interno (caso en el que, igualmente, habrá de someterse a los procedimientos internos para la adjudicación de esta clase de servicios regulares).

3º.- El Reglamento 1370/2007, de 23 de octubre, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, prescribe en su artículo 1: *1. El objetivo del presente Reglamento es definir las modalidades según las cuales, en cumplimiento de las disposiciones del Derecho comunitario, las autoridades competentes podrán intervenir en el sector del transporte público de viajeros para garantizar la prestación de servicios de interés general que sean más frecuentes, más seguros, de mayor calidad y más baratos que los que el simple juego del mercado hubiera permitido prestar. Con ese fin, el presente Reglamento define las condiciones en las que las autoridades competentes, al imponer o contratar obligaciones de servicio público, compensan a los operadores de servicios públicos por los costes que se hayan derivado y conceden derechos exclusivos en contrapartida por la ejecución de obligaciones de servicio público. 2. El presente Reglamento se aplicará a la explotación nacional e internacional de servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y otros modos ferroviarios y por carretera, a excepción de los servicios que se exploten esencialmente por su interés histórico o su finalidad turística. Los Estados miembros podrán aplicar el presente Reglamento al transporte público de viajeros por vía navegable interior y, sin perjuicio del Reglamento (CEE) no 3577/92 del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo), a las vías marítimas nacionales.*

4º.- Conforme a lo estipulado en los artículos 2.7 y 8.4.e del Reglamento 1073/2009, el tráfico de cabotaje ha de ser muy residual, ya que en otro caso

se trataría, contra legem, “del propósito principal de dicho servicio” (“el principal objetivo del servicio no es transportar viajeros entre paradas en distintos Estados miembros”), constituyendo un fraude de ley. Es la empresa solicitante la que ha de acreditar que este tráfico de cabotaje es muy residual y complementario del tráfico internacional del servicio, constituyendo ello un mero apoyo a la rentabilidad y/o viabilidad del servicio principal internacional. Igualmente, la Administración, en los casos que conceda esta clase de cabotaje, habrá de controlar, dentro de la línea internacional de que se trate, el nº de viajeros que hacen tráfico internacional, y el nº de viajeros que lo hacen solamente en cabotaje.

Por todo lo expuesto, **no puede sino concluirse que la Decisión de la Comisión UE, del pasado 16 de abril, en modo alguno implica que el cabotaje haya de ser autorizado por la autoridad española, ni que la normativa interna (LOTT) contravenga la comunitaria (Reglamento 1073/2009)**, sino lo que es muy distinto, que en un caso concreto el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible no ha justificado debidamente la desestimación de la solicitud, tal y como se ha descrito en la presente colaboración (y exige dicho Reglamento UE 1073/2009).

Como se expresa en el **Dictamen (conclusiones) del Abogado General (UE) de 5 de marzo de**

2025, en el asunto C-482/23, los Estados miembros tienen margen para matizar la aplicación del cabotaje, limitando los posibles abusos, basando su argumentación en que el Reglamento 1073/2009 no prevé en modo alguno la liberalización de los transportes de cabotaje, que es lo que en algunos medios de comunicación se ha vertido indebidamente.

Finalmente, y por estar todo ello en relación con la materia objeto de la presente colaboración, no puede olvidarse que **la liberalización de ciertos tráficos regulares a partir de ciertas distancias de las poblaciones, ya fue objeto por la Comisión UE de un intento de liberalización, tramitando una propuesta de modificación del meritado Reglamento UE 1073/2009**. Esta propuesta fue ponderada negativamente (por unanimidad) en el dictamen de la Comisión Mixta para la UE (art. 6 Ley 8/1994) del Congreso de los Diputados y del Senado de 13 de diciembre de 2017, por estimar (tal y como el dicente había informado) que el proyecto de modificación del Reglamento 1073/2009, vulneraba los principios de subsidiaridad y de proporcionalidad (que se detallan en el Informe de la Comisión sobre subsidiaridad y proporcionalidad – XV Informe “legislar mejor” 2007/COM/2008/0586 final, de 26 de septiembre de 2008, así como el Protocolo nº2 sobre aplicación de dichos principios preceptuados en el TFUE). Finalmente, en



base a estos principios, el Parlamento Europeo desestimó la propuesta de modificación del Reglamento UE 1073/2009 (liberalización cabotaje interno y servicios en distancias superiores a 100 km desde ciertas poblaciones).

Así pues, **ha de reiterarse, a modo de conclusión, que carece de veracidad que el Ordenamiento jurídico comunitario obligue a los Estados a la eliminación del requisito de explotación en exclusiva de los tráficos de un servicio interno comprendidos dentro del itinerario de un servicio regular internacional, esto es, que el Estado español esté obligado, sin más, a autorizar esta clase de cabotaje.**

Relacionado con la cuestión examinada en la presente colaboración, ha de mencionarse la reciente **sentencia del TJUE de 16 de octubre de 2025 (asunto C-482/23)**, que si bien está referida al cabotaje en el marco de los servicios discrecionales (y no en el de un servicio regular internacional), considera que no es contrario al derecho de la UE imponer limitaciones al transporte de cabotaje en autobús. El origen del caso se remonta a la denuncia de la Comisión Europea contra Dinamarca, al considerar que estas restricciones vulneraban el [Reglamento \(CE\) nº 1073/2009](#), que permite el cabotaje de manera “temporal”, aunque sin concretar qué duración debe entenderse por tal término.

El TJUE ha desestimado el recurso de la Comisión y ha dado la razón a Dinamarca, al entender que limitar el cabotaje en el transporte discrecional durante un periodo concreto es una medida adecuada y conforme al Derecho comunitario, siempre que busque preservar el carácter temporal de esta actividad. Respalda, pues, la normativa danesa que fija un máximo de siete días consecutivos al mes para las operaciones de cabotaje de servicios discrecionales por parte de empresas no establecidas en el país. La sentencia viene a aclarar un vacío normativo existente en la legislación europea, que no define con precisión qué se considera una operación “temporal” de cabotaje en el transporte discrecional. Este margen de interpretación ha llevado a algunos países a fijar sus propios límites: además de Dinamarca, Francia restringe estas operaciones a treinta días consecutivos o cuarenta y cinco días en un periodo de doce meses.

En el caso español, actualmente no existe una regulación específica sobre el carácter temporal del cabotaje en el transporte discrecional de viajeros. Por ello, desde CONFEBUS se considera que *“Esta decisión del TJUE refuerza la necesidad de definir con claridad qué debe entenderse por cabotaje temporal, de forma que no se distorsione la competencia ni se desvirtúe el espíritu del Reglamento europeo”*, esto es, supone una oportunidad para abordar esta cuestión en España, estableciendo un marco normativo claro que garantice unas condiciones de competencia equitativas y evite que el cabotaje pierda su carácter excepcional. ■

Claves sobre la aplicación de la Ley de Protección a la Infancia y la Adolescencia en las empresas de transporte de menores

Desde GRUPO LAE EMPRESAS recuerdan que la **LOPIVI** (Ley Orgánica de Protección Integral a la Infancia y la Adolescencia frente a la Violencia, Ley Orgánica 8/2021) **es obligatoria para las empresas de transporte de menores de edad**, por las siguientes razones clave:

1. Ámbito de aplicación directo

La LOPIVI se aplica a todas las entidades públicas o privadas que desarrollen actividades con menores de edad, lo que incluye empresas de transporte escolar o transporte regular de menores.

2. Obligación legal de prevención

La ley impone la obligación de adoptar medidas preventivas para proteger a los menores frente a



cualquier tipo de violencia. Esto incluye la elaboración de protocolos internos, formación del personal, y designación de una persona responsable de protección.

3. Contactos regulares con menores

Las empresas de transporte de escolares o actividades infantiles tienen contacto habitual y directo con menores, por lo tanto, están sujetas a las exigencias de la LOPIVI.

4. Exigencia de personal con certificado negativo de delitos sexuales

Todos los trabajadores que tengan contacto habitual con menores (conductores, monitores, acompañantes) deben contar con el Certificado negativo del Registro de Delincuentes Sexuales.

5. Riesgo de sanciones y pérdida de contratos

No cumplir con la LOPIVI puede suponer sanciones administrativas o la pérdida de autorizaciones o contratos con la administración, especialmente en servicios públicos como el transporte escolar.

6. Reputación y responsabilidad empresarial

Además del cumplimiento legal, implementar la LOPIVI mejora la imagen de responsabilidad social de la empresa y reduce los riesgos legales y reputacionales en caso de incidentes.

¿Qué debe hacer una empresa de transporte?

- Adoptar un **protocolo de protección de la infancia**.
- Designar un/a **responsable de protección**.
- Formar al personal en **detección y actuación frente a situaciones de violencia**.
- Exigir **certificados negativos** de delitos sexuales a los trabajadores con menores.
- Establecer mecanismos de **canal de denuncias y actuación inmediata**.

Para ayudarte en este proceso, recordamos que CONFEBUS mantiene un **acuerdo de colaboración con GRUPO LAE EMPRESAS**, consultora especializada en cumplimiento normativo, que pone a disposición de las empresas asociadas a la Confederación su conocimiento experto para la implantación de las medidas obligatorias y protocolos que impone esta ley (LOPIVI), así como de los planes de igualdad y otras normativas de obligado cumplimiento.

Si deseas más información o necesitas asesoramiento, puedes contactar con GRUPO LAE EMPRESAS a través de los siguientes canales: T. 673 47 44 54 | M. roberto.moreton@grupolae.net ■

MAN Truck & Bus Iberia nombra a Ignacio Bendala como nuevo director comercial de Autobuses

Con casi 20 años de trayectoria en MAN, Bendala ha estado vinculado al área de autocares y autobuses en distintas delegaciones comerciales, siendo jefe nacional de Ventas de Autocares desde 2016.

Ignacio Bendala ha sido designado nuevo director comercial de Autobuses en MAN Truck & Bus Iberia, en sustitución de Manuel Fraile, quien ha ocupado este cargo durante los últimos diez años y que ha sido nombrado como nuevo director de Posventa.

En el desempeño de sus nuevas funciones, Bendala dependerá jerárquicamente del director general de la compañía en España, Stéphane de Creisquer, y formará parte del Comité de Dirección de MAN Truck & Bus Iberia.

Tras casi veinte años de dedicación en MAN, Ignacio Bendala recibe este nombramiento como reconocimiento a su destacada trayectoria y a los logros alcanzados en diversos cargos de responsabilidad dentro del área comercial de autobuses y autocares.

En concreto, en 2007, Bendala inició su carrera profesional en MAN como delegado comercial de Autobuses en Andalucía Occidental y Extremadura. Tres años más tarde fue promocionado a jefe de Zona Sur y Este, y ya en 2016 pasó a ejercer como Jefe Nacional de Ventas de Autocares, puesto que ha ostentado hasta la actualidad, contribuyendo a situar a MAN durante estos años en el pódium del sector con cuotas de mercado entre el 14% y el 20%.

Licenciado en Administración y Dirección de Empresas por la Universidad de Sevilla, Bendala ha



mantenido un contacto constante y directo con los clientes, comprendiendo sus necesidades y trabajando transversalmente con los equipos de venta y postventa para la mejora de la satisfacción de los clientes MAN. Durante la última década, también ha sido testigo de primera mano del complejo proceso de transformación que ha experimentado el transporte de pasajeros con la incorporación progresiva de la electromovilidad.

Según Ignacio Bendala, “me siento muy agradecido por la confianza depositada por la empresa. Mis nuevas funciones conllevan una gran responsabilidad en un sector donde la irrupción de los modelos eléctricos plantea nuevos desafíos. Es vital el acompañamiento aún más cercano a las empresas y entidades, para reforzar su confianza y facilitar el proceso de adaptación a la movilidad del futuro que ya ha llegado. Estoy convencido de que con el equipo que tenemos en buses, lograremos dar al mercado español el nivel de atención y servicio que éste requiere”. ■



GRUPO LAE

EMPRESAS

TU PARTNER LEGAL EN CONSULTORÍA NORMATIVA

¿Cumple tu empresa con la normativa legal obligatoria?



COMPLIANCE



CANAL DE
DENUNCIAS



PROTOCOLO PARA
LA PREVENCIÓN DE
ACOSO ABORAL



REGISTRO
HORARIO



REGISTRO
SALARIAL



Javier Octavio - 677 843 186
javier.octavio@grupolae.net
grupolae.net/empresas



Manuel Fraile asume la Dirección de Postventa de MAN Truck & Bus Iberia



Fraile empezó su trayectoria en MAN hace más de 20 años precisamente en postventa como asesor de Servicio del MAN Center de Madrid Norte. Tras posicionar MAN como referente en electromovilidad de buses urbanos en España, toma las riendas de Postventa, un área clave para la satisfacción de los clientes

MAN Truck & Bus Iberia ha nombrado a Manuel Fraile como nuevo director de Posventa, reportando al director general en España, Stéphane de Creisquer.

Para Manuel Fraile, con más de 20 años de trayectoria en MAN, este nombramiento le acerca a sus orígenes en la compañía, al comenzar en 2004 en el taller de la marca en Coslada (Madrid) como asesor de servicio. Cinco años después fue nombrado jefe de Posventa para los talleres de Madrid y posteriormente asumió también la Zona Norte.

En 2015 aterrizó al frente de la dirección comercial

de Autobuses, todo un giro en su carrera que desempeñó con magníficos resultados.

Fraile, Máster en Dirección de Marketing y Ventas, ha vivido en esta última década la llegada de la electromovilidad en los autobuses urbanos. Con una estrategia clara de servicio al cliente, junto al equipo de Buses de MAN Truck & Bus Iberia, ha posicionado MAN como referente de electromovilidad en el mercado español.

En palabras de Manuel Fraile: “El área de posventa es fundamental debido a la alta exigencia de los niveles de servicio y de atención al cliente y a los retos inminentes de la transformación que está viviendo el sector. Mi objetivo es ofrecer, junto con mi equipo y la red, un aún mayor acompañamiento a los clientes para su tranquilidad y confianza. La posventa para ellos debe ser un soporte fiable y cercano que les ayude en el desarrollo y rentabilidad de su negocio”. ■

Rafael Roig, presidente de la FEBT, premiado como uno de los protagonistas del transporte de viajeros en el 25º aniversario de NEXOBÚS



El presidente de la Federación Empresarial Balear de Transportes y de la Asociación Empresarial del Servicio Discrecional de Baleares, ha sido reconocido en la gala celebrada en Madrid junto a las figuras más influyentes del sector durante el último cuarto de siglo, que han hecho posible el avance y modernización del transporte de viajeros por carretera en España.

El Hotel Mayorazgo de Madrid fue el escenario elegido para la celebración del 25º aniversario de NEXOBÚS, una de las publicaciones de referencia para el transporte de viajeros por carretera en España, en un emotivo acto que reunió a representantes del sector, la comunicación y la movilidad. La gala tuvo como momento central la entrega de reconocimientos a los 20 protagonistas

más relevantes del sector en los últimos 25 años, entre los que figura Rafael Roig, presidente de la FEBT y de la Asociación Empresarial del Servicio Discrecional de Baleares.

Durante el acto, NEXOBÚS homenajeó a los veinte personajes más relevantes, seleccionados por su aportación decisiva y su trayectoria profesional. Entre ellos, Rafael Roig fue reconocido por su constante compromiso con el avance y la representación del transporte en Baleares y en el conjunto del sector nacional.

El evento estuvo presidido por el presidente del Grupo Nexo, director general de Nexo Editores S.A. y de sus filiales Nexopublic SRL y Nexotel Nexo Telemático SRL, y contó con la asistencia institucional de Benito Bermejo, subdirector general del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, quien quiso acompañar al sector en una jornada tan significativa.

Durante la celebración, se presentó el volumen conmemorativo “El Transporte de Viajeros por Carretera en el siglo XXI (25 años de Historia del Sec-

tor a través de NEXOBÚS)”, que recopila los principales hitos, desafíos y protagonistas del sector desde el año 2000.

La gala también contó con intervenciones destacadas como la de Rafael Barbadillo, presidente de CONFEBUS, quien resaltó el valor del periodismo especializado e independiente, y la de David Moneo, director de IFEMA Movilidad, además del cierre a cargo de Eugenio de Quezada, director de NEXOBÚS. Todos coincidieron en destacar la aportación de los profesionales y entidades que han impulsado el transporte de viajeros.

Rafael Roig, al recibir el reconocimiento, quiso hacerlo extensivo a todos los empresarios y profesionales del transporte discrecional de Baleares, destacando la capacidad de adaptación, la vocación de servicio y la contribución esencial de este colectivo al desarrollo turístico, social y económico de las islas. “Este premio es un reconocimiento al esfuerzo y dedicación de todo un sector que, día a día, garantiza la movilidad y el futuro de Baleares”, subrayó Roig. ■

La Cátedra Vectalia entrega los premios a los alumnos del grado superior de FP en Movilidad Segura y Sostenible

21 alumnos de la provincia de Alicante han presentado sus trabajos a esta primera edición del concurso

La Cátedra Vectalia de Movilidad de la Universidad de Alicante ha entregado este los premios a los alumnos del Grado Superior de Formación Profesional en Movilidad Segura y Sostenible. En el acto estuvieron presentes Luis Aragonés, director de la Cátedra Vectalia Movilidad; Josué Nescolarde Selva, director de la Escuela Politécnica Superior de la Universidad de Alicante; Alicia Zubizarraín Mediavilla, profesora del CEIP Canastell; así como representantes del Grupo Vectalia.

El objetivo principal de la Cátedra, según ha recordado su director, Luis Aragonés, es “la promoción

de la actividad docente e investigadora en el ámbito de la movilidad. Los trabajos que hemos recibido este año superaron todas las expectativas, lo que nos dan un incentivo añadido para promocionar nuevos concursos”.

En esta primera edición han participado 21 alumnos procedentes de los centros formativos: el CIPFP Canastell en Sant Vicent del Raspeig y el CIPFP Valle de Elda. “Esta amplia participación no solo subraya el gran interés en el Grado Superior, sino la alta calidad formativa de ambos institutos”, destacó Aragonés.



El jurado de los premios evaluó los proyectos en función de su originalidad e innovación, su rigor y extensión, y su viabilidad para la aplicación práctica. “La elección ha sido difícil, lo que subraya el alto nivel de la Formación Profesional que se imparte en nuestra provincia”, ha indicado Ezequiel Moltó, director de Comunicación del Grupo Vecalia.

El tercer premio, dotado con 300 euros, ha recaído en un proyecto que aborda una necesidad social muy específica, demostrando un profundo enfoque en la inclusión y la adaptación cultural. El premio es para Grigorii Fomenkov, por su trabajo: *Proyecto de educación formal en movilidad segura y sostenible: Gestión de la formación en una autoescuela para extranjeros*. El jurado ha valorado la alta originalidad de este trabajo al enfocarse en la formación en seguridad vial para inmigrantes ruso-parlantes, superando barreras lingüísticas y culturales. Su enfoque pedagógico, sensible a estas diferencias, y su alta viabilidad al proponerse en una autoescuela ya operativa, responden a una clara demanda de mercado.

El segundo premio, dotado con 500 euros, ha sido para un trabajo con un profundo impacto social y su metodología inclusiva, el Patricia Borrué Haberland por su trabajo: *Normas básicas de seguridad vial para niñas y niños en edad escolar con*

autismo. El proyecto destaca por su innovación social al centrarse en la educación vial para niños con Trastorno del Espectro Autista (TEA) en centros ordinarios. Su fuerza reside en la adaptación de materiales clave, como los pictogramas ARA-SAAC y la metodología TEACCH, lo que le confiere un rigor científico y una viabilidad muy alta para ser implementado directamente en las aulas de la provincia.

El proyecto ganador ha sido elegido por su ambición urbanística, su rigor técnico y la amplitud de su propuesta de infraestructura. El primer premio, dotado con 800 euros, ha sido para Jordán Dorado Gómez, por su trabajo: *Proyecto de interconexión y movilidad segura y sostenible mediante un anillo verde entre los dos núcleos de población más importantes del término municipal de Santa Pola (Alicante) y la implementación de los servicios de bici-taxi y de alquiler de VMP para los desplazamientos a través del anillo verde*. El jurado ha reconocido la originalidad y la extensión de su visión. La creación de un “Anillo Verde” para interconectar los núcleos de Santa Pola, junto con la propuesta de servicios de bici-taxi y alquiler de VMP, es una solución ambiciosa de movilidad que requiere una inversión significativa (1.3 millones de euros). Su planificación detallada y su diagnóstico basado en encuestas de un PMUS lo convierten en un proyecto de referencia. ■

NEOPLAN Skyliner se estrena en la vanguardista edición «Auwärter Edition»



El NEOPLAN Skyliner, que lleva 58 años marcando estándares en sostenibilidad, eficiencia y seguridad, lanza una edición exclusiva con motivo del 85º cumpleaños de Konrad Auwärter y del 90º aniversario de la marca.

El NEOPLAN Skyliner es un autocar de dos pisos y cuatro metros de altura, que, gracias a su diseño aerodinámico «sharp cut», es el buque insignia e icono de la marca premium NEOPLAN desde 1967. En estos 58 años se han entregado cerca de 5.550 unidades a clientes de todo el mundo, desde

lanzaderas para la NASA en Cabo Cañaveral hasta una autocaravana de lujo para una familia real árabe pasando por el autobús del grupo musical Kelly Family en los años noventa. La nueva edición limitada del Skyliner «Auwärter Edition», que se presentó en la feria Busworld Europe, combina elementos de diseño nostálgico con la tecnología más avanzada. El autocar destaca por los llamativos vinilos de estética retro, los elegantes detalles interiores y los equipamientos exclusivos como las llantas de aluminio, la amplia cocina y el espacioso aseo. Este modelo especial incorpora un puesto

de conducción digital con SmartSelect, innovadores sistemas de asistencia como el MAN SafeStop Assist, y un sistema de propulsión altamente eficiente con motor MAN D26 de última generación y programa de cambio EfficientCruise 3. En definitiva, un conjunto atractivo para mayor seguridad, eficiencia y confort.

Sostenibilidad en el transporte de pasajeros: máxima calificación en emisiones de CO₂

El Skyliner es también un referente en tres aspectos clave: sostenibilidad, eficiencia y seguridad. Su elevada capacidad aprovecha al máximo los límites físicos que ofrece este concepto de vehículo, convirtiéndolo en una de las formas más sostenibles de viajar por carretera. Con espacio para 83 plazas (versión turismo) o 96 plazas (versión de largo recorrido «Skyliner Express»), la moderna tecnología de propulsión MAN permite reducir las emisiones de CO₂ por pasajero y kilómetro a menos de diez gramos, un valor excelente avalado por pruebas independientes. Con un espacio para equipaje de 11 metros cúbicos, este vehículo de dos pisos ofrece más capacidad de almacenamiento que otros competidores. Además, el nivel inferior de piso bajo, con capacidad para dos sillas de ruedas, lo convierte en una opción idónea para el creciente mercado de servicios de larga distancia.

Edición limitada del Skyliner Auwärter Edition

Para celebrar los 85 años de Konrad Auwärter y los 90 años de la marca NEOPLAN, la empresa estrenó en el salón Busworld Europe de Bruselas una edición especial de 30 unidades bautizada como «Auwärter Edition». Esta serie destaca especialmente por su clásico diseño de «listones de acero inoxidable» con el estilizado brazo basculante de Auwärter, un emblema de la marca que en su día adornaba tanto los frontales de vehículos como las fachadas de la fábrica y que aún puede verse en el aparcamiento de Auwärter en Pilsting. Estos elementos de diseño se complementan con llantas de aluminio de la más alta calidad. En el puesto de conducción y en el interior se aprecia esa misma elegancia en los detalles. Por otra parte, se han incorporado elegantes acabados en acero inoxidable y en imitación a madera de la colección NEOPLAN Individual. El Skyliner dispone de un práctico compartimento de almacenamiento, situado junto a la amplia cocina en L, al que se puede acceder tanto desde el interior como desde el exterior, así como un amplio aseo en la planta baja. De estos trabajos de carpintería de alta calidad se encargan expertos en personalización de autobuses de la planta de Ankara. El nuevo modelo cuenta también con accesorios para mejorar la seguridad y la comodidad en la carretera: un moderno sistema digital de sustitución de retrovisores MAN OptiView, un asistente de mantenimiento de carril y el sistema de SafeStop Assist de MAN. ■

Smart Charging Cube en exclusiva para los clientes de MAN

Con hasta cuatro puntos de carga y 400 kW de potencia

MAN, en colaboración con AW Automotive, ofrece a sus clientes una solución portátil de almacenamiento y carga de baterías. Sin necesidad de realizar obra y con requisitos mínimos de conexión a la red

MAN Truck & Bus brinda en exclusiva a sus clientes una nueva opción para cargar sus camiones y autobuses eléctricos. En colaboración con AW Automotive, la compañía ha desarrollado el Smart Charging Cube, un cubo de carga inteligente que



puede utilizarse tanto en campas de vehículos o cocheras como en ubicaciones descentralizadas. Dependiendo de las condiciones del lugar, es posible conectarse a la red eléctrica con una corriente de entre 32 y 630 A.

El Smart Charging Cube es básicamente una batería con electrónica de potencia y una estación de carga. Las capacidades de almacenamiento de la batería van desde 500 a 1.100 kWh. Cada cubo admite la instalación de uno a cuatro puntos de carga, con una potencia máxima de carga de 400 kW.

Como unidad de almacenamiento de batería, tam-

bién tiene la opción de alimentar una estación de carga MCS externa, permitiendo así alcanzar capacidades de carga de hasta 1.000 kW.

El Smart Charging Cube puede integrar electricidad autogenerada, como la procedente de instalaciones fotovoltaicas. Además, el sistema admite diferentes funciones de carga, como el peak shaving (la limitación de los picos de demanda), el consumo de energía dinámico y la carga bidireccional.

Los clientes de MAN pueden adquirir por primera vez este cubo, con opciones de compra, leasing o alquiler. ■



Reduce los costes de combustible y las emisiones de CO₂ de tu flota

Webfleet, tu partner en materia de eficiencia energética

Webfleet, la solución de gestión de flotas número uno en Europa, te permite reducir el consumo de combustible de tus vehículos hasta un 15%. Y todo ello mientras aumentas la seguridad y la productividad de tu flota.



H₂ Coach, el primer autocar Setra de pila de combustible

Un paso decisivo hacia una movilidad sin emisiones locales en el segmento de largo recorrido



Daimler Buses ha iniciado las pruebas de su primer autocar equipado con un sistema de propulsión por pila de combustible de hidrógeno. El vehículo experimental, denominado “H₂ Coach” y desarrollado bajo la marca Setra, representa un paso decisivo hacia una movilidad sin emisiones locales en el segmento de largo recorrido, complementando así su oferta de autobuses eléctricos con baterías.

Daimler Buses tiene previsto incorporar autocares eléctricos con batería a su cartera antes de que finalice la década. El paso siguiente serán los autocares con pila de combustible. La tecnología del

H₂ Coach se basa en gran medida en los componentes del sistema de propulsión del camión Mercedes-Benz GenH2 Truck, también con pila de combustible, desarrollado por Daimler Truck. La autonomía mínima estimada con el depósito lleno es de 800 kilómetros.

El corazón de este autocar de piso elevado, de 13,9 metros de longitud S 517 HD, es una combinación de dos depósitos de hidrógeno con una capacidad total de 46 kilogramos y una unidad de pila de combustible de cellcentric. Daimler Truck, junto con el Grupo Volvo, aspira a convertirse en uno de los principales fabricantes de pilas de com-

bustible a nivel mundial a través de la joint venture cellcentric, contribuyendo de forma decisiva a una movilidad sostenible para 2050.

La pila de combustible, con una potencia total de 300 kW, convierte el hidrógeno en energía eléctrica, que a su vez es transformada en energía mecánica por un motor central. Este motor eléctrico ofrece una potencia continua de 320 kW y una potencia máxima de 400 kW, con un par motor de 1.368 Nm y 2.470 Nm respectivamente. El sistema de baterías integrado permite almacenar temporalmente la energía eléctrica y ofrecer apoyo energético en determinadas situaciones, optimizando así el rendimiento de la pila de combustible.

El modelo S 517 HD, reconvertido en H₂ Coach y con un peso bruto autorizado de 24,7 toneladas, ha sido aprobado como vehículo de pruebas conforme al informe técnico del TÜV y de acuerdo con la sección 19.6 del Reglamento alemán de autorización de vehículos para la circulación, lo que permite realizar ensayos tanto en pistas cerradas como en vías públicas.

Gracias a su sistema de propulsión libre de emisiones, el concepto de autobús Setra ComfortClass se posiciona como una alternativa prometedora frente a los vehículos diésel, ya que no solo ofrece un funcionamiento silencioso, sino que también

contribuye significativamente a mejorar la calidad del aire en ciudades y zonas turísticas. En comparación con los autobuses eléctricos a batería, destaca además por una mayor autonomía y menores tiempos de repostaje.

Este vehículo experimental se está desarrollando en el centro de competencias para autocares de Daimler Buses en Neu-Ulm, donde trabajan unas 3.800 personas en funciones centrales, desarrollo y producción.

Daimler Buses tiene una estrategia clara hacia la electromovilidad

Daimler Buses tiene una hoja de ruta definida para la electrificación de todos sus segmentos de producto. En línea con la estrategia dual de la casa matriz Daimler Truck, Daimler Buses apuesta tanto por tecnologías eléctricas con batería como por soluciones basadas en hidrógeno.

Desde 2018, el autobús urbano totalmente eléctrico Mercedes-Benz eCitaro se produce en serie. Desde 2023, también está disponible con pila de combustible de hidrógeno como extensor de autonomía. A partir de 2026, se sumará el interurbano eléctrico Mercedes-Benz eIntouro, que acaba de presentarse en la feria Busworld Europe en Bruselas. ■

Lleida Motor Trucks y Comercial de Automoción Rubio inauguran nuevas instalaciones para Volvo Trucks & Buses

Lleida Motor Trucks estrena sus nuevas instalaciones como taller oficial para Volvo Trucks & Buses, que se posicionan como el mayor centro de reparación de vehículos industriales de la ciudad. Con una localización estratégica, el espacio está pensado para ofrecer un servicio ágil, innovador y a la altura de las demandas del transporte profesional.

El acto de inauguración reunió a alrededor de 500

invitados, que pudieron conocer de primera mano las modernas instalaciones, cuyo diseño y características ponen de manifiesto la apuesta de Volvo por una red oficial a la vanguardia y su firme compromiso con la excelencia.

Situado en el polígono de Torre Solé, el nuevo taller de Lleida se levanta sobre una parcela de 14.000 m², con 2.600 m² construidos, de los cuales 2.000

corresponden al área de taller. Cuenta con 10 calles y 20 puestos de trabajo, 4 fosos, puente grúa, túnel de lavado, chapa y pintura, servicio de tacógrafo y tráiler, mantenimiento de vehículos de gas y puntos de carga para vehículos eléctricos.

Pensado para ofrecer las mejores condiciones tanto a los trabajadores como a los clientes, el centro dispone de climatización integral en todas las zonas, equipamiento ergonómico y herramientas de última generación. También está disponible un área de descanso para clientes completamente equipada con mesas, sofás y zona de aseo con duchas, donde relajarse mientras se realizan los trabajos de mantenimiento, que pueden supervisar en todo momento. Además, cuenta con un sistema de entrega y recogida flexible de vehículos en una zona especialmente habilitada.

Este taller nace con la vocación de ofrecer un servicio profesional de primer nivel, con el menor tiempo de inmovilización posible, contando para ello con un equipo de 22 personas, un amplio stock de recambios, vehículos de sustitución para averías de larga duración y atención personalizada.

Siendo Cataluña uno de los motores principales del país y representando una conexión estratégica fundamental con el resto de Europa, este taller refuerza con su presencia la atención a las necesidades actuales y futuras de los clientes del sector del transporte.

Comercial de Automoción Rubio inaugura sus nuevas instalaciones en Cantabria

Por otro lado, Comercial de Automoción Rubio, concesionario oficial de Volvo Trucks & Buses, ha inaugurado sus nuevas instalaciones en el polígono de Tanos-Viernoles (Torrelavega) en un acto



celebrado con más de un centenar de clientes. El nuevo centro refuerza la presencia de la compañía en el norte de España y eleva los estándares de servicio y atención al cliente en un sector del transporte en plena transformación.

Fundada en 1990 en Valencia, la empresa familiar dirigida por los hermanos Rubio cuenta hoy con concesionarios en siete provincias y un equipo de más de 150 profesionales. En Cantabria, Comercial de Automoción Rubio gestiona desde hace cuatro años el servicio oficial de Volvo Trucks & Buses, tras asumir el personal y las instalaciones que anteriormente operaba la propia marca.

El nuevo complejo se levanta sobre una parcela de 14.000 m² y consta de un edificio principal de 3.000 m² destinado a taller y oficinas corporativas, y otro de 220 m² para la atención al cliente y la entrega de vehículos. Las modernas instalaciones incorporan un amplio aparcamiento que facilita las maniobras de camiones y espacios especializados para venta, posventa y formación.

La zona de taller cuenta con 1.700 m², cuatro fosos y hasta quince puestos para la revisión y reparación de vehículos. Se han incorporado tecnologías avanzadas como puntos para la descarga de datos de tacógrafos y cargadores eléctricos para

atender la creciente demanda de vehículos pesados de cero emisiones, un área en la que Volvo es pionera.

Además, las nuevas instalaciones ofrecen áreas de descanso para transportistas y salas de formación para mecánicos y clientes, con el objetivo de acercar las nuevas tecnologías de la marca a los profesionales del transporte de toda la región y del norte de España.

Más de doscientos clientes y partners acompañaron a la familia Rubio en esta inauguración, junto a altos directivos de Volvo Trucks como Jörgen Sjöstedt, vicepresidente Senior de Europa Suroeste Volvo Trucks y Giovanni Bruno, director general de Volvo Trucks España, quienes destacaron la importancia estratégica de esta nueva sede.

“Esta inauguración forma parte de un plan de desarrollo de nuestra red de concesionarios iniciado hace varios años y que a día de hoy se materializa en la apertura de siete nuevos centros con los estándares más elevados de Volvo en innovación, sostenibilidad y satisfacción del cliente.

Quiero agradecer especialmente el compromiso y la dedicación de la familia Rubio, que han sido claves para alcanzar este hito y seguir acercando la excelencia de Volvo Trucks a los profesionales del transporte”, señaló Giovanni Bruno durante el evento.

Por su parte, Francisco Rubio, gerente de Comercial de Automoción Rubio, subrayó que “estas nuevas instalaciones refuerzan nuestra apuesta por Cantabria y por un servicio integral de máxima calidad para los transportistas, ampliando la oferta de servicios posventa, las zonas de atención y descanso, y las actividades formativas para nuestros clientes”.

La ubicación estratégica de Tanos-Viérnolles, junto a la A-67 y en el eje de la Cornisa Cantábrica, permitirá a la empresa consolidar su crecimiento y dar respuesta a flotas cada vez más exigentes.

Con este nuevo centro, Comercial de Automoción Rubio reafirma su compromiso con la innovación, la sostenibilidad y la calidad en el servicio, valores que comparte con Volvo Trucks & Buses. ■



Autocares Salvia celebra su centenario reforzando su alianza con Volvo Buses y apostando por la movilidad sostenible



La empresa familiar Autocares Salvia, con sede en Vila-sana (Lleida), celebra su centenario consolidándose como referente en Cataluña y reforzando su compromiso con la seguridad, el confort y la sostenibilidad gracias a su estrecha colaboración con Volvo Buses. Fundada en 1924 en Bellvís por Josep Salvia Clavé, esta compañía ha pasado de operar con un Ford “T” matriculado L-615 a contar hoy con una flota moderna de autocares Volvo.

Lo que empezó hace cien años con un servicio regular entre Bellvís, Bell-lloc y Lleida se ha convertido en una empresa que presta servicios regulares, discrecionales y escolares en Cataluña, España y el extranjero. Durante este siglo de actividad, Autocares Salvia ha superado momentos históricos difíciles —como la pérdida total de su flota durante la Guerra Civil— y ha sabido reinventarse sin perder de vista sus raíces. La compra del primer autocar nuevo en 1963, un Pegaso Comet de 125 CV

con matrícula L-30.029 (que la empresa conserva restaurado), marcó el inicio de una política de renovación constante que se mantiene hoy.

Actualmente, la compañía dispone de dos autocares Volvo con una edad media inferior a cuatro años y más del 80% adaptados a personas con movilidad reducida, cumpliendo con las normativas ambientales más exigentes y ofreciendo el máximo confort a sus pasajeros.

Volvo Buses: un socio clave desde 2001

Desde el año 2001, Volvo Buses es un aliado estratégico de Autocares Salvia. Ese año la empresa adquirió su primer Volvo, un B12 que incorporaba avances pioneros para su época. Desde entonces han seguido llegando unidades de la marca sueca hasta la incorporación más reciente, en octubre de 2024, de un Volvo B13R con sistemas de seguridad ADAS de última generación, totalmente personalizado para un mejor confort y eficiencia.

“Volvo significa para nosotros seguridad, fiabilidad y confort para el pasajero, además de un servicio posventa excelente”, explican **Joel Solé Salvia**, cuarta generación encargado de la logística y administración junto su tío y hermano de Lourdes, **Claudio Salvia**, que está al frente de la mecánica y el mantenimiento. “Nuestros clientes destacan la suavidad de marcha, la estabilidad en curvas y la potencia de frenado de estos vehícu-

los. Nos da confianza para seguir apostando por esta marca”.

Una historia familiar que vertebra el territorio

Autocares Salvia es hoy un ejemplo de continuidad y compromiso. Tres generaciones han liderado la empresa junto a la cuarta que ya lleva bastantes años incorporado al proyecto. “Mi vida y la de mi familia ha sido una especie de máster diario para seguir adelante con este proyecto”, comenta **Lourdes Salvia**, consejera delegada de Autocares Salvia. “Llegar a los cien años es un orgullo que queremos compartir con todos”.

La compañía mantiene vivo el espíritu de proximidad que la ha caracterizado desde sus inicios, contribuyendo a evitar la despoblación y garantizando el acceso a un transporte público esencial en la provincia de Lleida y más allá.

En pleno debate sobre la movilidad del mañana, Autocares Salvia apuesta por el autocar como modo de transporte fundamental: menos contaminante, flexible y capaz de llegar donde otros no llegan. Su visión de futuro pasa por seguir renovando su flota con vehículos más sostenibles, manteniendo su arraigo local y su compromiso con la seguridad y el confort de sus pasajeros. “Una vida sobre ruedas que queremos seguir compartiendo con todos los viajeros” —resume Lourdes— “porque el autocar sigue siendo un transporte esencial para vertebrar nuestro territorio”. ■

El IVECO BUS Urbanway Hybrid, elegido “Mejor Autobús Urbano de Eslovaquia Transporte 2025”

El autobús urbano URBANWAY Hybrid ha sido galardonado con el título TOP Autobús Urbano –Slovakia Transport 2025” por cerca de 2.000 lectores de la revista “TRANSPORT a LOGISTIKA” y 12 expertos del jurado.

El IVECO BUS Urbanway Hybrid ha sido galardonado con el premio “TOP Autobús Urbano – Slovakia Transport 2025” en la 24ª edición del prestigioso concurso organizado por la revista especializada “TRANSPORT a LOGISTIKA”. El título se otorgó



tras las votaciones de casi 2.000 lectores y 12 expertos del jurado en representación de asociaciones y sindicatos del transporte, la logística y la automoción entre junio y agosto de 2025.

El certamen, que abarca 13 categorías, ofrece una representación precisa del reconocimiento de marca entre los usuarios de vehículos y autobuses en el mercado eslovaco, así como de los comportamientos de consumo dentro de la amplia comunidad de empresas de transporte.

Giorgio Zino, director de Operaciones Comerciales de IVECO BUS en Europa, quien agradeció a los votantes por su apoyo, declaró: “Estamos muy orgullosos de recibir esta distinción. Premia nuestro compromiso constante por innovar y ofrecer soluciones de movilidad sostenibles y eficientes. Con una combinación energética adaptada a todas las misiones y a las necesidades de nuestros

clientes, el URBANWAY Hybrid, disponible en versiones de biometano y biocombustible, se presenta como una alternativa probada y eficaz”.

Gracias a su tecnología híbrida, disponible en versiones de biometano y biocombustible en su autobús urbano URBANWAY, IVECO BUS ofrece una solución adicional de movilidad para reducir la huella de carbono. Esta innovación no solo disminuye el consumo de combustible, sino que también reduce las emisiones de CO₂. Se alinea perfectamente con la estrategia del fabricante como uno de los líderes en tracciones alternativas, comprometido a liderar la transición energética mediante una combinación de tecnologías.

Esto permite a IVECO BUS ofrecer a sus clientes una gama de soluciones adaptadas a los requisitos de sus misiones y condiciones de operación. ■

IVECO BUS suministrará 127 CROSSWAY Low Entry adicionales a Valonia

Firma un tercer contrato con OTW, el operador de transporte de la región



Tras el éxito de los contratos anteriores en 2023, que incluían acuerdos marco para un total de 22 minibuses DAILY y 42 vehículos híbridos CROSSWAY Low Entry, OTW (Operador de Transporte de Valonia) renueva su colaboración con IVECO BUS para el suministro de 127 autobuses CROSSWAY Low Entry.

Los nuevos vehículos, que operarán bajo la marca TEC (Transport en Commun), se desplegarán en las regiones de Lieja y Namur, y las entregas están previstas en dos fases: el primer lote de 83 unidades comenzará en el primer trimestre de 2026, seguido de un segundo lote de 44 unidades a partir del primer trimestre de 2027.

“Estos autobuses circularán por rutas suburbanas, donde los pasajeros pasan más tiempo a bordo. Por lo tanto, las características que mejoran la

comodidad de los pasajeros, como el confort térmico, los bajos niveles de ruido, un gran número de asientos, una estética atractiva y la facilidad de uso para todos los clientes, son especialmente importantes. La seguridad, la ergonomía y la comodidad de los conductores y técnicos son de suma importancia. Por último, pero no por ello menos importante, la eficiencia energética fue un factor clave en esta decisión”, explicó **Christophe Martin**, director de material rodante de OTW.

“Estamos muy satisfechos con esta nueva colaboración con OTW y queremos agradecerles su confianza en nuestros modelos. Estos vehículos CROSSWAY Low Entry, que pronto se incorporarán a la flota de OTW, responden perfectamente a los retos actuales de la movilidad de pasajeros, ofreciendo una experiencia de viaje segura y cómoda”, destacó **Giorgio Zino**, director

de Operaciones Comerciales de Autobuses en Europa, IVECO BUS.

Los autobuses CROSSWAY Low Entry, de 12 metros de longitud, pueden transportar hasta 99 pasajeros, incluidos 37 asientos, además del conductor. Diseñados para la comodidad de los pasajeros y el conductor, estarán equipados con aire acondicionado, asientos de gran comodidad con puertos USB integrados, pantallas de información, portaequipajes y una cabina del conductor que

combina diseño ergonómico y seguridad.

Su piso bajo entre las puertas delantera y central, combinado con una puerta corredera exterior tipo “tranvía”, facilita el acceso a todos los pasajeros, satisfaciendo las necesidades de los desplazamientos urbanos y suburbanos.

Equipados con el motor Cursor 9, compatible con HVO, que desarrolla 360 CV, y acoplados a una caja de cambios Voith, los vehículos CROSSWAY Low Entry ofrecen un rendimiento óptimo. ■

Scania lanza la cadena cinemática Super y tecnología híbrida enchufable para el transporte de personas

La nueva plataforma de cadena cinemática para autobuses y autocares se basa en los componentes y en la ingeniería de la exitosa cadena cinemática Super para camiones. Se presenta en configuraciones de combustión interna e híbrida enchufable, adaptándose a diversas necesidades y requisitos. Esto permite una reducción significativa del consumo de combustible y asegura el cumplimiento de las normativas de zonas de cero emisiones para operadores de larga distancia

La nueva cadena cinemática Scania Super, que ya ofrece beneficios de consumo en el sector del transporte de mercancías, es la más eficiente, rentable y duradera de Scania hasta la fecha. La variante eléctrica híbrida enchufable (PHEV) constituye una excelente alternativa para la clientela que busca reducciones notables en costes y emisiones de carbono, así como una flexibilidad operativa sobresaliente que cumpla con los requisitos de zonas de cero emisiones y ofrezca una experiencia *premium* para los pasajeros en operaciones de larga distancia.

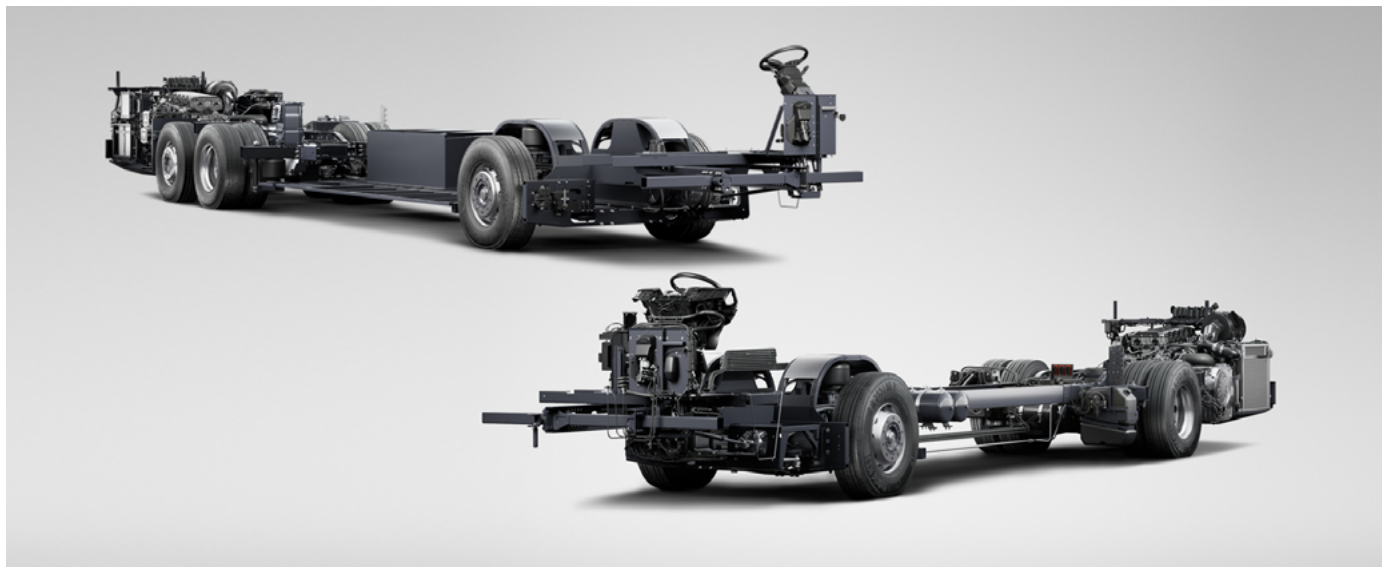
La nueva plataforma, con sus dos alternativas, (la solución de combustión interna (ICE) y la eléctrica híbrida enchufable (PHEV)), permite a los operadores de larga distancia encontrar una solución adaptable a sus desafíos y requisitos específicos.

“La tecnología híbrida enchufable representa un paso decisivo en la democratización de la electrificación en el transporte de personas. Nuestro PHEV tiene la capacidad de operar en modo eléctrico en los tramos más sensibles de la ruta, permitiendo alcanzar eficiencias inéditas. Además, todos los sistemas del vehículo, incluido el aire acondicionado, están preparados para operar en modo eléctrico, lo que garantiza una experiencia premium para pasajeros y conductores”, ha explicado Pedro Coter, director del área de Buses y Sostenibilidad en Scania Ibérica.

Scania Super: 8% de ahorro de combustible y emisiones, con una mayor vida útil

Los autobuses y autocares convencionales siguen siendo la opción más adecuada e incluso la única factible para una gran parte de las rutas de larga distancia en todo el mundo. La cadena cinemática Scania Super satisface estas necesidades, representando lo más avanzado en tecnología de combustión.

Hay varios puntos destacados, y uno sobresale: el ahorro de combustible excepcional de hasta un 8% en comparación con la cadena cinemática actual, que ya es líder en la industria. Esto **reduce de manera significativa el coste total operativo**, a la vez que disminuye de forma considerable las emisiones de CO₂.



Estos ahorros en costes y emisiones se logran gracias a un nuevo motor de 13 litros y a una nueva versión de la caja de cambios Scania Opticruise. El tren motriz también está preparado para cumplir con la legislación de emisiones Euro 7. Además, un sistema de postratamiento completamente nuevo contribuye a reducir aún más las emisiones nocivas.

El compromiso de Scania con un transporte de personas sostenible se complementa con su empeño en ayudar a la clientela a sacar el máximo partido a sus operaciones. El nuevo motor está diseñado para alcanzar una vida útil de dos millones de kilómetros, un aumento considerable respecto a su ya duradero predecesor.

La disponibilidad operativa también se ve mejorada, ya que todos los filtros del motor están ubicados en el lado «frío» y no turbo del motor, lo que facilita el acceso para el mantenimiento y permite reemplazos de filtros más rápidos.

La sostenibilidad del transporte no se limita únicamente a las emisiones de CO₂, sino que también implica mayor seguridad en la carretera. Scania se compromete con la seguridad vial, y los frenos auxiliares del nuevo tren motriz permiten un manejo más seguro del vehículo. Además, la gama de sistemas de seguridad para el conductor de Scania contribuye a este aspecto tan importante del transporte de personas.

El híbrido enchufable: eficiencia excepcional y hasta 80 km de autonomía eléctrica

La opción eléctrica híbrida enchufable (PHEV) es una solución versátil, diseñada principalmente para satisfacer las demandas de las operaciones

de larga distancia, permitiendo cumplir con las zonas de cero emisiones, reducir drásticamente el consumo de combustible y las emisiones, y aumentar el confort de conductores y pasajeros.

Con su motor eléctrico integrado y su caja de cambios Powershift de seis velocidades, el PHEV puede funcionar en cuatro modos diferentes: eléctrico, híbrido, mantenimiento de carga y carga forzada. La autonomía eléctrica alcanza hasta 80 kilómetros con una sola carga, mientras que la potencia eléctrica es de 290 kW. Esto permite acceder a zonas de cero emisiones, incluso de gran extensión, sin comprometer la autonomía total. Dependiendo de los requisitos locales, el modo eléctrico permite entrar en los centros urbanos, tanto para necesidades actuales como futuras.

Para facilitar la transición hacia y desde el modo eléctrico, los operadores pueden optar por utilizar la tecnología de Scania Zone. Si el vehículo se utiliza en zonas de cero emisiones, se puede programar previamente en Scania Zone, de manera que el vehículo cambie automáticamente a la propulsión eléctrica desde el modo híbrido, que sigue siendo muy eficiente y que se utiliza normalmente en otros tipos de tráfico.

En conjunto, los diferentes modos de conducción conforman una cadena cinemática que permite viajes de larga distancia extremadamente eficientes, con ahorros de combustible y emisiones de hasta un 40 % en el tráfico mixto típico de autocares, así como una flexibilidad y versatilidad que ayuda a los operadores a afrontar las crecientes demandas de las operaciones de autocares, garantizando al mismo tiempo que su negocio esté preparado para el futuro. ■

Scania refuerza el mantenimiento preventivo de componentes clave: turbo y embrague

Y revoluciona la reparación de siniestros con su avanzado servicio de bancada



Scania refuerza su **compromiso con la fiabilidad y el rendimiento de sus vehículos** con una nueva campaña centrada en dos componentes clave: el kit de embrague y el turbo. Ambos sistemas son esenciales para garantizar la potencia, la eficiencia y la seguridad en carretera. La campaña está disponible para camiones y autobuses Scania.

El **embrague Scania** destaca por su transmisión

suave y precisa, componentes reforzados y compatibilidad total con la caja de cambios. Su buen estado influye directamente en el ahorro de combustible, la durabilidad del motor y la seguridad del conductor. Una avería puede suponer una parada inesperada y costosa.

Por su parte, el **turbo Scania** ofrece alta eficiencia energética, durabilidad superior y una integración perfecta con los motores de la marca. Además,

contribuye a la reducción de emisiones y mejora la respuesta del motor ante las demandas de aceleración. Su mantenimiento preventivo evita daños internos graves.

Con esta campaña, Scania ofrece **tarifas cerradas con mano de obra incluida**, facilitando el cambio preventivo de estos componentes y asegurando la continuidad del negocio de su clientela. La promoción se enmarca en el plan de Servicios “Mimamos tu Scania”, que pone en valor la red de 65 puntos de servicio en España y Portugal, la mano de obra cualificada, los recambios oficiales y la asistencia en carretera rápida y eficaz.

Revolución en la reparación de siniestros con su avanzado servicio de bancada

Por otro lado, Scania reafirma su compromiso con la excelencia en el servicio postventa gracias a su innovador y eficiente servicio de bancada, diseñado para ofrecer reparaciones estructurales de alta precisión, minimizando los tiempos de inactividad y garantizando la máxima satisfacción del cliente/a. La bancada de **Scania permite aplicar fuerzas de enderezado sin necesidad de desmontar múltiples piezas, lo que reduce significativamente los tiempos de reparación**. Además, al no requerir la aplicación de temperatura, se preserva la integridad de los materiales, garantizando una reparación precisa y duradera.

El viaje del cliente/a comienza en el concesionario con una recepción personalizada y un diagnóstico inicial. “Incluso, si es necesario **nos desplazamos hasta sus instalaciones** para valorar si merece la pena reparar el siniestro antes de que el cliente invierta tiempo y dinero en el transporte del vehículo afectado”, explica Mónica López, Parts and Service Dealer del concesionario de Scania Hispania en Torrejón de Ardoz (Madrid).

En esta fase, se realiza una inspección visual detallada y se documentan todos los daños visibles. Posteriormente, se revisan componentes clave

como el chasis y la cabina, y se procede al montaje de las piezas en la bancada de reparación. Gracias a la tecnología de medición avanzada y al equipamiento certificado, se diagnostican con precisión los daños estructurales. El proceso continúa con la corrección de la estructura, soldaduras o refuerzos si son necesarios, y un **riguroso control de calidad final**. “Nuestra clientela valora muy positivamente el servicio de bancada porque les ofrecemos algo que va más allá de una reparación: precisión, rapidez y total transparencia. Nos lo dicen constantemente, y lo vemos en su fidelidad. El mejor reconocimiento por un trabajo bien hecho es que nuestra clientela ha confiado en Scania en varias ocasiones para este proceso”, añade Mónica.

Uno de los pilares del servicio de Scania es la **transparencia informativa**. Desde el primer contacto, el cliente/a recibe un presupuesto detallado y un plan de trabajo claro. Durante todo el proceso, se mantiene una comunicación fluida con actualizaciones periódicas sobre el estado de la reparación, el uso de repuestos, y las garantías aplicables.

Como complemento al servicio de bancada, Scania ofrece **cabinas de pintura de última generación** con tamaño industrial que permite trabajar con vehículos de gran tamaño con total comodidad y precisión, asegurando un acabado profesional y duradero. Estas cabinas cuentan con un mecanismo de filtrado avanzado para evitar contaminantes y, en materia de sostenibilidad, hay que destacar que el sistema de calefacción para un secado rápido funciona con diésel 100% renovable.

Además, en los próximos meses está previsto el incremento del número de **vehículos de corte-sía** en toda la red de concesionarios de Scania Ibérica bajo el eslogan: *Sigue en ruta con Scania*. “El objetivo es, como siempre, dar continuidad al negocio de nuestra clientela”, concluye Mónica López. ■

El Grupo Castrosua y Yutong firman una carta de intenciones para colaborar en el desarrollo y la fabricación de autobuses eléctricos para el mercado europeo



Grupo Castrosua, fabricante español de soluciones de movilidad, y Yutong han firmado una carta de intenciones (LOI) en la que expresan su interés mutuo en establecer una colaboración estratégica para el desarrollo, la producción y la comercialización de autobuses 100% eléctricos destinados al mercado europeo. Este paso marca el inicio de las conversaciones entre ambas empresas y representa un hito importante en la estrategia de la compañía.

La LOI contempla la posible integración de la tecnología eléctrica de Yutong, que cuenta con una amplia experiencia y liderazgo mundial en electromovilidad, con las carrocerías tecnológicas, ligeras e innovadoras de Grupo Castrosua, adaptadas a los requisitos técnicos y de calidad del mercado europeo. Se espera que esta combinación permita obtener vehículos optimizados para los operadores del continente en términos

de eficiencia, confort y sostenibilidad.

“Esta carta de intenciones con Yutong representa un nuevo hito para el Grupo Castrosua”, afirma Juan Luis Castro, presidente del Grupo Castrosua. “Estamos muy orgullosos de empezar a explorar esta colaboración con uno de los líderes mundiales en electromovilidad. Juntos queremos desarrollar soluciones que combinen la tecnología eléctrica más avanzada con el conocimiento y la experiencia en el desarrollo de propuestas de movilidad en el mercado europeo”.

Por su parte, el Sr. Liu Guang, CEO European Region of Yutong Bus, destaca: “Para Yutong, esta carta de intenciones con el Grupo Castrosua es una oportunidad excepcional para seguir explorando nuestra cooperación en Europa. Castrosua aporta una amplia experiencia en diseño europeo, personalización y cumplimiento

normativo, mientras que Yutong aporta su liderazgo tecnológico y su experiencia en sistemas eléctricos. Juntos pretendemos desarrollar productos más competitivos y sostenibles”.

El acuerdo entre el Grupo Castrosua y Yutong

abarca las conversaciones técnicas y comerciales en curso en materia de ingeniería, diseño y producción, así como la futura adaptación de los vehículos a las normativas europeas de seguridad, calidad y sostenibilidad, sujeto a la formalización de un acuerdo definitivo. ■

Castrosua adjudicataria junto a Scania de 43 nuevas unidades para TITSA



La Administración de Transportes Interurbanos de Tenerife, S.A. (TITSA) ha adjudicado al Grupo Castrosua el suministro de 43 nuevas unidades *mild hybrid* y eléctricas sobre bastidor Scania que reforzarán y modernizarán la flota de transporte público interurbano de la isla.

Las unidades eléctricas serán los primeros vehículos Clase II eléctricos que tendrá TITSA circulando en sus líneas.

Una colaboración que combina la eficiencia y fiabilidad con la innovación y la calidad en las soluciones de Castrosua.

Con esta adjudicación, ambas compañías reafirman su compromiso con la movilidad sostenible, segura y accesible, contribuyendo a mejorar la experiencia de viaje de los usuarios y a impulsar un transporte público más eficiente en Tenerife. ■

Nuevas entregas de Somauto

Miguel Gamón, Autocares Hermanos Martín y Agramunt refuerzan su alianza con el distribuidor oficial de la marca Otokar en España

Miguel Gamón amplía su flota con un nuevo Otokar Ulyso T

La compañía Miguel Gamón, referente en el transporte de viajeros por carretera, ha incorporado una nueva unidad del midibús Otokar Ulyso T, reforzando así su compromiso con la seguridad, el confort y la eficiencia. La entrega fue realizada por **Somauto**, distribuidor oficial de la marca **Otokar** en España. Con esta incorporación, Miguel Gamón suma ya siete vehículos Otokar en su flota, que actualmente supera el medio centenar de autobuses, entre los que se incluyen unidades de los modelos Territo, Navigo y Ulyso.



“Para Somauto, cada entrega es una oportunidad para seguir construyendo relaciones de confianza y apoyar a los profesionales del transporte con vehículos que combinan tecnología, seguridad y confort”, señala Antonio Bautista al respecto. “La confianza de empresas como Miguel Gamón reafirma la calidad y la fiabilidad de los autobuses Otokar, una marca que sigue consolidándose como referente en el mercado europeo”, añade.

El **Otokar Ulyso T** es un midibús de 10,10 metros de longitud, 2,41 de ancho y 3,20 de alto, con capacidad para 43 pasajeros, diseñado para ofrecer el máximo confort y rendimiento en trayectos interurbanos y turísticos. Dispone de un motor Cummins ISB Euro 6 de 320 CV ubicado en la parte trasera, asociado a una transmisión automática ZF EcoLife, que garantiza una conducción suave, eficiente y con bajas emisiones.

En el interior, los pasajeros disfrutan de butacas reclinables con deslizamiento lateral, reposacabezas

de cuero y reposapiés, además de un diseño que prioriza la ergonomía y el espacio.

Con una seguridad y tecnología de última generación, el modelo incorpora sistemas de asistencia avanzados, como el frenado de emergencia automático (AEBS) y la alerta de abandono de carril (LDWS), reforzando la seguridad activa y preventiva en carretera. Estas características, junto con el diseño robusto y la fiabilidad mecánica de Otokar, convierten al Ulyso T en una opción ideal para operadores que buscan equilibrio entre capacidad, confort y eficiencia operativa.

Somauto y Autocares Hermanos Martín consolidan su alianza

Por otro lado, Autocares Hermanos Martín, S.L. ha apostado de nuevo por la practicidad y lujo para viajes de corta y media distancia, adquiriendo un autobús Ulyso T de Somauto, con cerca de 10 m de longitud y capacidad para hasta 43 pasajeros.



Autocares Hermanos Martín ya contaban en su flota con un midibús VectioT (2015), un Navigo T Mega de 8,4 m con motor Cummins de 210 CV (2023) y un Navigo GIGA de 9,20 m (2024).

El Ulyso T equipa un motor Cummins ISB Euro 6 de 320 CV, con opción de caja de cambios manual o automática; dispone de un gran espacio de equipaje con unos 5,5 m³ de capacidad; cuenta con butacas reclinables y desplazables, reposacabezas y reposapiés. En cuanto a la seguridad, incorpora sistemas de última generación como el frenado de emergencia y la alerta de abandono de carril. Asimismo, este midibús destaca por ser un vehículo muy ágil y manejable en todo tipo de carreteras, lo que lo hace ideal para excursiones y viajes no programados.

Nuevo Otokar Territo para Agramunt: un vínculo de confianza duradero

Además, Agramunt, S.L. ha ampliado su flota con un nuevo au-

tobús Otokar Territo, Clase II, reforzando un vínculo de confianza duradero entre ambas empresas.

El Otokar Territo Clase II es un autobús interurbano de pasajeros, ideal para servicios de cercanías y transporte escolar. Está diseñado para ofrecer un equilibrio entre confort, seguridad y rentabilidad, con características como carrocería autoportante, doble acristalamiento, asientos reclinables y sistemas de seguridad ABS-ASR, siendo una opción versátil para el transporte de viajeros.

En su configuración máxima permite llevar hasta 63 plazas sentadas. Esta gama se ofrece a los empresarios en versiones diésel y de gas natural.

Con otras unidades ya en su flota, como un Navigo T FL de 7,8 m con motor Cummins de 210 CV (2023) y un Navigo T FL II GIGA de 9,20 m y motor Cummins de 210 CV (2024), esta vez Agramunt ha apostado por un midibús interurbano.

Para más información visita la web de Somauto: www.somauto.com



GBister entrega la primera Mercedes Sprinter Ecoline a La Hispano de Fuente Segures



GBister Ibérica continúa impulsando la movilidad profesional con soluciones modernas y eficientes. Recientemente ha realizado la primera entrega del modelo Mercedes Sprinter carrozado por ALTAS AUTO —Ecoline - 4 PMR 7,767 m (19+1+1)— a La Hispano de Fuente Segures, S.A., una empresa con una sólida trayectoria en el transporte urbano, interurbano y discrecional, y una flota superior a 150 autobuses.

Ecoline: funcionalidad y accesibilidad en cada trayecto

La Ecoline es un modelo desarrollado por ALTAS AUTO en colaboración con Mercedes-Benz. Combina **ligereza estructural, accesibilidad PMR y acabados de alta calidad**, cumpliendo los más altos estándares europeos en seguridad y eficiencia.

Entre sus principales características destacan su capacidad para 19+1+1 pasajeros; su plataforma PMR para personas con movilidad reducida; una carrocería robusta pero ligera, con excelente estabilidad; así como su diseño interior ergonómico,

pensado para un uso intensivo y prolongado.

La confianza de un referente en el transporte

La Hispano de Fuente Segures, S.A. (Grupo Hife) se distingue por su compromiso con la calidad y la innovación. Con más de 150 vehículos en su flota, ofrece servicios de transporte **urbano, interurbano y discrecional** en diferentes regiones, apostando siempre por la modernización y la eficiencia.

Otras entregas

Por otro lado, también se ha entregado una [Sprinter Traveller de Tekaydinlar](#) a **Dmbus Grupo de Automoción**. Un minibus ideal para viajes de larga distancia.

Diseñado para ofrecer el máximo confort, este vehículo, perfecto para grupos que buscan comodidad y espacio en la carretera, destaca por las siguientes características técnicas: freno eléctrico Telma; capacidad hasta 20 pasajeros; asientos ergonómicos y amplios; potente motor diésel



que garantiza un rendimiento eficiente; equipado con sistema de climatización, conectividad USB y pantallas multimedia; sistemas de seguridad avanzados de asistencia al conductor y múltiples airbags.

Además, GBister entregó un microbús Mercedes-Benz Sprinter Panelvan 519 CDI de 7,4 m al concesionario oficial **Grupo Cadimar**, así como dos microbuses Tekaydinlar Panelvan carrozados sobre chasis Mercedes-Benz a **Cosmenbus**, en el

marco de la renovación de su flota de transporte interurbano.

Los nuevos Tekaydinlar Panelvan están especialmente diseñado para ofrecer accesibilidad, eficiencia y confort, respondiendo a las exigencias del transporte moderno y adaptado. Combinan un diseño funcional con los más altos estándares de seguridad, siendo ideales para trayectos interurbanos y adaptándose perfectamente a la orografía y demandas de las empresas. ■

AUMOVIO SE: El nuevo referente en la movilidad del futuro

Su objetivo es impulsar la movilidad del futuro con seguridad, conectividad y autonomía. La compañía opera en cuatro áreas clave -**Safety and Motion, User Experience, Architecture and Network Solutions y Autonomous Mobility**- combinando innovación tecnológica y eficiencia.

Aumovio SE, resultado del *spin-off* del sector Automotive del Grupo Continental, se presenta como una nueva empresa independiente con una sólida trayectoria y una cartera de productos innovadora. Su objetivo es consolidarse como un actor clave en la transformación de la movilidad a nivel global.

AUMOVIO SE: Una potencia adaptativa para la movilidad del futuro

Con más de 86.000 empleados, presencia en más de 100 ubicaciones en 25 países y unas ventas que alcanzan los 20.000 millones de euros, AUMOVIO SE inicia su andadura con una base sólida y una clara orientación hacia el crecimiento sostenible. Su principal propósito es liderar el futuro de la movilidad, combinando tecnología de vanguardia con una visión clara de sostenibilidad y eficiencia.

Las marcas de producto de AUMOVIO seguirán siendo VDO, para todo lo relacionado con

transporte y aftermarket o recambio independiente, y ATE, especializada en sistemas de frenado.

“Nuestra actividad en España continuará desarrollándose con total normalidad, manteniendo el mismo equipo directivo, las mismas áreas de negocio, marcas y equipos comerciales. En las próximas semanas procederemos a sustituir progresivamente todos los elementos corporativos por el de nuestra nueva empresa, AUMOVIO”, afirma Alberto Pérez, Head of Country Spain

“Asimismo, está previsto el cambio de denominación de nuestra entidad legal, que conservará el mismo CIF y los mismos datos bancarios. Una vez tengamos la confirmación definitiva del registro del nuevo nombre en España, comunicaremos oficialmente toda esta información a nuestros clientes, proveedores, administraciones y colaboradores”, añade el máximo responsable en España.

Spin-off aprobado y cotización en bolsa

La escisión fue aprobada por el Consejo de Supervisión y los accionistas del Grupo Continental. AUMOVIO se ha constituido como Societas Europaea (SE), iniciando su salida el pasado 18 de septiembre en el Prime Standard de la Bolsa de Frankfurt. Este paso le permite operar con mayor agilidad y foco, manteniendo la excelencia tecnológica que caracteriza a la empresa.

Liderazgo tecnológico con impacto: de la visión a la ejecución

El enfoque de AUMOVIO se centra en acelerar la innovación, optimizar costes y ofrecer soluciones que marquen la diferencia en la experiencia del usuario, apoyándose en tres pilares estratégicos:

- **Liderar:** Posicionarse en productos clave como frenos, radares y soluciones de visualización.
- **Transformar:** Ofrecer tecnología que habilite el vehículo definido por software (SDV).
- **Entregar:** Garantizar resultados sólidos mediante una estructura organizativa eficiente y una ejecución estratégica comprometida.



Hacemos que la movilidad sea segura, emocionante, conectada, autónoma y pensada para disfrutar.

Inspirados por el futuro.
Impulsados por la tecnología.



Asimismo, cuenta con cuatro áreas de negocio:

- **Safety and Motion (SAM):** Líder en sistemas de seguridad integrados, sensores y suspensión electrónica.
- **User Experience (UX):** Soluciones de visualización digital y head-up displays.
- **Architecture and Network Solutions (ANS):** Especialista en arquitecturas vehiculares avanzadas, integrando soluciones de conectividad y computación.
- **Autonomous Mobility (AM):** Pionero en movilidad autónoma con soluciones modulares y servicios para vehículos comerciales.

AUMOVIO SE inicia su camino como uno de los líderes globales en soluciones de movilidad, con una propuesta de valor centrada en la seguridad, la emoción, la conectividad y la autonomía. Sus valores fundamentales refuerzan su misión: vanguardia, confianza, compromiso y equipo. ■

Busmatick lanza al mercado la validadora V5

Una solución idónea para las necesidades presentes y futuras del transporte público gestionado por el CRTM

Tras más de 4 décadas trabajando para el transporte público, y, aunque en los últimos años han hecho un potente desarrollo de software, para Xp27 **su punto fuerte siempre ha sido el hardware**, el desarrollo y fabricación de equipos electrónicos para el ticketing que han demostrado una fiabilidad y una durabilidad durante décadas. Y en este sentido, según destacan desde la empresa, “más de un operador del CRTM lo puede acreditar por propia experiencia”.

En un momento crucial de cambios tecnológicos profundos, en los que el ticketing evoluciona hacia nuevos paradigmas (ABT, EMV, QR, Smartphones, IA, etc.), Busmatick Group quiere ofrecer la mejor opción a los operadores y autoridades de Madrid. Por ello, **lanza al mercado la validadora modelo V5** que “se adapta como un guante a las necesidades actuales y futuras del transporte público del CRTM”.

En su diseño, Busmatick ha volcado toda su experiencia, incluyendo todos los requisitos que les han exigido una veintena de proyectos en América y Europa para dar respuesta a los retos que la nueva era del ticketing exige, con proyectos en España, Uruguay, República Dominicana, Chile, Ecuador, Perú o México. Esta diversidad de requisitos y exigencias les ha permitido trabajar con multitud de tarjetas inteligentes, aplicaciones móviles, pasarelas de pago, bancos adquirentes, formatos QR y APIs de todo tipo.

Conocedores de las diversas problemáticas de cada operador y del deseo común de homogeneizar los sistemas para poder compatibilizar equipos en el nuevo mapa concesional, Busmatick ofrece ahora este nuevo equipo que, además de **cumplir con las exigencias de acceso a PMRs**, destaca por las siguientes características:

- Todo el software y pruebas exigido por el CRTM está incluido tanto el manejo de tarjetas BID físicas o en la modalidad HCE así como el manejo de los XML y la integración con las APIs del CRTM. Obviamente, está preparado



para adaptarse al nuevo sistema ABT actualmente en licitación.

- Se entrega con un protocolo de comunicaciones abierto vía ethernet, si bien puede ser adaptado a RS232, RS485, WiFi o BT.
- Si se requiere desarrollar otro protocolo de comunicaciones con el sistema embarcado actualmente tendrán la posibilidad de que nosotros lo desarrollemos, o bien, utilizar un SDK para que cada uno pueda desarrollar su propia aplicación.
- El escáner QR incluido cumple con los más altos estándares de resolución, ángulo, nitidez y velocidad.
- El lector de tarjetas inteligente y EMV incluido es el último modelo de la prestigiosa firma alemana FEIG que siempre va por delante de todos los estándares PCI DSS en Europa y el mundo.
- Este equipo está certificado EMV nivel 3 y **ya está operando en modo TRANSIT** con unas comisiones bancarias muy reducidas.
- Respecto a la instalación, se entregarán los

elementos auxiliares necesarios para tubos o paneles de sujeción.

- **Su precio es de 1.000 € por unidad.** El del modelo con pantalla de 7" es de 1.050 €.
- El plazo de fabricación habitual es de dos me-

ses, si bien la empresa ya cuneta algunas unidades disponibles.

Para más información, descarga aquí la [ficha técnica](#) de la validadora modelo V5. ■

BinniBus inicia operaciones en Oaxaca con su primera línea de autobuses

Busmatick Group sigue impulsando soluciones tecnológicas que transforman la movilidad urbana

Busmatick Group ha puesto en marcha de la primera línea de autobuses de BinniBus en Oaxaca, integrando tecnologías de ticketing inteligente y gestión de flota para brindar a los usuarios una experiencia de viaje más cómoda y moderna. De este modo, Busmatick sigue impulsando soluciones tecnológicas que transforman la movilidad urbana.

El despliegue progresivo de validadoras embarcadas en los vehículos de BinniBus alcanzará un total de 275 autobuses que prestarán servicio en el área metropolitana de Oaxaca. Un proyecto que representa un avance significativo en la modernización del transporte público de la región, con un transporte más eficiente, inclusivo y sostenible.

Con esta validadoras se permite el pago electrónico del pasaje directamente a bordo, garantizando un proceso más ágil, seguro y transparente. Además, la tecnología embarcada está diseñada para ofrecer alta fiabilidad en la validación, con tiempos de respuesta inmediatos y compatibilidad con diferentes medios de pago.

BinniBus cuenta con herramientas que optimizan la gestión y operación de la flota, permitiendo una mayor trazabilidad de las transacciones. Esto facilita la administración y supervisión del servicio, al mismo tiempo que ofrece a los usuarios una experiencia de viaje más cómoda, moderna y accesible.

El Centro de Control ya se encuentra plenamente operativo, supervisando en tiempo real la operación y asegurando que cada proceso se ejecute con eficiencia, seguridad y trazabilidad. Con esta infraestructura tecnológica, la movilidad en Oaxaca se fortalece mediante una gestión más ágil y orientada a mejorar la experiencia de viaje de los usuarios.



Este hito marca el inicio de una transformación progresiva del sistema de transporte, integrando innovación, conectividad y un servicio de calidad para la ciudadanía.

SIT en Santiago de los Caballeros, República Dominicana

Por otro lado, Busmatick también ha puesto en marcha su tecnología al servicio del **Sistema Integrado de Transporte (SIT)** en Santiago de los Caballeros, incorporando validación electrónica, tarjetas inteligentes y herramientas digitales de gestión, y reafirmando así nuestro compromiso con la innovación y la movilidad sostenible en Latinoamérica.

Con estas iniciativas, Busmatick Group reafirma su misión de **impulsar ciudades más conectadas, sostenibles y modernas** a través de soluciones tecnológicas de vanguardia. ■

Convertimos la potencia que no se usa en una solución eficiente para la recarga de vehículos eléctricos

Contexto | Una red al límite

Las redes eléctricas son la columna vertebral del sistema energético. De ellas depende, por ejemplo, el despliegue de **una infraestructura de recarga capaz de atender al creciente parque de vehículos eléctricos**. Sin embargo, la falta de recursos y de capacidad en la red de distribución ha llevado al sistema a un escenario de saturación que supone un frenazo al desarrollo de la propia industria española, tal y como advierten diferentes colectivos del sector.

Este ‘cuello de botella’ también se traduce en retrasos que alcanzan los 454 días de media a la hora de acometer la instalación de proyectos de energía limpia, como los puntos de recarga para vehículos eléctricos.

En este contexto, soluciones alternativas, eficientes y ya operativas que utilizan instalaciones ociosas para dar servicio, como **Medusa**, adquieren todo su sentido.

Medusa | potencia que ya existe, aplicada al futuro

La empresa Medusa Alternativas de Suministro Eléctrico, S.L. (Medusa) nace el 19 de noviembre de 2021, a iniciativa del **Ente Vasco de la Energía (EVE) y Repsol**, con la vocación de prestar servicios de recarga inteligente de vehículos eléctricos, principalmente vehículos de transporte urbano, a partir de infraestructuras eléctricas existentes con potencia eléctrica disponible.

El proyecto Medusa es un magnífico **ejemplo de incorporación de la demanda a las decisiones que deban tomarse en torno al suministro de electricidad** en el sector eléctrico. Dejan de ser los productores, comercializadores y distribuidores quienes las monopolizan, extendiendo el espacio de decisión a los consumidores y/o clientes.

¿Cómo funciona el modelo Medusa?

Medusa aprovecha infraestructuras eléctricas

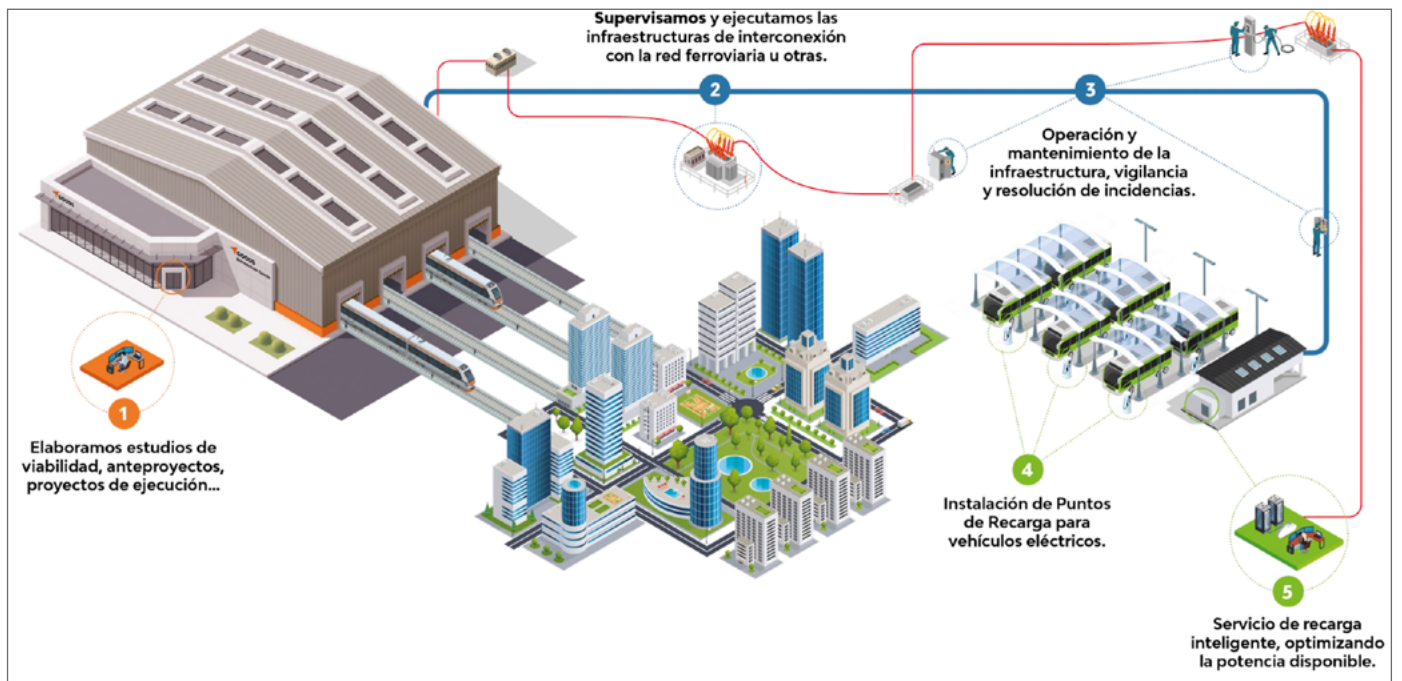
ya conectadas a la red (por ejemplo, de líneas ferroviarias o centros logísticos) que disponen de potencia ociosa en determinadas franjas horarias. **La potencia ociosa se puede compartir en puntos de recarga de terceros, sin necesidad de acometidas nuevas ni ampliaciones de potencia ni complejos trámites burocráticos.**

Esto es posible gracias a la publicación del **Real Decreto-ley 15/2018**, de medidas urgentes para la transición energética y la protección de los consumidores, que por primera vez permite al consumidor final suministrar electricidad a un tercero para la prestación del servicio de recarga eléctrica.

El modelo aporta ventajas tanto para el consumidor que dispone de potencia disponible (consumidor emisor) como para el consumidor que necesita energía para sus vehículos (consumidor receptor).

Ventajas para el consumidor receptor

- **Precios competitivos por el suministro completo de electricidad:** evita todos los costes relacionados con el acceso, refuerzo o acometidas de la red.
- **Disponibilidad de elevadas potencias en entornos urbanos.**
- **Simplificación de los trámites administrativos:** se evita la necesidad de solicitar un nuevo punto de acceso y conexión a la red de distribución, o un aumento de la potencia contratada hasta ese momento.
- **Supervisión permanente de los puntos de recarga de vehículos y de las instalaciones eléctricas:** permite conocer el estado de la infraestructura y sus parámetros en tiempo real (24/7). La potencia ofrecida por cada punto de recarga se adapta a las diferentes condiciones del nivel de batería, el horario de carga, la temperatura ambiental o la disponibilidad de potencia del consumidor emisor.
- **Conexión con los sistemas de gestión del cliente:** facilita la adaptación del sistema dinámico de recarga a las necesidades de ope-



ración de cada compañía (horarios de salida, prioridades de salida, etc.).

Ventajas para el consumidor emisor

- **Obtención de ingresos adicionales** gracias a la prestación de este nuevo servicio desde su instalación ociosa, sin comprometer su infraestructura ni su suministro eléctrico.
- **Refuerzo del compromiso ambiental y reputación corporativa:** participación activa en un modelo de recarga eléctrica sostenible.
- **Innovación sin riesgo operativo:** el modelo Medusa permite al consumidor emisor involucrarse en una solución innovadora sin alterar su consumo ni comprometer su operación diaria.

Caso de éxito | Autobuses urbanos de Bilbao

El Ayuntamiento de Bilbao, de la mano de su concesionario para la explotación del servicio de transporte público urbano, acomete un proceso de descarbonización de su flota que requiere una infraestructura de recarga de una potencia elevada, que la compañía distribuidora no puede soportar. La proximidad de la línea férrea del **Metro Bilbao** puede aportar la potencia necesaria para que **Bilbobus** pueda disponer de sus autobuses cargados en su totalidad a la hora de inicio del servicio.

La solución pasa por una conexión a la red de dis-

tribución eléctrica del Metro Bilbao en media tensión, en la subestación de Lutxana, ubicada a 1 kilómetro de distancia de las cocheras. Dicha instalación finaliza en una red interna de baja tensión a la que se conectan los puntos de recarga. Se instalan dispositivos de control y medida en toda la red para controlar los consumos instantáneos y poder optimizar la recarga de los vehículos sin interferir en las operaciones habituales del Metro Bilbao. Se controla y monitoriza el paso de los trenes para impedir la recarga de los vehículos y evitar la sobrecarga de la infraestructura eléctrica, permitiendo la recarga en los momentos en los que no circulan trenes, gracias a la gestión dinámica de potencia.

Los puntos de recarga, a su vez, se conectan de forma local a un dispositivo que gestiona la información de consumo de la infraestructura del Metro Bilbao y la demanda de los vehículos de Bilbobus, controlando la recarga en cada momento. A su vez, los puntos de recarga están conectados con el Centro de Control de Medusa, para poder actuar remotamente en caso de ser necesario, gracias a la supervisión 24x7 realizada.

La flota de autobuses eléctricos ha recorrido desde su puesta en marcha unos 757.000 km, que, si los hubiera recorrido un autobús de combustible fósil, habría emitido a la atmósfera unas 426 TCO2. ■

Webfleet y RIO ofrecen una conectividad perfecta para los vehículos MAN



Webfleet, la solución de gestión de flotas de Bridgestone, ha anunciado una nueva integración con RIO, una empresa asociada a MAN. Se trata de la primera integración de camiones y autobuses a través del programa OEM.connect de Webfleet, que amplía sus capacidades a los vehículos pesados y refuerza su compromiso con una conectividad de flotas perfecta y sin hardware.

Gracias a esta colaboración, los vehículos MAN equipados con telemática de fábrica ahora pueden conectarse directamente a la plataforma Webfleet a través de RIO. La integración no requiere hardware adicional, instalación ni tiempo de inactividad, lo que proporciona a los operadores de flotas acceso instantáneo a información en tiempo real sobre los vehículos para ayudar a optimi-

zar el rendimiento de sus flotas de camiones y autobuses.

“Este es un hito importante para la estrategia OEM.connect de Webfleet”, afirma Jan-Maarten de Vries, presidente de Soluciones de Gestión de Flotas de Bridgestone. “Al integrarnos con RIO, estamos ampliando las ventajas de nuestra plataforma a los vehículos pesados, ofreciendo una conectividad perfecta y sin hardware que acelera la transformación digital del transporte comercial”.

Con esta integración, los operadores obtienen acceso a un conjunto completo de funciones, que incluyen seguimiento en tiempo real, supervisión del estado del encendido, lecturas del cuentakilómetros, datos sobre el nivel y el consumo

de combustible, e información sobre la velocidad para favorecer una conducción más segura y eficiente. Estas capacidades se incorporan directamente a la plataforma de Webfleet, lo que permite una gestión más inteligente de los viajes, una mejor formación de los conductores y un mayor ahorro de combustible, todo ello sin necesidad de realizar modificaciones ni sufrir tiempos de inactividad.

La integración subraya el compromiso de Webfleet con el crecimiento de su ecosistema OEM.connect, que ahora incluye más de 20 marcas de vehículos líderes. Al trabajar en estrecha colaboración con los fabricantes, Webfleet ayuda a los clientes a conectarse más rápidamente, reducir los costes operativos y obtener información más detallada sobre los datos de flotas de marcas mixtas.

“Esta colaboración refleja nuestro enfoque de futuro en materia de movilidad conectada”, añade de Vries. “Los fabricantes de equipos originales son fundamentales para la próxima fase de la telemática de flotas y Webfleet se enorgullece de estar a la

vanguardia, ofreciendo soluciones escalables y listas para usar que permiten a nuestros clientes mejorar el rendimiento, la seguridad y la sostenibilidad”.

La asociación también refuerza el papel de Webfleet en el avance de la conectividad y la armonización de datos en todo el sector. Como socio de Mobility Data Space, un mercado de datos europeo que permite el intercambio seguro y soberano de datos en todo el sector de la movilidad, Webfleet apoya los esfuerzos para armonizar los estándares de datos entre los fabricantes de equipos originales. Este enfoque colaborativo ayuda a los operadores de flotas a acceder a datos de vehículos coherentes y de alta calidad de múltiples fabricantes, lo que acelera la transformación digital del transporte comercial.

Desde septiembre de 2025, las flotas europeas podrán activar fácilmente sus vehículos MAN. Con un sencillo proceso mediante OEM.connect, los operadores solo tienen que añadir su flota MAN conectada a RIO a Webfleet, sin necesidad de pasos adicionales. ■

UTA Edenred Drive: la nueva app de movilidad de UTA Edenred

Esta nueva app móvil combina la tarjeta de combustible digital UTA EasyFuel® con el buscador de estaciones UTA y muchas más funcionalidades en una sola herramienta fácil de utilizar. La red de repostaje digital de UTA Edenred cuenta con 4.000 estaciones en ocho países.

UTA Edenred, proveedor de servicios de movilidad en Europa y empresa perteneciente a Edenred, lanza UTA Edenred Drive, una nueva aplicación móvil que combina en una misma herramienta las funciones digitales de dos antiguas aplicaciones individuales de UTA Edenred.

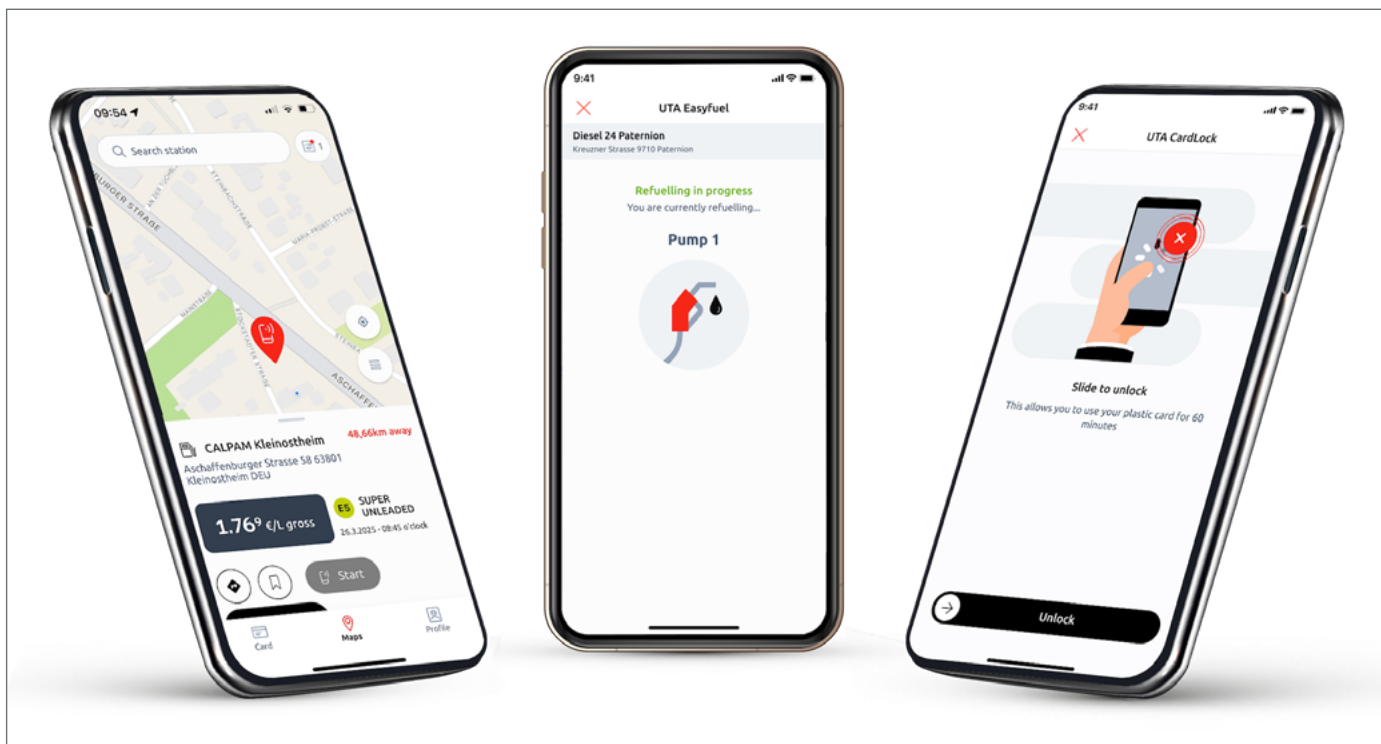
Disponible gratis y en nueve idiomas en las tiendas de iOS y Android, UTA Edenred Drive incorpora las funcionalidades de la tarjeta de repostaje digital

UTA EasyFuel® y las del buscador de estaciones UTA. Este último permite a los usuarios localizar estaciones de repostaje por distancia, tipos de combustible, precios y servicios en la red de aceptación de UTA.

La nueva app cuenta con un sistema de autenticación de doble factor, con un PIN de seguridad y acceso biométrico opcional para mayor protección. Además, si un usuario olvida el PIN de su tarjeta de repostaje UTA, puede recuperarlo a través de la app.

UTA EasyFuel: la tarjeta digital de UTA Edenred

UTA EasyFuel® permite a los usuarios tramitar transacciones de repostaje de forma rápida y



segura en el propio surtidor a través del teléfono móvil. La tarjeta de combustible digital reduce el riesgo de uso fraudulento y elimina la necesidad de hacer cola en caja.

Además, se puede utilizar en más de 4.000 estaciones de repostaje en ocho países, entre otros: Alemania, Austria, Bélgica e Italia. Las marcas afiliadas incluyen HEM/Tamoil, Westfalen, Q1, AVIA, Classic, Hoyer, Tamoil, Maes y PMO. Y está previsto añadir otras muchas a medida que UTA Edenred amplíe su red de repostaje digital.

UTA CardLock refuerza la seguridad de la tarjeta

La opción de seguridad UTA CardLock integrada en la app UTA Edenred Drive ofrece todavía mayor protección contra los usos indebidos, ya que permite poner UTA Card en modo seguro y bloquear su utilización. Para efectuar las transacciones, la tarjeta se activa durante un período de 60 minutos. Después, la tarjeta vuelve automáticamente al modo seguro. La activación puede realizarla el conductor a través de la app, o un gestor de flota a través de UTA Service Center.

Pierre Jalady, director general de Edenred Mobility EMEA y CEO de UTA Edenred, afirma: “UTA Edenred Drive es una incorporación importante a

nuestra oferta digital. Integra funciones que facilitan el día a día de los conductores y, gracias a UTA CardLock, protege eficazmente contra los usos indebidos de la tarjeta”.

Características adicionales previstas

En los próximos meses, UTA Edenred incorporará nuevas opciones a la app UTA Edenred Drive. Algunas de las mejoras previstas son: la ampliación de las opciones de navegación y de filtros, la incorporación de asistencia en carretera 24 horas, y la localización de puntos de carga durante el trayecto, mediante UTA eCharge®.

UTA Edenred Drive: no solo para los clientes de UTA

La app de movilidad de UTA Edenred es útil sobre todo cuando se combina con una tarjeta de repostaje UTA. Sin embargo, puede ayudar a cualquier conductor, incluso a aquellos que no dispongan de UTA Card ni cuenta de cliente de UTA. La función de búsqueda de UTA Edenred Drive, por ejemplo, ayuda a los usuarios a localizar las estaciones de repostaje más cercanas, así como aquellas que dispongan de tipos de combustible específicos, precios, horarios y servicios especializados, como aparcamientos para camiones y limpieza de vehículos en la red europea de UTA. ■

COLABORADORES

AENOR
Confía

 **altro**

ascabus

 **AUMOVIO**


BEULAS

BUSMATICK
GROUP

 **Castrosua**

 **DHEMAX**
The Smart Inside Mobility

EAE Business
School

endesa

EVERSHEDS
SUTHERLAND

 **IFEMA
MADRID** | **fiaa** 

Friilink

gmv
INNOVATING SOLUTIONS

GRUPO
CLAVE
Reclutamiento
Internacional


GRUPOLAE
EMPRESAS

 **HANOVER**

Hidral  **Gobel**

 **hispacold**

HOWDEN

 **Iberdrola**

ICTES Instituto
para la Calidad
Turística Española
y la Sostenibilidad

 **Impuestalia**
REVISIÓN DE VALORES CATASTRALES

 **INDRA**

 **INSIA**

 **Irizar**

IVECO
BUS

 **JMB**

KPMG

 **MAN**

 **manglai.**



 **MOVECLEAN**

Otokar
SOMAUTO

 **SCANIA**

SVR
SERVREAC
Servicio de Remolaje Especializado
en Autocares y Camiones

SETRA

REPSOL
Solred

speed
BOX

 **S CALL**

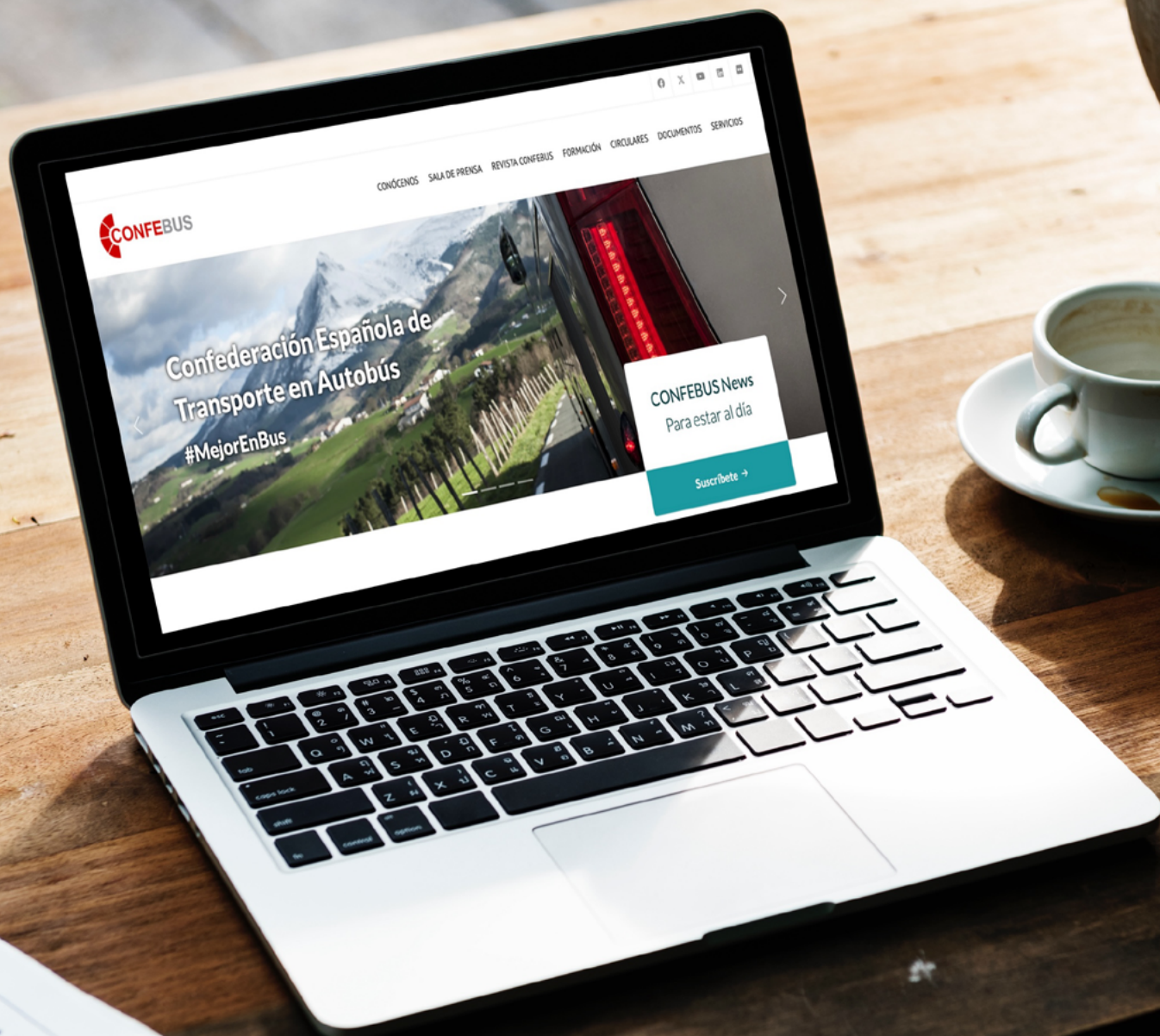
 **UJA** | **Edenred**

V O L V O

 **webfleet**

 **YUTONG**

Te acercamos a
LO QUE TE IMPORTA
www.confebus.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       