

## El Gobierno 'reequilibrará' los contrarios del Regular afectados por la pandemia

El BOE ha publicado el RD-L 37/2020, de 22 de diciembre, de medidas urgentes para hacer frente a las situaciones de vulnerabilidad social y económica en materia de transportes.

### Protagonistas



Nir Erez

El big data y sus posibilidades ante la nueva movilidad, a análisis por parte del CEO de Moovit. / Pág. 2



Marta Serrano

La nueva gerente de EMT Valencia explica sus planes en una de sus primeras entrevistas. / Pág. 10



Rafael Barbadillo

La segunda edición del Barómetro Confibus evidencia las malas perspectivas de los empresarios. / Pág. 19



Alfonso Sánchez

El gerente de EMT Madrid participó en la presentación de una app que facilita la ocupación. / Pág. 28

Dicho Real Decreto-Ley de referencia regula, en su artículo 2, el "reequilibrio económico de los contratos de gestión de servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera de uso general para paliar las consecuencias del Covid-19 tras la finalización del estado de alarma declarado por el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo". Del mismo modo, el autobús ha sido incorporado como sector a tener en cuenta por el futuro Plan estatal de turismo. **Panorama / Pág. 5**



### VOLVO

Con el 7900 articulado eléctrico, sigue creciendo la familia electrificada. **Contacto / p. 23-26**



### MAN

La transmisión automatizada Ecolife 2 se irá incorporando poco a poco a toda la gama. **Novedades / p. 22**



### SCANIA

El primer suburbano propulsado por biometano ya circula por Zaragoza. **Novedades / p. 27**

## Juan Luis Castro: 'Nelec es un hito en el proceso de producción'

"Este nuevo autobús va a suponer un antes y un después en el mercado, y también en la forma de desarrollar y producir vehículos en el futuro", declara el consejero delegado de Castrosua ante la inminente presentación del Nelec, una carrocería urbana desarrollada sobre un chasis eléctrico (el primero, de Scania), "fruto de un trabajo de reflexión y de cuidado al detalle en todos los campos", destacando el elevado "grado de personalización que supone en prácticamente todo lo que podamos imaginar". **Entrevista / Pág. 6**



## Las matriculaciones pierden un tercio de su volumen en 2020

En concreto, un -37,9%. Este es el dato aportado por Anfac y el resto de las Asociaciones del Sector, bastante más positivo de lo que se podía esperar hace unos meses, dentro de la gravedad. Los autobuses y autocares descienden un 34,6% respecto al año anterior, gracias en parte a un diciembre al alza (+79,9%), mientras que los microbuses pierden un 50,4% acumulado. Por marcas, claro dominio de Mercedes-Benz en ambos segmentos. **Coyuntura / Pág. 50**

### Sumario

#### Los Planes de futuro del Sector, al detalle

Amplio Dossier que recoge todas las aportaciones de las Organizaciones empresariales. / **Pág. 31**

Opinión / Editorial / Tribuna..... 2-3  
De Frente: 'Ayudas discrecional' .... 4  
Panorama / Actualidad ..... 5-17  
Dossier: 'Movilidad Covid' ..... 18  
Informe: 'Anetra y LOTT' ..... 43  
Informe: 'Facua' ..... 47  
Innovación: 'Hidrógeno' ..... 53



## Récord de usuarios y páginas vistas

La Plataforma Digital del Transporte del Grupo NEXO, que año tras año refuerza su liderazgo como el 'portal' de noticias de Transporte al que más tiempo dedican los profesionales del Sector, en

el entorno de los 11 minutos, registra en el cómputo global de 2020 un amplio incremento de usuarios (324.000), sesiones (467.000) y páginas vistas (1,7 millones), creciendo todos los parámetros por encima del 50%.

# ¿QUIERES DESCUBRIR NUESTRA NUEVA ESPECIE?

Inscríbete en [www.nelec.castrosua.com](http://www.nelec.castrosua.com) para conocerla en streaming el próximo 14.01.21 a las 12h.

**Castrosua**

**NELEC**

**Tribuna****El big data y la movilidad en la era post-covid (y II)**

Nir Erez

**S**I LOS DATOS REVELAN un desajuste de servicios, puede recurrirse al transporte bajo demanda. En áreas donde se encuentre que la demanda es mucho más baja que antes del Covid (por ejemplo, en ciudades dormitorio donde gran parte de la fuerza laboral ahora trabaja desde casa), se puede activar un servicio bajo demanda, manteniendo así la disponibilidad de transporte para esos ciudadanos y usando los autobuses infrautilizados para cubrir áreas con mayor demanda. Y como las plazas de los vehículos bajo demanda son limitadas, los pasajeros se aseguran poder mantener la distancia de seguridad. El transporte bajo demanda es mucho más flexible y ágil para responder a situaciones de emergencia como la pandemia.

Otra de las nuevas formas de transporte que escalonaron puestos en el orden de preferencias del usuario fueron las opciones de micromovilidad. Tras el levantamiento de las restricciones, se revelaron como una alternativa segura para los ciudadanos que deseaban continuar desplazándose pero les preocupaba mantener la distancia de seguridad. Muchos lo probaron por primera vez y ahora han integrado esta opción de transporte en sus hábitos diarios, no sólo por seguridad, sino también por su contribución a tener ciudades menos ruidosas, más seguras y limpias.

El compromiso de muchas ciudades con la movilidad sostenible ha salido reforzado de esta pandemia. En España, ciudades como Barcelona, Vitoria o Valladolid crearon carriles bici, espacios peatonales y/o ampliaron aceras por la pandemia. Según un estudio

elaborado por McKinsey Center for Future Mobility, el 60% de los viajes que se realizan en todo el mundo podrían ser realizados con opciones de micromovilidad, ya que son inferiores a 8 km.

Ya sea como alternativa única, o como primer y último tramo en combinación con alternativas tradicionales de transporte público, las opciones de micromovilidad están en auge y ciudades y operadores deben, para adaptarse a este cambio, aliarse con empresas de micromovilidad para reducir el uso del coche privado.

No podemos olvidar otro de los avances que tradicionalmente se estaban implementando con menor rapidez en muchos países y que, hoy más que nunca, cobran urgencia: la posibilidad de realizar pagos *online* y presentar sus billetes de manera *contactless*. Este servicio se ha vuelto imprescindible en el proceso de digitalización, ya que no solo garantiza al viajero un contacto mínimo en su uso y disfrute de la red de transporte, sino que además dicha automatización supone un incremento de eficiencia en la gestión de la red.

Los pagos sin contacto no solo mantienen seguros a los pasajeros, sino también a los empleados del tránsito. Dado que los pagos de tarifas sin contacto se pueden inspeccionar visualmente o escanear en las unidades de validación, los empleados de las agencias de tránsito (conductores o quizás empleados que trabajan en los centros de tránsito del metro) ya no necesitan manejar efectivo, tarjetas o interactuar con la infraestructura de emisión de billetes, por lo que ayuda aún más a mantener el distanciamiento social.



**El transporte público es esencial en nuestras vidas, porque muchos dependen de sus servicios para ir al trabajo, al colegio o a lugares de ocio**

Está claro que el transporte público es una parte esencial de nuestras vidas, ya que muchos dependen de él para moverse por sus ciudades, llegar a sus lugares de trabajo, el colegio o ir al médico. En Moovit, creemos que debemos hacer todo lo que esté en nuestra mano para ayudar a que puedan hacerlo de la manera más segura.

Estas tres innovaciones en el sector de la movilidad son las más inmediatas que hemos de implementar por la realidad de emergencia sanitaria que vivimos, pero hay muchas otras en las que ya se está

trabajando para moldear el futuro de nuestras ciudades. Innovaciones que no solo garanticen la seguridad, sino que también reduzcan el uso de vehículos privados para un descenso de la congestión y contaminación. Estas son las ciudades con las que soñamos en Moovit, ciudades limpias, sostenibles y seguras donde llegar a nuestros destinos sea fácil y rápido. Todo ello potenciado por el poderoso Big Data, que nos ayuda a tomar las decisiones adecuadas en el momento y lugar preciso.

**Nir Erez** es cofundador y CEO de Moovit.

**Columna****El transporte público es seguro (I)**

Miguel Ruiz

**L**A CRISIS DEL Covid-19 ha generado una situación de incertidumbre en torno a la seguridad de viajar en transporte público. A esta inédita situación que vive la población se suman los mensajes generados desde algunas Administraciones, que han aconsejado evitar este medio de transporte, fomentando el empleo del vehículo privado o planteando la reducción de la ocupación de este. Mensajes que, sin duda, perjudican el futuro de la movilidad sostenible y del único Sector que garantiza una accesibilidad plena y universal a la población en su conjunto.

Si bien es cierto que los datos de los últimos meses señalan que se está recuperando la confianza de los usuarios, visibilizado en el aumento del número de usuarios del transporte público en muchas regiones del mundo tras la notable caída provocada por los confinamientos para combatir el Covid-19, todavía no se han recuperado los niveles prepandemia ni tampoco la senda que se había iniciado hacia la movilidad sostenible y la descarbonización por el medio ambiente.

Es importante recordar que en el uso del transporte público se asienta la verdadera movilidad sostenible, dado que es el modo que asegura la lucha más efectiva contra la contaminación y el cambio climático. Además, es el medio más eficiente para transportar al mayor número de personas ocupando el menor espacio público posible y el que más contribuye a reducir el tiempo invertido en los atascos. Sus beneficios redundan, en definitiva, en una mejor calidad de vida en las ciudades y sus áreas metropolitanas.

Por todo ello, y para garantizar la seguridad del Sector, las autoridades y operadores de transporte público hemos aunado todos nuestros recursos para adaptar las redes y servicios. Entre las medidas a destacar podemos enumerar el incremento de la capacidad operativa, invirtiendo en nuevas tecnologías para proporcionar información en tiempo real a los usuarios y gestionar la tasa de ocupación, para hacer cumplir meticulosamente las medidas y protocolos de seguridad.

**Miguel Ruiz** es el presidente de **Atuc** (continúa en la pág. 56).

**Apuntes****La reforma de la LOTT**

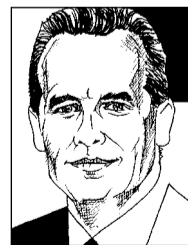
Luis Ángel Pedrero

LA ASAMBLEA ANUAL de Anetra, celebrada a comienzos de diciembre, dejó como principal novedad la solicitud cursada por la Organización de una reforma de la LOTT para desregular el discrecional, y hacer posible "que podamos ofertar un transporte 'plaza a plaza', algo que ya permite la tecnología, sin depender de las agencias de viajes", tal y como declaró su presidente, y en determinados trayectos que pudieran ser coincidentes con líneas regulares. Algo sobre lo que la Administración, "por primera vez en mucho tiempo, se muestra receptiva", por lo que podríamos estar ante un hito histórico.

**Relevo al frente de Acea**

Oliver Zipse

Oliver Zipse, presidente del Consejo de Administración de BMW Group, dirigirá la Asociación Europea de Fabricantes (Acea), tras ser elegido por su Consejo de Administración. A partir de enero, sustituye a Michael Manley, director ejecutivo de Fiat Chrysler Automobiles (FCA). "2021 será un año crucial para la industria automotriz de la UE en la transición hacia la movilidad sostenible. Esta aspiración se produce en el contexto de la pandemia de Covid-19, pero estamos convencidos de la necesidad de unir fuerzas en todas las industrias y con los líderes políticos".

**Un año de ilusión**

Stephane de Creisquer

EL NUEVO DIRECTOR gerente de MAN Truck & Bus Iberia afronta el año con ilusión, aunque renocce el momento difícil que vive el segmento discrecional debido a las restricciones de movilidad y a la caída del turismo, una situación sobre la que "no se atisba cierta recuperación hasta el próximo verano". Para ayudar en lo posible a sus clientes, MAN está proponiendo "unas carencias de pago en las operaciones de *leasing*, un pequeño alivio. También hemos flexibilizado las deudas, ofrecemos financiación sin intereses para las operaciones de mantenimiento o reparación...".

## Editorial

# ¿Mirar atrás o hacia delante?

**P**OR FIN HEMOS DICHO ADIÓS, y con la voz bien alta, al año 2020. Ojalá que no vuelva nunca ni se repitan todas las desgracias por las que le recordaremos. Porque han sido muchas, y a cual más dolorosa.

Sin embargo, la vida sigue. Esta afirmación, al igual otras como "es lo que hay" o "no queda otra", se han convertido en parte importante de nuestro vocabulario. Casi sin darnos cuenta, las pronunciamos cuando caemos en la cuenta de que, por mucho que queramos, hay circunstancias a nuestro alrededor que se nos escapan. Y no son pocas ni baladíes.

Pero, si no podemos hacer nada al respecto, ¿de qué vale lamentarse? ¿Qué nos aporta agachar la cabeza? ¿Por qué caer en el desánimo constante? De acuerdo que es muy complicado no tomar el camino fácil, sin duda, pero el Sector no está aquí para eso.

El ejercicio 2020 es historia, y aunque sus consecuencias, tanto a nivel personal como profesional, tardarán mucho en superarse, el año 2021 comienza. Y es momento de decidir si lo vivimos con la vista puesta en lo mal que nos ha ido, o con la cabeza pensando en cómo resolver el futuro a corto y medio plazo.

La opción B parece la más proactiva. Básicamente, porque no se puede cambiar el pasado. El transporte de viajeros por carretera ha dado muestras, desde el pasado mes de marzo, de ser un actividad esencial para toda la sociedad. ¿Qué es lo que más echamos todos de menos entre mediados de marzo y comienzos de mayo? La movilidad. Eso que no pudimos disfrutar. ¿Y de quién depende dicha movilidad? De nuestro Sector.

Por lo tanto, la base para empezar a construir ya la tenemos. Y le sobra solidez. La demanda va a volver, aunque no sepamos cuando. El flujo de viajeros repuntará, las fronteras se volverán a abrir, la población viajará y el turismo volverá a ser la primera industria de este país, con el

consiguiente beneficio para los operadores de transporte, que fueron, son y serán imprescindibles en el proceso de recuperación.

Precisamente sobre ese aspecto, hemos recopilado en esta edición las principales aportaciones de las Organizaciones empresariales del Sector. El Gobierno y el Ministerio elaboran planes de recuperación y resiliencia, más que necesarios, con el buen tino de consultar a los afectados sobre las medidas que se podrían implementar.

Y, ante esta pregunta, Confibus, Anetra y Atuc no han tardado en dirigirse al Mitma para hacerles llegar su parecer. La cuantía de las ayudas y su tiempo de vigencia difieren, pero todos los planes sectoriales tienen un denominador común: la necesidad de echar una mano a un Sector que lo necesita, que ha cumplido con creces sus obligaciones, que ha tomado todas las medidas de protección necesarias mucho antes de que fueran obligatorias, que han dado servicio al personal esencial a coste de su propio bolsillo, y que ahora no puede mantener esta actividad durante los seis meses que, se calcula, tardará en recuperarse cierta normalidad en cuanto a la movilidad internacional.

De la eficacia de la vacuna (¿quién nos iba a decir en verano que habría varias aprobadas por las autoridades sanitarias, y que ya se estaría suministrando a la población de riesgo?) y de la rapidez de su distribución, junto con esa recuperación del turismo (se apunta a la temporada de verano), depende la supervivencia de muchas empresas de transporte. En buena parte, pequeñas y familiares. Es decir, con recursos limitados que, a buen seguro, empiezan a escasear.

Al final de este semestre se encuentran los fondos europeos. Que a buen seguro llegarán y servirán para apuntalar todo lo que se haya realizado hasta entonces, pero no olvidemos que es necesario seguir respirando (en el sentido profesional de la palabra) para que sirvan de algo.

Que le sea útil. Es nuestro mayor interés.

*El Sector puede lamerse las heridas y lamentarse, o afrontar el difícil reto de seguir operando*

## Nexobús

Periódico Profesional del Transporte de Viajeros por Carretera y Urbano

PRESIDENTE: **Eugenio de Quesada**  
CONSEJERO-DELEGADO: **Carlos Ortiz**

DIRECTOR  
**CARLOS ORTIZ RODRIGO**

DIRECTOR ADJUNTO: **Eugenio de Quesada**

SUBDIRECTOR: **Daniel Gallego Aliás**

REDACTORES Y COLABORADORES

Eduardo Santamaría | Marga González | Salvador Hernández  
Erenea Rubio | Pablo García-Diego | Ignacio Samper | Enric Arenós

**NEXO**  
editores s.a.

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN

✉ Pº. Reina Cristina, 6 - 1º. 28014 Madrid  
Centralita: 91 369 41 00 (20 líneas)

Web: Nexobus.com | Mail: redaccion@nexobus.com

DIRECTOR FINANCIERO: José Manuel de la Torre | DIRECTOR JURÍDICO: Santiago Moratalla  
JEFE DE CONTABILIDAD: Javier Contreras | JEFE DE PERSONAL: Ignacio González del Yerro  
DIRECTOR DE INFORMÁTICA: José Manuel Lavilla | PLATAFORMAS DIGITALES: Joaquín Abad  
DEPARTAMENTO DE PUBLICIDAD (DEPARTAMENTO PROPIO): Nexopublic SRL (Grupo NEXO)  
SALONES TURNEXO Y FACTURACIÓN: María José González | ADMINISTRACIÓN Y CONTROL: Raúl López  
SUSCRIPTORES: Mar Fernández | ATENCIÓN AL CLIENTE: Mercedes León | EVENTOS: Belén Pérez

SERVICIOS EDITORIALES: Aborda (Asesoría Contable y Fiscal) | Aconfisa (Asesoría Legal) | Nexopublic (Diseño y Publicidad) | Nexo Creativo (Autoedición) | Nexotel (Información Electrónica) | Herrero (Propiedad Industrial) | Nexodata (Base de Datos) | Impresa Norte (Impresión y Papel)

NEXOBÚS, el Periódico Profesional del Transporte de Viajeros por Carretera y Urbano, es una Publicación Independiente de los Intereses del Sector / © NEXOBÚS es una Marca Registrada de Nexo Editores SA © Copyright NEXO EDITORES SA y Grupo NEXO / Depósito Legal: M-8048-2012 / ISSN: 1699-3160 / Impreso en España

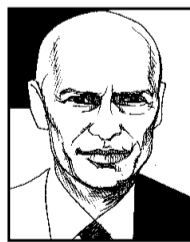
UNA PUBLICACIÓN DEL GRUPO **Nexo**

### Directa

#### Impera la cordura

HA COSTADO, PERO AL final, el sentido común se ha impuesto en el conflicto de las ITVs. El pasado mes de Octubre, la asociación de ITVs inició una batalla judicial ante el Tribunal Supremo para intentar revocar el Auto judicial, que decretaba la suspensión cautelar de la Orden Ministerial publicada el pasado mes de Mayo, la cual regulaba la forma de pasar la ITV a los vehículos que no pudieron hacerlo durante el primer estado de alarma, aunque dicho recurso fue posteriormente desestimado. De hecho, las ITVs en algunas Comunidades Autónomas se han negado durante estos meses a cumplir el Auto judicial con la excusa de que está publicado en el BOE, por lo que tras su publicación en el Boletín Oficial de este miércoles 30 de Diciembre deberán acatar dicha decisión judicial.

### Personaje del Mes



CASTROSUA ANUNCIA UN INICIO de año lleno de novedades, puesto que dentro de apenas unos días presentará el Nelec, un nuevo modelo con el que sella su compromiso con la innovación, pues se ha convertido en su primera carrocería construida (sobre un chasis urbano eléctrico de Scania) con la implantación de metodología 3D en todas las fases, reduciendo así el tiempo de diseño y fabricación y también agilizando la personalización.

### Juan Luis Castro

*Castrosua inicia el año con el lanzamiento de Nelec, su primera carrocería construida sobre chasis eléctrico*

### Marcha atrás

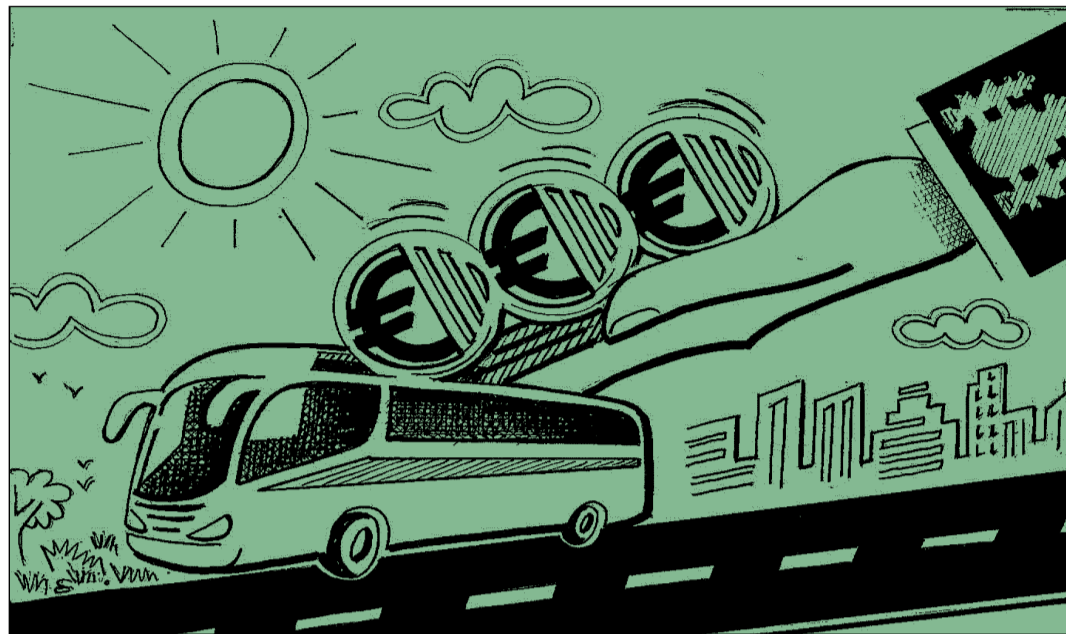
#### Primeras consecuencias

COMO HAN DENUNCIADO todas las Asociaciones de transporte de viajeros por carretera, las declaraciones relacionadas con la presunta falta de seguridad del transporte público han calado en la población, y una muestra más se deduce de los datos del Informe 'El coche en tiempos del Coronavirus' del portal especialista de automoción AutoScout24, elaborado a partir de las respuestas de 5.800 encuestados en un total de 11 países. Frente a otras formas de desplazamiento como el transporte público, el vehículo particular es percibido por ocho de cada 10 europeos como el medio más seguro para realizar trayectos como ir al trabajo o llevar a los niños al colegio. De hecho, hasta 32 millones de personas al mes han sido usuarias del coche a lo largo de este año en toda Europa, según AutoScout24.



**X De Frente****¿Son suficientes las ayudas al transporte discrecional?**

**E**L GOBIERNO DE ESPAÑA ha aprobado una serie de medidas urgentes para apoyar al sector turístico, la hostelería y el comercio minorista y aliviar la situación de las empresas y autónomos relacionados con estas actividades —entre ellas, el transporte discrecional—, favorecer su viabilidad y evitar cierres como consecuencia de la pandemia de la Covid-19. La ministra de Hacienda y portavoz del Gobierno, María Jesús Montero, ha destacado que las iniciativas, que se suman a las ya adoptadas desde el principio de la crisis sanitaria, tendrán un impacto de unos 4.220 millones de euros. Entre las medidas aprobadas, destacan la creación de un nuevo tramo de la línea de avales del ICO, un aplazamiento de deudas tributarias, el aumento de la reducción en la tributación por el sistema de módulos en el IRPF del 5% actual al 35% para el año 2020 o medidas dirigidas a arrendamientos de locales de negocios.

**A favor****Ayudas al transporte discrecional**

**E**L CONSEJO DE Ministros ha aprobado un Plan de Refuerzo para la hostelería, el turismo y el comercio con nuevas medidas que pretenden aliviar la situación de empresas y autónomos



relacionados con estas actividades y atender sus costes fijos como los salarios, arrendamientos o pago de impuestos, entre otros, para permitir que puedan mantener su viabilidad y no se vean abocados al cierre como consecuencia de la pandemia. Destaca la creación de

un nuevo tramo de la línea de avales del ICO aprobada en el Real Decreto-ley 25/2020, para pymes y autónomos del sector turístico, hostelería y actividades anexas dotada con 500 millones de euros y con hasta un 90% de garantía. Esta línea permitirá obtener financiación a empresas muy afectadas por la Covid-19 como las agencias de viajes, el transporte discrecional y el sector alojativo.

**María Jesús Montero** es ministra de Hacienda y portavoz del Gobierno.

**En contra****Sin transporte no hay turismo**

**E**L TRANSPORTE en autobús tiene una importancia estratégica muy relevante para la economía española por su estrecha vinculación al sector turístico, primera industria de nuestro



país, resultando fundamental para la cadena y oferta turística. No en vano, el autobús destaca por ser el modo colectivo que más viajeros mueve en España gracias a su capilaridad, que le permite llegar a donde otros modos no pueden, a la vez que se viaja con todas las

comodidades posibles. Aunque la mayoría de los turistas entran en nuestro país por avión, los desplazamientos a nivel interno los realizan por carretera. El autobús, por tanto, colabora a que el sector

turístico español ocupe el liderazgo mundial. Sin transporte, no hay turismo. Confibus considera que para la recuperación del transporte de viajeros por carretera se precisan más medidas de apoyo urgentes.

**Rafael Barbadillo** es el presidente de Confibus.

**Análisis****Aumentar las ayudas**

**E**L GOBIERNO DE ESPAÑA ha puesto encima de la mesa un gran número de medidas destinadas a garantizar la viabilidad de las empresas y autónomos españoles y el mantenimiento de millones de empleos, algunas de las cuales pueden ser aprovechadas por el sector del transporte de viajeros por carretera.

A pesar de estas ayudas, el Sector se encuentra en una situación desastrosa, tal y como destaca un informe internacional de la Organización Internacional para el Transporte por Carretera (IRU), que revela las catastróficas repercusiones del coronavirus en la industria del transporte por carretera, provocando un altísimo riesgo de impago e insolvencia en el Sector a nivel mundial. Además, este mismo estudio muestra que la inacción de los gobiernos, que podría conducir a una ola de quiebras, está provocando que las pérdidas globales para el transporte de viajeros por carretera se hayan incrementado al menos hasta los 500.000 millones de dólares para el transporte de pasajeros. La situación es particularmente desastrosa para Europa, donde las pérdidas previstas para los operadores de transporte de viajeros se han disparado a los 94.000 millones de dólares.

Diferentes asociaciones de transporte españolas e internacionales consideran que las ayudas puestas en marcha son insuficientes y creen necesarias nuevas medidas para lograr una verdadera recuperación del transporte de viajeros por carretera.

# Expertos en Consultoría de Transporte por Carretera

## De Profesional a Profesional

✉ Solicite Información, pre-Estudio y datos sobre Ayudas y Subvenciones a [direccion-tecnica@nexopublic.net](mailto:direccion-tecnica@nexopublic.net)

- Evaluaciones de Calidad.
- Estudios de Mercado.
- Estudios Estratégicos.
- Autodiagnósticos de Empresa.
- Análisis Sectoriales.
- Desarrollos en Internet.
- Fusiones y Adquisiciones.
- Búsqueda de socios financieros.

**Nexopublic**  
CONSULTING  
Lope de Vega, 13. 28013 Madrid. ☎ 91 369 41 00. Fax 91 369 18 39

Aprobado por el Gobierno el pasado 22 de diciembre, en el Real Decreto-ley 37/2020

## Se 'reequilibrarán' los contratos del regular afectados por el Covid

El BOE ha publicado el Real Decreto-ley 37/2020, de 22 de diciembre, de medidas urgentes para hacer frente a las situaciones de vulnerabilidad social y económica en el ámbito de la vivienda y en materia de transportes. Dicho RD-Ley de referencia regula, en su artículo 2, el "reequilibrio económico de los contratos de gestión de servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera de uso general para paliar las consecuencias del Covid-19 tras la finalización del estado de alarma declarado por el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo".

### Beneficiados

Este RD-Ley es solamente de aplicación a los servicios concesionales de la titularidad del Mitma, si bien no es descartable que las CCAA dicten similar normativa para las concesiones de su titularidad, como apunta Fernando J. Cascales, experto en el Sector de reconocida ascendencia y conocimiento en materias de transporte.

Así, "por el periodo comprendido entre la finalización del estado de alarma declarado por el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, y el 30 de junio de 2021, los contratos de gestión de servicios públicos de transporte regular de



viajeros por carretera de uso general de titularidad de la Administración General del Estado podrán ser reequilibrados económicamente".

### 20 días hábiles

Es importante indicar, a juicio de Cascales, que la solicitud de reequilibrio se presentará ante la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en el plazo de 20 días hábiles desde la entrada en vigor (23.12.2020) del Real Decreto-ley, si bien sin perjuicio de esta solicitud, antes del 31 de agosto

del año 2021, deberá remitirse a la Dirección General de Transporte Terrestre los datos y el resto de la documentación referida en el anexo II.

Se significa que este RD-Ley no se refiere, como así se hizo en el art.24.2 del Real Decreto-ley 26/2020, de 7 de julio, a "los contratos cuyo periodo de recuperación de la inversión haya concluido", esto es, a los servicios que estando caducados se continúan explotando a precario, sin título contractual alguno, por las empresas que fueron concesionarias de los mismos.

## Direbús está 'sorprendido' ante la ampliación de la edad del Regular

La Asociación recibe "con estupor" el RDL 37/2020 de 23 de diciembre que amplía en 15 meses la antigüedad de los vehículos para el transporte de uso general.

"Muchos son los meses que lleva el Sector del transporte, especialmente los segmentos de discrecional y turístico y Regular de Uso Especial, esperando por parte de las diferentes administraciones (sobre todo del Ministerio del que en teoría dependen, Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana), respuestas a la gravísima situación económica por la que atraviesan miles de microempresas y pymes, del 95% de carácter familiar", debido al cese obligado de su actividad el pasado marzo debido a las medidas de restricción de la movilidad.

Ahora, 10 meses más tarde, aquellas medidas "siguen ahogando la actividad económica de todo el país, situando el sector de la movilidad y el sector turístico al borde del abismo económico, sin que nadie pueda discutir los

efectos que se extenderán durante los próximos meses y años".

"La insolvencia financiera es ya, a día de hoy, denominador común de la mayor parte del tejido empresarial", situación que el Sector lleva 10 meses afrontando, "intentando ser responsable en la solicitud de medidas que vengan a paliar los efectos de una crisis que, de seguir así, acabará con más del 50% de las empresas", apuntan desde la Asociación.

### Rabia y frustración

Una de estas medidas, que además no tendría coste alguno para la Administración, es la homogeneización en España de la antigüedad máxima permitida para la realización de transporte escolar: "No parece descabellado solicitar al Gobierno que, habida cuenta que autocares de un valor medio de 250.000 euros, que han estado parados desde el pasado febrero perdiendo valor día tras día, y que han debido continuar pagándose con ingresos cero, puedan ser utilizados, como lo



son en Baleares, en Canarias, Ceuta o Melilla y en múltiples países del resto de la Unión Europea, para el transporte escolar más allá de los 16 años de antigüedad".

Por ese motivo, "el colectivo de microempresas y pymes dedicadas al transporte discrecional, turístico y regular de uso especial, reciben con frustración, con decepción y por qué no decirlo con rabia, la noticia de que a las 49 empresas dedicadas al transporte regular de uso general verán incrementada la antigüedad 15 meses".

## El autobús forma parte del Plan de ayudas al turismo

Como eslabón clave de la cadena turística, y tras las reiteradas peticiones por parte de la Confederación Española de Transporte en Autobús (Confebus) a las distintas Administraciones y grupos políticos desde el pasado mes de marzo, el autobús ha sido incluido dentro del plan de apoyo al sector turístico aprobado ayer en el Consejo de Ministros. El transporte en autobús tiene una importancia estratégica muy relevante para la economía española por su estrecha vinculación al sector turístico, primera industria de nuestro país, resultando fundamental para la cadena y oferta turística (excursiones, congresos, ferias, fiestas populares, espectáculos, circuitos...).

El autobús destaca por ser el modo colectivo que más viajeros mueve en España "gracias a su capilaridad, que le permite llegar a donde otros modos no pueden", para acceder a las poblaciones más recónditas a la vez que se viaja con todas las comodidades posibles. "Aunque la mayoría de los turistas entran en nuestro país por avión, los desplazamientos a nivel interno los realizan por carretera, siendo, por tanto, un elemento clave para su satisfacción, es en este punto donde cobra protagonismo un actor que puede pasar desapercibido, pero que,



sin duda, colabora a que el sector turístico español ocupe el liderazgo mundial: el autocar. Sin transporte, no hay turismo", explica Rafael Barbadillo, presidente de Confebus.

### Batería de medidas

Así, dentro del Plan para la Recuperación y Resiliencia del Sector que presentó al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana el pasado mes de diciembre, desde la Confederación plantean al gobierno una batería de medidas para mitigar el impacto de la crisis centradas en facilitar la liquidez para las empresas para mantener la viabilidad de los servicios y el empleo, la creación de un fondo de financiación, la prolongación de los ERTES todo lo que sea necesario, la puesta en marcha de una campaña publicitaria que fomente el turismo, la moratoria en el endeudamiento de las empresas por la inversión en flota de vehículos, la reducción del IVA al 4% y el lanzamiento de una campaña para la recuperación de la confianza de los viajeros en este transporte seguro.

## Atuc traslada sus propuestas de recuperación al Ministerio

La Asociación de Transportes Públicos Urbanos y Metropolitanos (Atuc) ha mantenido una reunión con diversos representantes del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para presentar el documento que ha elaborado, junto a todos los operadores de transporte colectivo urbano y metropolitano, que recoge las aportaciones del Sector al Plan de Recuperación y Resiliencia.

Este documento refleja las necesidades del transporte público, no contempladas en los planes establecidos del Ejecutivo, y señala la necesidad de una inversión de 8.497 millones de euros para impulsar los servicios de autobús, metro y tranvía.

### Medidas sanitarias

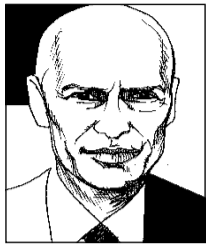
A la reunión asistieron, por parte del Ministerio, María José Rallo, secretaria general de Transportes y Movilidad; y Mercedes Gómez, directora general de Transporte Terrestre. El Plan tiene el objetivo de



contribuir a la transformación de las ciudades a partir de la dotación de sistemas de locomoción más rápidos, cómodos e intuitivos de usar, además de mejorar la eficiencia de la operación de los sistemas de transporte público urbano y metropolitano.

Asimismo, la propuesta presentada al Ministerio contempla la disminución de la huella de carbono que la movilidad privada produce. No se debe olvidar que el 30% de contaminación del aire de las ciudades tiene su origen en la movilidad.

## “Entrevista



**Juan Luis Castro es el presidente de Castrosua, que el próximo día 14 presentará el primer autobús urbano eléctrico carrozado de España, altamente personalizable, que el carrocerero ha desarrollado sobre un chasis Scania.**

**N**ELEC IMPACTA por su diseño y elevado grado de personalización, factor que permite soluciones de movilidad diseñadas para cada cliente, y que rompe con todo lo anterior como concepto de vehículo, pero sin perder la esencia de esta empresa gallega.

**■ Lanzar un nuevo producto en plena crisis económica parece todo un desafío. ¿Qué expectativas tienen en este contexto?**

● Creemos que es el momento adecuado por dos razones. En primer lugar, porque el trabajo de los dos últimos años en este proyecto estaba listo para ver la luz y no había ninguna razón de peso para demorar el lanzamiento. FIAA hubiese sido el escenario ideal. La segunda es que, a pesar de la coyuntura económica, creo que el Nelec llega en el momento justo para ofrecer una alternativa singular en el escenario de la electromovilidad. En cuanto a las expectativas, esperamos que el mercado y nuestros clientes valoren lo que aporta este vehículo. Ha sido un proyecto en el que ha quedado plasmado todo el trabajo de evolución de la compañía en los últimos años. Un proyecto en que se ha trabajado de manera diferente en cuanto a su concepción, diseño y ejecución. Un proyecto transversal cuyo equipo de integrantes de Castrosua ha ido creciendo progresivamente y ha conseguido un resultado extraordinario con el que esperamos sorprender y convencer. Quisiera señalar que hemos contado con aliados estratégicos tecnológicos, a los que quiero agradecer su colaboración, y por supuesto a Scania, sobre cuyo chasis eléctrico hemos trabajado, que ha sabido entender la idoneidad de este desarrollo. Estoy convencido de que el mercado acogerá esta nueva propuesta con el entusiasmo con el que nuestro equipo ha trabajado en ella. Para mí, ver salir el primer Nelec de nuestras instalaciones es todo un ejemplo de perseverancia, compromiso y excelencia.

**■ ¿Cómo surge esta propuesta?**

● El Nelec es fruto de la confluencia de tres factores: por un lado, nuestro estrecho contacto con la realidad del Sector y nuestra escucha continua de las necesidades de nuestros clientes; por otro, la adaptación a un segmento pujante como el de la electromovilidad en transporte urbano, y tercero por nuestra seña de identidad, el interés en mejorar de manera continua. A partir de ahí comienza un trabajo de más de dos años, para llegar a un resultado que no pasará desapercibido. Quiero destacar el reto que ha supuesto para nuestros equipos, que

han dado lo mejor de ellos mismos y respondido de manera admirable para llevar a buen puerto un proyecto que supondrá un antes y un después en la manera de desarrollar nuevos modelos en el futuro.

**■ ¿Cuáles son las principales aportaciones que supone el Nelec?**

● Resulta imposible resumir todas las innovaciones que incorpora, ya que es el fruto de un trabajo de reflexión y de cuidado al detalle en todos los campos. Hablamos de diseño, materiales, etc. Aun así, a nivel estratégico destacaría como principal avance la elevada personalización que supone en prácticamente todo lo que podamos imaginar. Ese es el rasgo diferencial fundamental con que el Nelec aportará al mercado un nuevo salto cualitativo. Una carrocería sobre chasis eléctrico totalmente configurable. Estamos convencidos de que, con este vehículo, nuestra compañía marcará un hito en casa y una innovación en el mercado, con un compromiso de vanguardia que se refleja en distintos aspectos y que desgranaremos pormenorizadamente en la presentación pública de este autobús, a la que, por supuesto, queremos invitar a todos los lectores de NEXOBUS. Y es que para conocer todas las ventajas del Nelec bastará con conectarse el próximo

14 de enero a las 12 horas a [www.nelec.castrosua.com](http://www.nelec.castrosua.com), cuyo proceso de registro se encuentra ya abierto, o en el QR de esta misma página. Ahí abordaremos con todo detalle en qué consisten esos avances, con los que vamos incluso un paso más allá de las principales demandas del mercado o los requisitos legales.

*'Aunque nos hubiera gustado presentarlo en la FIAA, entendemos que Nelec llega en un momento justo para ser una nueva alternativa'*

**■ Y en todo ello, ¿qué papel ha jugado el Covid-19?**

● Incluso las semanas de confinamiento han supuesto una oportunidad que hemos sabido aprovechar, al margen de los inconvenientes de trabajar a distancia. Es cierto que nos rompió el calendario con el

que trabajábamos, ya que nuestra idea era presentarlo en la FIAA de octubre de 2020, pero ese tiempo adicional del que dispusimos nos ha permitido pulir todavía más alguno de los aspectos. Pero más importante que todo ello fue el crecimiento que nos ha traído la situación generada por el Covid-19 y que me permite decir, que estoy muy orgulloso de lo que la gente ha sido capaz de hacer en este año, ya no solo en términos del ejercicio y de resultados, sino también desde la perspectiva de cómo se han cohesionado y cómo han crecido para superar esta situación difícil. Como no podía ser de otra manera, también incorporamos al Nelec esa concienciación social de protegernos y que cristaliza en medidas adicionales de seguridad integradas a la perfección en el diseño del vehículo, que también compartiremos el próximo 14 de enero.

**■ ¿Qué queda de los orígenes de la empresa?**

● Queda todo lo fundamental, la mejora continua y las personas. Esos son los dos pilares con los que hemos llagado hasta hoy. A partir de ahí, cada momento y cada hito tiene su propia historia. Así, del mismo modo que la fabricación del primer autobús de piso bajo coincidiendo con los Juegos Olímpicos de 1992,

o la presentación del primer híbrido de toda España contribuyeron claramente a una mejora en la movilidad y el transporte de pasajeros por carretera, creemos que el Nelec aportará un salto cualitativo importante, para nosotros y para nuestra propuesta al mercado.

**■ ¿Qué balance hace Castrosua del ejercicio recién terminado?**

● El balance en cuanto a la organización es, en mi opinión, muy positivo. Por supuesto que el Nelec ha sido uno de los protagonistas de nuestro día a día en un año que nos ha impactado a todos por el reto tecnológico y metodológico que supuso ante unas circunstancias inesperadas, y además con el componente personal y familiar tan extraordinario que hemos vivido. Ha sido un año de cambios constantes e imprevisibles, que ha mantenido a la organización en una posición de alerta y adaptación continua. Hemos respondido de manera excelente, con serenidad y eficiencia. Desde las semanas de incertidumbre antes del confinamiento como en la vuelta a la actividad de una manera segura y ordenada. Ha sido un año complicado, sin duda, pero de gran valor por el gran crecimiento de las personas y los equipos, y sobre todo por la consciencia de lo que somos capaces de hacer en esta casa. Hay algo que hemos ratificado por encima de cualquier objetivo empresarial, que es el compromiso con el desarrollo de las personas. Siempre recordaré esa frase que me dijo mi padre de 'Juan, pase lo que pase, nunca te olvides de la gente', una máxima que hemos impulsado en esta última década de modo transversal en nuestra compañía y que está empezando a recoger sus frutos en una nueva mentalidad colectiva, donde el reconocimiento y el apoyo de unos con otros es el aceite que engrasa nuestro día a día. Esa filosofía ha cristalizado en un proyecto de bienestar psicosocial voluntario que se inició a finales de 2019 y al que se ha sumado más de la mitad de la plantilla. Este proyecto aspira a lograr que la gente de nuestro grupo pueda encontrar sus momentos de bienestar durante su jornada laboral, en una atmósfera en la que la gente se sienta a gusto y pueda desarrollar su proyecto vital. Fomentamos la gratitud, ya no solo con los clientes (que nos dan la confianza que nos permite seguir desarrollando nuestro trabajo) o con los proveedores (que nos acompañan), sino sobre todo por la gente de casa. Trabajamos para construir una comunidad saludable. Para los amigos de los números, decir que se ha hecho un trabajo excelente para defender un ejercicio en unas circunstancias tan adversas. Estamos muy satisfechos.



## Conductor

### Mirando hacia 2021

**S**IN DUDA SERÁ UN AÑO difícil por la situación económica y su repercusión en el mercado. Y no sólo 2021, ya que las dificultades previsiblemente perdurarán más allá del próximo año. Nuestro objetivo es atravesar este período con el menor impacto para nuestra compañía, y aprovechar todas las oportunidades que se nos presenten. Estamos conscientes, confiados y unidos. Con esta fórmula podremos llegar a donde nos proponamos. Indudablemente, ahora el protagonismo indiscutible será para el Nelec. Queremos mirar a 2021 con optimismo y muchas ganas de seguir desarrollándonos y contribuyendo a nuestro entorno. Más allá de ser el fruto de muchos meses de trabajo y de un equipo plenamente volcado, creemos francamente que sus aportaciones en el mercado llevan claramente nuestro sello, por lo que representa en cuanto a concepto, diseño y resultado. Por ello, me gustaría invitar a todos nuestros amigos a participar en esta presentación virtual para que también se sientan parte de un momento histórico y compartan con nosotros este motivo de orgullo. Todo el equipo en estos meses de trabajo les han tenido en mente, hemos desarrollado este vehículo pensando en ellos, en el mercado al que nos debemos y deseando estar a la altura de sus expectativas.



La Asociación intensifica su labor de 'lobby' para formar parte del plan de apoyo al turismo

## Anetra solicita que se incluya al discrecional en los planes de apoyo

En aspectos fiscales, la medida consiste en exoneraciones, diferimientos o descuentos tributarios sin intereses de los años 2020 y 2021 para IAE, IVTM, IBI, IVA y Sociedades. Son ya casi 10 meses sin actividad, sin facturación, sin ingresos, y con unos gastos fiscales pendientes de asumir, sumado a los problemas financieros que vendrán el año próximo cuando haya que pagar las deudas generadas durante todos estos meses, y más con el devenir de los rebotes de la pandemia en todas las regiones de España. Con esta medida indirectamente se suministraría capital circulante a todas las pymes durante 2020 y 2021, esperándose que con la temporada turística del año 2022 se vuelva a relanzar la economía, aunque a ritmos muy lentos.

### Ampliación a 18 meses

La segunda medida solicitada es la ampliación temporal a 18 meses de la normativa de la moratoria temporal en el pago de las cuotas de los contratos de préstamos, *leasing* y *renting* de vehículos destinados al transporte público discrecional de viajeros en autobús, incluyendo principal e intereses; asimismo, regular y aprobar nuevamente la bonificación en los aranceles notariales de estas operaciones que determinan una novación

contractual. Con ello, se cubre la falta de ingresos en las empresas de transporte discrecional, finalizando el año sin haberse recuperado la actividad salvo en un 5-10% en el mejor de los casos, sin poderse recuperar su capacidad financiera hasta que el turismo no recupere los niveles de actividad anteriores a la Covid-19.

### Bonificaciones

En tercer lugar, se solicitan bonificaciones de los ejercicios 2020 y 2021 sobre los pagos de las cuotas de la Seguridad Social de las plantillas durante todo el periodo de inactividad turística iniciado desde marzo de 2020, en cuantía proporcional a la que realmente se haya pagado y se deba pagar durante los ejercicios 2020 y 2021.

Son ya 10 meses sin actividad y sin ingresos con unos gastos laborales en las cotizaciones a la seguridad social obligadas de asumir. Para compensar ese sobreendeudamiento sin ingresos, indirectamente se suministraría capital circulante a todas las pymes durante 2020 y 2021, "manteniendo el máximo posible de tejido empresarial de las pymes de nuestro Sector y los puestos de trabajo hacia un sector estratégico de la economía que, lamentablemente, será uno de los últimos en echar a andar e ir recuperando servicios



y su rentabilidad", indican desde Anetra.

La cuarta medida *'sui generis'* se centra sobre una nueva incorporación sobre la ampliación de las carencias y plazos de préstamos sobre las líneas de avales ICO-Covid aprobado por el Real Decreto-ley 34/2020, de 17 de noviembre, en el cual sólo podrían acogerse a esta medida quienes accedieron a un préstamo con aval otorgado al amparo del RDL 8/2020, no incluyendo ("entendemos por error") aquellas empresas que solicitaron financiación a través del 'ICO Sector Turístico y actividades conexas Covid-19/Thomas Cook', regulado en el RDL 7/2020.

## Las empresas andaluzas reclaman una ayuda cada vez más urgente

Cientos de vehículos han tomado las principales calles de Sevilla, Málaga, Almería, Córdoba, Granada y Jaén, pidiendo ayuda para evitar la desaparición empresarial.

El Sector del transporte por carretera de Andalucía se ha manifestado en las principales capitales de Andalucía para reclamar un plan especial de ayudas que permita la supervivencia de las más de 500 empresas de autobuses de Andalucía y sus 11.000 trabajadores. Estas manifestaciones han sido convocadas por la Federación del Transporte de Andalucía, Fedintra, junto a las Asociaciones de Sevilla, Atedibus, Málaga con Apetam, Asatravi en Almería, Unibus en Jaén, Direbus Granada y ATC en Córdoba.

### Medidas propuestas

Han sido cientos de autobuses los que han tomado las calles de Sevilla, Málaga, Almería, Granada, Córdoba y Jaén para reclamar una serie de medidas que permitan la supervivencia del Sector, y que se resuman en las siguientes:

Moratoria urgente en el endeudamiento de las empresas por la inversión en flota de vehículos, leasing y créditos, la creación de un fondo de financiación directa para el transporte discrecional.

El lanzamiento de una campaña pública para la recuperación de la confianza de los viajeros en el transporte discrecional como transporte seguro libre de Covid, la prolongación de los ERTes todo lo que sea necesario; la reducción del IVA al 4% (IVA superreducido como bien de primera necesidad); pago inmediato de las indemnizaciones del transporte escolar por la APAE; pago completo por la APAE del curso escolar 2020/2021 (10 mensualidades, septiembre-junio); autorización de los vehículos de más de 16 años para realización del transporte escolar hasta la edad de 18 años tal y como está en los países europeos y en las Islas Baleares y Canarias, pasando sus inspecciones obligatorias; prórroga automática de las autorizaciones de transporte escolar hasta el 30-06-2020; ayudas



económicas para el pago de las medidas de seguridad sanitaria frente al Covid. En el sector del autobús discrecional y turístico en Andalucía se encuentra totalmente abandonado. La paralización absoluta del turismo nacional e internacional ha obligado a dejar los autobuses inmovilizados. Muchos transportistas no han podido facturar en meses y se han visto obligados a hacer frente al resto de los gastos y costes financieros. Por lo que, desde Fedintra, solicitan ayudas directas para cada autorización y vehículo de transporte discrecional.

## La DGT reconoce la labor a los conductores del Escolar

Circulaban a la velocidad permitida, han dado negativo en las pruebas de alcohol y se ha reducido a la mitad el número de denuncias por no usar el cinturón de seguridad

Más de 3.600 vehículos dedicados al transporte escolar y de menores fueron controlados durante la campaña especial de vigilancia que la Dirección General de Tráfico llevó a cabo entre el 30 de noviembre y el 4 de diciembre, para comprobar que los vehículos dedicados a este tipo de transporte cumplen la normativa establecida.

Durante los cinco días que ha durado esta campaña, se ha constatado que de los 3.640 vehículos controlados por los agentes de tráfico, 1.640 han sido denunciados, principalmente por irregularidades administrativas.

Hay que destacar que dos conductores han dado positivo en los controles preventivos de drogas realizadas por los agentes a los conductores de transporte escolar y ninguno lo ha hecho en alcohol.

Además, se constata una tendencia descendente tanto en las infracciones por exceso de velocidad, como en las referidas al uso del cinturón de seguridad. Con respecto a las primeras, no se ha producido ninguna denuncia, frente a los dos conductores denunciados en la anterior campaña especial del mes de



febrero, por circular a velocidades superiores a las establecidas. Por otro lado, en lo referente al uso del cinturón de seguridad en aquellos vehículos que los llevan incorporados, se ha reducido a la mitad las denuncias por no llevarlo puesto, pasando de las 16 de la campaña anterior a las ocho de la actual campaña.

### Más comunes

Como viene siendo habitual, las irregularidades administrativas son las que mayor número de denuncias han generado. Por ejemplo, no disponer de la autorización especial para realizar transporte escolar ha supuesto la denuncia a 1.123 vehículos y 359 la han recibido por no tener suscrito un seguro de responsabilidad ilimitado, tal y como exige la ley. Los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil también han comprobado que 139 vehículos controlados no llevaban la correspondiente señal V-10 de transporte escolar y otros 27 carecían del dispositivo luminoso con señal de emergencia.

## Las restricciones se ven reflejadas en la facturación

El mercado de transporte de viajeros por carretera en autobús mantuvo un notable dinamismo en 2019, en un escenario económico todavía favorable.

Los ingresos derivados de la prestación de servicios de transporte de viajeros por carretera aumentaron un 5,8% en 2019, hasta los 3.650 millones de euros, según el Observatorio Sectorial DBK de Informa (filial de CESCE).

### Datos del transporte

La evolución del mercado se vio favorecida en dicho año por la positiva coyuntura económica, el crecimiento del empleo y el gasto familiar, y el favorable comportamiento de la demanda turística.

La facturación del segmento de transporte regular de uso general creció un 6,8%, situándose en 2.190 millones de euros. El número de viajeros, que superó los 730 millones, registró un notable incremento, impulsado fundamentalmente por el servicio de cercanías.

Datos de síntesis, 2019	
Número de empresas (a)	3.154
Número de empleados	58.000
Número de vehículos (a)	42.573
Mercedo (mil. euros)	3.650
• Regular uso general	2.190
• Regular uso especial	780
• Discrecional	680
Concentración (cuota de mercado conjunta en valor)	
• Cinco primeras empresas (%)	28,0
• Diez primeras empresas (%)	36,7
Evolución del mercado en valor	
• % var. 2018/2017	+3,0
• % var. 2019/2018	+5,8

### Aumentan los usuarios

El servicio regular de uso especial aumentó del 3,3%, hasta los 780 millones de euros, mientras que el transporte discrecional contabilizó una variación del 5,4%, similar a la del ejercicio 2018.

En términos de número de viajeros, el servicio de transporte especial, incluyendo el ámbito urbano y el interurbano, contabilizó un total de 323 millones de usuarios, un 2,6% más que en el año anterior. Este segmento se vio impulsado por la demanda de carácter laboral.

La compañía cuenta con estrictas medidas de limpieza para prevenir el contagio del virus

## Europa presenta su 'Estrategia de movilidad sostenible e inteligente'

La Comisión Europea ha hecho pública su comunicación titulada "Estrategia para una movilidad sostenible e inteligente-encaminando al transporte hacia el futuro", junto con un plan de acción que comprende 82 iniciativas. En ella, recoge la visión de la política de transportes de la UE para los próximos años y establece 10 iniciativas emblemáticas que, a su vez, anuncian medidas que la Comisión presentará en los próximos años. Se trata de un documento estratégico de alto valor político, pero sin carácter jurídico vinculante y que servirá para crear debate entre instituciones europeas, gobiernos y sociedad civil acerca de las iniciativas necesarias en materia de transporte para cumplir los objetivos previstos.

### Un transporte resiliente

La comunicación reconoce la importancia del transporte y la movilidad para la economía y sociedad europeas, a la vez que señala que el gran reto pasa por que el sector reduzca sus emisiones y se vuelva más sostenible. También advierte que los efectos de la Covid-19 hacen necesario que la política comunitaria consiga que el sistema de transporte se convierta



en más resiliente ante futuras crisis. Para ello, la estrategia establece una hoja de ruta para conseguir la transformación digital y ecológica del transporte, y en donde realiza una apuesta clara por una movilidad interconectada a través del tren en general y de la alta velocidad ferroviaria en particular (objetivo de doblar la alta velocidad ferroviaria para 2030 y triplicarla para 2050 y establecer que el transporte regular para distancias por debajo de 500 km entre grandes ciudades debe ser neutral en carbono).

### 10 iniciativas

Las 10 iniciativas emblemáticas son:

Aumentar la admisión de vehículos de emisión cero, combustibles sostenibles e infraestructura relacionada; crear puertos y aeropuertos de cero emisiones; haciendo la movilidad urbana e interurbana más sostenible y saludable; hacer más verde el transporte de mercancías; precio del carbono y proporcionar mejores incentivos para los usuarios; haciendo realidad la movilidad multimodal conectada y automatizada; innovación, datos e inteligencia artificial para una movilidad inteligente; refuerzo del mercado único; haciendo la movilidad justa y solo para todos, y; mejora de la seguridad en el transporte.

## FlixBus ha puesto a la venta 30.000 plazas esta Navidad

Unas 50 ciudades españolas contarán con conexiones semanales con Portugal, Francia, Alemania, Italia, Suiza y Bélgica, entre otros países, gracias al operador

Estas navidades FlixBus prevé disponer de más de 50 autobuses circulando por las carreteras españolas, que permitirán reunirse con sus familias a los españoles que viven fuera del país, y a los europeos residentes en España. De esta manera, FlixBus cuadruplica el número de conexiones con origen o destino en la Península Ibérica, comparado con noviembre de este mismo año.

### Diversidad de destinos

Más de 900.000 españoles tienen su residencia fijada en otros países europeos. Entre ellos, Francia está a la cabeza, con 262.000 personas; le sigue Alemania, con 160.000; Suiza con 120.000 españoles residentes, Bélgica con 65.500 y detrás le siguen el resto de países europeos con cifras más bajas, según el Instituto Nacional de Estadística (INE). Muchos de estos españoles necesitarán desplazarse para visitar a



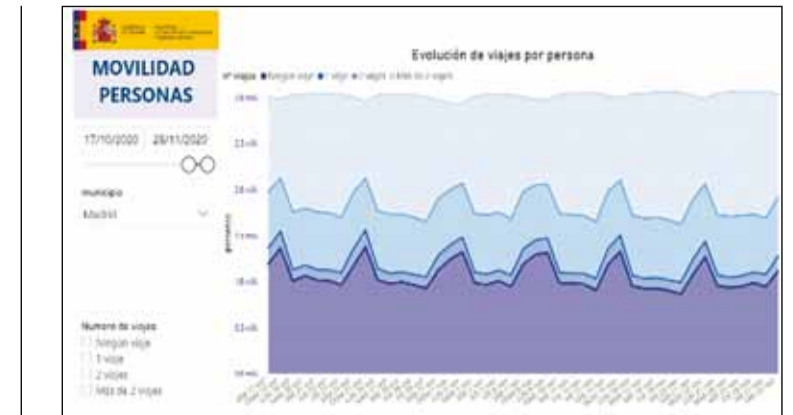
sus familiares o por otro tipo de razones, y todos ellos contarán con líneas de FlixBus. Cerca de 50 ciudades españolas tendrán conexiones semanales con Portugal, Francia, Alemania, Italia, Bélgica o Suiza, entre otros destinos. Además, los estudios que se han hecho tanto en España como en otros países europeos, incluyendo organizaciones independientes como el Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) o el Instituto Robert Koch, principal centro epidemiológico de referencia en Alemania, llegan a la misma conclusión: el autobús es uno de los medios de transporte más seguros que hay, afirma Pablo Pastega, director general de FlixBus en España y Portugal.

## Alsa fomenta la autonomía personal para viajar en autobús

'Viajando con apoyo' ofrece un billete gratuito al acompañante de personas con discapacidad. Víctor López, director general de Alsa, y Mariano Casado, presidente de Plena Inclusión Madrid, han presentado la puesta en marcha de la iniciativa "Viajando con Apoyo".

El acto celebrado en la Fundación Gil Gayarre, en Pozuelo de Alarcón, ha contado con la presencia de Javier Luengo, consejero de Políticas Sociales, Familia, Igualdad y Natalidad de la Comunidad de Madrid.

"Viajando con apoyo" consiste en ofrecer la gratuidad en el billete del acompañante de las personas con discapacidad intelectual o del desarrollo que requieran viajar acompañados por una persona de apoyo. Es una medida que forma parte del Plan de mejora de la Accesibilidad puesto en marcha por Alsa, y es resultado del convenio de colaboración que el operador de movilidad mantiene con Plena Inclusión Madrid con el objeti-



## Mitma publica los datos de movilidad con 'big data'

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana acaba de publicar, como datos abiertos y para su descarga gratuita, los correspondientes a la movilidad a nivel nacional. Estos datos han sido obtenidos utilizando la información de posicionamiento de los teléfonos móviles como fuente principal, cumpliendo en todo su tratamiento con la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales. El Ministerio, por su consecución, cuenta con el apoyo de la empresa tecnológica Nommon, y con los datos de la operadora Orange España.

### Contenido disponible

El análisis resumido y visualización de los mismos está disponible desde marzo de este año en la web del Mitma mediante una herramienta que fue diseñada

ad-hoc para mostrar la evolución de la movilidad durante la pandemia de la Covid-19.

A partir de ahora y cumpliendo con los principios de transparencia y de acceso a la información pública, los ciudadanos se podrán descargar estos datos abiertos, de manera gratuita y en formato abierto (.csv). La información descargable cada día corresponde a los datos reales de movilidad de cuatro días antes (cinco en el caso de fin de semana), el tiempo necesario para la disposición y tratamiento de los datos. Se puede descargar información para el periodo que va desde 29 de febrero de 2020 en adelante y hasta la actualidad, así como para el periodo utilizado como referencia (del 14 al 20 de febrero de 2020). Está disponible tanto por días como por meses completos.



vo de impulsar la accesibilidad cognitiva como valor en la atención al cliente, y contribuir a la inclusión de las personas con discapacidad intelectual o del desarrollo.

### Cómo beneficiarse

Gracias a "Viajando con apoyo", las personas con discapacidad intelectual o del desarrollo que requieran del acompañamiento de un apoyo personal para realizar sus desplazamientos en los

servicios nacionales y regionales de Alsa, podrán obtener un billete gratuito para esa persona de apoyo. Para ello, aquellas personas que deseen beneficiarse de esta iniciativa deberán solicitarlo en el apartado de Accesibilidad de la página Web ([www.alsa.es](http://www.alsa.es)), redactada en formato de lectura fácil, que la compañía ha habilitado para tal fin y adjuntar la documentación que acredite dicha discapacidad intelectual o del desarrollo.



Los autobuses estarán en exhibición por primera vez durante Busworld, en Bruselas

## VDL Bus&Coach adelanta la próxima generación de Citea

VDL Bus & Coach presentará en 2021 la nueva generación eléctrica del Citea. Basado en la visión de VDL, se ha desarrollado un concepto de autobús basado completamente en una línea de transmisión eléctrica, listo para un futuro donde la emisión cero es una cuestión de rutina. VDL Bus & Coach anunciará más detalles en una campaña especial en los próximos meses.

### Plataforma de transporte

"A partir de la visión innovadora por la que se conoce a VDL, se ha desarrollado un concepto total", explica Henk Coppens, director ejecutivo de VDL Bus & Coach. "En los últimos años, hemos estado trabajando duro entre bastidores para crear una plataforma de transporte público preparada para el futuro, que integre las últimas tecnologías.

La modularidad permite a nuestros clientes responder de manera óptima a los desafíos del transporte público y la naturaleza cambiante de los sistemas de movilidad". Alex de Jong, director comercial de Transporte Público de VDL Bus & Coach, añade: "Aunque el nombre Citea sigue siendo el mismo, el concepto del autobús se ha renovado por completo y se basa totalmente en una línea de transmisión eléctrica.



La nueva generación de Citea, que constará de cuatro variantes de longitud, satisface todas las demandas posibles del mercado: cada modelo ofrece una solución sin concesiones en términos de durabilidad, tecnología, autonomía, comodidad y capacidad del pasajero, ergonomía, flexibilidad, seguridad y coste total de propiedad".

### Batería integrada

Entre otras cosas, VDL Bus & Coach está introduciendo una innovadora construcción de pared lateral compuesta que es un 15% más ligera que una pared lateral convencional. La batería está integrada en el suelo de serie. Esto asegura una mejor distribución del peso, una mayor estabilidad (seguridad) y aumenta la capacidad de pasajeros. La elección de componentes eficientes,

una construcción ligera, un buen aislamiento, un diseño aerodinámico y una gestión energética óptima reducen el consumo energético del vehículo hasta en un 30%. Las acciones a favor de una movilidad sostenible y ecofriendly, como anunciaba hace unos días con motivo de la #SemanaDeLaMovilidadSostenible. La nueva generación de Citea también se está construyendo en los Países Bajos y Bélgica. Coppens afirma que "somos inflexibles en esto. La búsqueda de soluciones de movilidad sostenible es un pilar importante de la estrategia climática en muchos países europeos. Nuestra estrategia de mantener y fortalecer la industria manufacturera de alta calidad en términos de conocimiento, innovación y producción en Europa Occidental".

## Scania hace entrega de los últimos 184 buses a EMT Madrid

Este mes de diciembre, Scania ha terminado de suministrar los últimos vehículos correspondientes a las 184 unidades adjudicadas en 2018 para entregar a EMT en 2019 y 2020.

Scania, en conjunto con Castrosua, ha sumado a lo largo de los tres últimos y consecutivos concursos de adquisición de flota, desde 2016 hasta ahora, un total de 390 buses N280 propulsados por GNC, que han sido suministrados a EMT Madrid.

Actualmente, EMT Madrid cuenta con un total de 495 autobuses Scania prestando servicio para la ciudad de Madrid, distribuidos desde los Centros de Operaciones de Carabanchel y Sanchinarro.

### Motor

Estos vehículos integran un motor OC09 101 de cinco cilindros y 280 CV, con un par de 1.350Nm para su cilindrada de nueve litros, que permite "un gran ahorro de energía y una dinámica excepcional de su cadena cinemática.



El ratio de respuesta de este motor es prácticamente el mismo que el de un diésel, y comparten hasta un 80% de los mismos componentes", indican desde el fabricante. Desde el punto de vista de la comodidad y ergonomía, se han conseguido importantes mejoras

de habitabilidad interior con la plataforma interior más ancha y con menos escalones y más butacas a la misma altura del piso. El GNC se sigue configurando como la opción más sostenible en las flotas, tanto ecológica como económicamente.



## Unvi ha hecho entrega de 30 unidades en la isla de Madeira

El operador luso Horarios do Funchal renueva su flota y su confianza en el carrocer. Antes de que acabe el año 2020, la sociedad Camo/Unvi habrá entregado 30 nuevos autobuses a la isla de Madeira. Asimismo la compañía entregó un Vendal 50C de para Romerobus.

"Demostrada la valía y la capacidad técnica y competitiva de Camo/Unvi, este grupo ha sido adjudicatario del último concurso público de carácter internacional emitido por la empresa de transporte de Funchal", tal y como informa el carrocer gallego, que señala que la relación entre ambas entidades supera las tres décadas.

"Estamos encantados de haber entregado 30 unidades Unvi Urbis, sobre bastidor Volvo B8R LE", comentan desde Unvi, añadiendo que "los nuevos Unvi Urbis cumplen todos los exigentes requisitos de nuestro cliente Horarios do Funchal; autobuses carrozados a la medida de las necesidades específicas de este operador y aunando las especiales características de la operación y orografía de Funchal".

De este modo, concluyen que "los habitantes de la isla podrán disfrutar de una flota de autobuses nueva, más ecológica, accesible y segura gracias a todas las medidas de seguridad frente al Covid".

## 11 unidades de Indcar para las carreteras de Noruega

Indcar se ha adjudicado la fabricación de 11 minibuses interurbanos para la provincia de Buskerud, en Noruega. El lote forma parte de la renovación de la flota que el operador Vy Buss está realizando en la zona. En total serán 34 autobuses, de los cuales 11 serán minibuses. Los minibuses serán del modelo Mobi City L8,5 carrozados sobre chasis Iveco Daily 70c18, con cambio automático Hi-Matic y freno eléctrico Telma. Los vehículos tendrán una distribución 2+2, con capacidad para 34 pasajeros (26 sentados y ocho de pie).

Estarán equipados con entradas USB para cargar los teléfonos móviles y las butacas de los pasajeros llevarán isofix, para poder anclar sillitas de bebé durante el trayecto. La butaca del conductor es ergonómica y con suspensión neumática. Al ser vehículos destinados al mercado nórdico, la calefacción y el aislamiento son extra para las duras condiciones climáticas.

El minibús está equipado con cristales dobles laterales



en todo el vehículo y parabrisas calefactado. Además, cuenta con sistemas de protección como un doble sistema de extinción automática de incendios o alcoholock, que impide que el vehículo se arranque sin que el conductor haga un test con el alcoholímetro previamente.

Los minibuses urbanos Mobi City tienen rebaje trasero y un amplio espacio para sillas de ruedas y personas con movilidad reducida. Indcar ya ha realizado previamente vehículos urbanos para países nórdicos, como Dinamarca, Groelandia o Finlandia. El mercado nórdico es un mercado de crecimiento para Indcar y uno de los más estratégicos.

## “Entrevista



**Marta Serrano es la directora gerente de EMT Valencia desde el pasado 1 de diciembre. Después de ostentar varios cargos de responsabilidad en EMT Madrid y EMT Fuenlabrada, asume la dirección del transporte público de la capital valenciana.**

**M**ARTA SERRANO Balbuena llega a la dirección de la Empresa Municipal de Transportes de Valencia con el reto de recuperar la confianza de los usuarios en el transporte público de la ciudad tras la pandemia del coronavirus, así como renovar la flota de autobuses.

### ■ Acaba de ser nombrada nueva gerente de EMT Valencia. ¿Qué supone para usted?

● Es todo un honor que hayan pensado en mí, la verdad, además de un reto en lo profesional y en lo personal, puesto que me he mudado junto con mi familia. Valencia es una ciudad que está cambiando mucho y muy rápido en temas de movilidad y es importante que el transporte público afronte este cambio con la certeza de que es parte esencial de la movilidad sostenible de cualquier ciudad.

### ■ ¿Con qué objetivos afronta este nuevo cargo?

● El objetivo principal que tenemos las personas que gestionamos el transporte público a escala mundial es común: recuperar la confianza en un servicio que se ha demostrado esencial durante la pandemia y que ha sido muy maltratado por los medios de comunicación. Sin que haya evidencia científica de que se produzcan contagios en el transporte público, se ha recomendado y se sigue recomendando que se evite usar este modo de transporte, y estamos viendo cómo la movilidad en coche se ha recuperado casi al 100% en toda España, mientras que en el transporte público urbano seguimos al 55-60% de la habitual.

Además, en EMT Valencia se ha hecho recientemente una remodelación de la red de autobuses y tenemos que trabajar para consolidarla y poder evaluar su funcionamiento. Esto, acompañado de la mayor renovación de la flota que se ha realizado en los últimos 10 años, nos permitirá tener un servicio a la altura de las necesidades de una ciudad como Valencia y empezar a trabajar en nuevos proyectos con una base sólida.

### ■ ¿Podrá poner en práctica la experiencia adquirida en EMT Madrid y EMT Fuenlabrada?

● Sí, por supuesto. Tener experiencia previa en puestos de gestión en empresas públicas creo que va a ayudarme en la gestión de EMT Valencia.

### ■ ¿Cuántos viajeros utilizan el servicio de autobuses urbanos de Valencia al año?

● En 2019, casi 97 millones de personas usuarias utilizaron los autobuses de EMT, nueve millones de personas más que en 2015 (un 10,2%

más). Ahora esta tendencia al alza se ha visto afectada por el impacto de la pandemia, que llegó a provocar una caída del pasaje superior al 90% con las limitaciones de movimiento impuestas durante el estado de alarma.

### ■ ¿Cuántas líneas tienen en funcionamiento?

● EMT Valencia tiene 57 líneas, 44 diurnas, 12 nocturnas y un servicio especial para personas con diversidad funcional. La plantilla la forman más de 1.200 conductores y conductoras.

### ■ ¿Cuántos autobuses componen la flota de EMT Valencia?

● EMT Valencia tiene una flota de 489 autobuses que realizaron en 2019 más de 20 millones de kilómetros. Esta flota se encuentra en proceso de renovación, al haber sufrido un envejecimiento muy pronunciado entre los años 2010 y 2015, donde apenas se renovó ningún autobús. La renovación de la flota y la incorporación de nuevos autobuses híbridos ha permitido reducir la edad media de la flota, desde los 13,1 años en 2015 hasta los 7,5 años de media en 2021. El último concurso que se ha realizado lo ha ganado Mercedes, que pasará a ser el fabricante mayoritario en la flota.

### ■ La movilidad sostenible es

# La movilidad sostenible es más que la motorización de los vehículos

Valencia es una ciudad que está cambiando mucho y muy rápido en temas de movilidad y es importante que el transporte público afronte este cambio como parte esencial de una movilidad sostenible

uno de los retos más importantes que tiene una ciudad en la actualidad. ¿Cuáles son las fuentes de propulsión con las que se mueven los autobuses de la ciudad?

● Bueno, la movilidad sostenible es mucho más que hablar únicamente del tipo de motorización de los vehículos; es hacer una apuesta por reducir el uso de los modos más

demuestra una apuesta clara por la movilidad sostenible más allá de la tecnología de la flota. Dicho esto, EMT tendrá a finales del año 2021 una flota altamente sostenible integrada por 254 autobuses híbridos y dos eléctricos, que conformarán más del 50% de la flota. El resto de la flota son autobuses diésel convencionales y vehículos de gas.

### ■ ¿Hacia dónde va EMT Valencia en este sentido?

● Todavía estamos analizando esta cuestión. La última licitación se hizo con autobuses híbridos diésel-eléctricos, porque se necesitaba una tecnología que tuviera las mismas prestaciones que los diésel convencionales, y actualmente los buses eléctricos no tienen la suficiente autonomía como para permitirnos dar el servicio sin aumentar considerablemente el número de unidades. Mi idea es hacer un plan de renovación de flota a futuro, para que no ocurran envejecimientos tan pronunciados como el que había en 2015, y para eso hay que considerar las posibilidades del mercado en cada momento.

### ■ ¿Cómo gestionan la flota de autobuses de la ciudad?

● Ahora mismo se opera desde dos cocheras, situadas al norte y al sur de la ciudad. La principal es la cochera sur, el Depósito de Sant

Isidre, donde se encuentran los talleres principales de la empresa. Está pendiente una ampliación de parte de la campa para poder dar cabida a más flota. Además, todo el servicio se controla desde el Centro de Regulación de Tráfico de la empresa, situado en las oficinas centrales.

### ■ ¿Tienen en cartera algún concurso para nuevos autobuses?

● En estos momentos estamos recibiendo 164 modelos híbridos de Mercedes Citaro 2. La entrega de estos autobuses se completará este mismo año. Tenemos que planificar muy bien la renovación de la flota para poder mantener la edad media que vamos a alcanzar en 2021.

### ■ ¿Cómo está la situación financiera de EMT Valencia?

● El impacto de la pandemia ha provocado, en lo que llevamos de año, una reducción de ingresos por venta de títulos de más de 20 millones de euros. EMT Valencia sigue esperando las ayudas estatales específicas para hacer frente al impacto de la pandemia. El transporte metropolitano ya ha recibido estas ayudas económicas por parte del Gobierno central para hacer frente a la Covid-19, pero el transporte urbano sigue a la espera de estas ayudas que serán clave para su recuperación.

*'La renovación de la flota y la incorporación de nuevos autobuses híbridos ha permitido reducir la edad media de la flota a los 7,5 años en 2021'*

contaminantes (fundamentalmente el coche) y potenciar el caminar, así como el uso de la bicicleta y del transporte público. Antes de la pandemia, EMT Valencia estaba registrando uno de los mejores datos de aumento de demanda entre las explotaciones del país, y esto

## ➔ Conductor

### Medidas para garantizar una movilidad segura

**D**ESDE EL INICIO de la pandemia, EMT Valencia ha implantado numerosas medidas para garantizar una movilidad segura, como el uso obligatorio de mascarilla, la instalación de mamparas de protección para el personal de conducción, la eliminación del pago de efectivo para reducir el contacto a bordo o el refuerzo de la limpieza y desinfección de los vehículos. Además, todos los vehículos circulan con las ventanillas abiertas para reforzar la ventilación, que ya se garantiza con los sistemas de renovación del aire y la apertura de puertas cada muy pocos minutos en las paradas. Además, aunque las autoridades no obligan en estos momentos a reducir el aforo en los autobuses, EMT Valencia mantiene el control de la capacidad de sus vehículos en un máximo de 45 personas en los autobuses normales y 70 en los articulados.

La pandemia ha provocado una caída drástica de la demanda de viajeros generalizada en el transporte público. Con las limitaciones impuestas por el Gobierno central durante el estado de alarma, EMT Valencia sufrió una fuerte caída de más

del 90%. En los últimos meses, y con las medidas para garantizar la seguridad en los autobuses, la cifra de validaciones en nuestra red ha ido recuperándose poco a poco, pero de manera constante, hasta recuperar un 55-60% del pasaje que había en 2019. No obstante, las previsiones apuntan a que no se espera superar el 70% el año que viene.

La crisis provocada por la Covid-19 ha generado un nuevo escenario que también se ha convertido en una oportunidad para mejorar el servicio con avances tecnológicos. Un ejemplo ha sido la eliminación del pago en efectivo a bordo de los autobuses, que ha servido para acelerar los planes y lanzar la nueva aplicación móvil 'EMTicket', totalmente gratuita y pionera en España, para poder comprar desde los dispositivos móviles los billetes sencillos digitales de una manera más segura, puesto que no necesitan ningún tipo de contacto. En los próximos meses se continuará este proceso con la renovación de la infraestructura de venta de billetes, como las máquinas validadoras, para mejorar el sistema e introducir nuevas tecnologías de pago.



Gracias a la 'Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360', desarrollada por el Ayuntamiento de Madrid, en los últimos años

# EMT de Madrid dirá adiós al diésel en 2023 y sienta las bases, junto a la UNED, de una nueva cátedra

Con estas indemnizaciones, la flota de autobuses de la Empresa Municipal de Transportes, con una edad media de 5,72 años, es de las más modernas de Europa y cuenta con vehículos que incorporan los últimos avances tecnológicos en materia de seguridad, confort, exigencias medioambientales y accesibilidad universal.

Gracias a la política en medio ambiente y movilidad que está desarrollando el Ayuntamiento de Madrid a través de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, a partir de enero de 2023, la EMT ya no prestará servicio con autobuses de gasoil y toda su flota estará compuesta por autobuses eléctricos, de gas natural e híbridos.

Esta realidad será posible gracias a la compra de 520 vehículos de Gas Natural Comprimido (GNC) que la EMT acaba de licitar, un esfuerzo que persigue el objetivo de retirar de la circulación la flota más contaminante del organismo público cuanto antes y mejorar así la calidad del aire. De este modo, se adelanta tres años la previsión que establecía el plan de calidad del aire vigente al respecto, donde se fijaba de límite temporal 2025 para que todos los autobuses de la EMT fueran flota limpia o 'cero'. En la actualidad, sólo quedan 388



autobuses diésel en la EMT de los 2.100 vehículos de los que dispone.

## Flota cero

Los primeros 190 autobuses del mencionado pedido de 520 que se acaba de licitar llegarán en 2021, permitiendo sacar de la ciudad 258 unidades de gasoil, a los que se sumarán otros 100 vehículos eléctricos y seis minibuses también eléctricos. Con este nuevo equipamiento, la flota 'cero' crecerá hasta las 179 unidades a final de año y se alcanzará la electrificación del 8% del parque de la EMT.

## Impulso

En 2022 se sumarán otros 200 autobuses de gas y se terminará de sacar de la circulación los 133 autobuses diésel que quedan; en

2023 se recibirán otros 130 GNC, siempre manteniendo la flota de 2.100 autobuses para el servicio. El fomento del uso del transporte público "es una prioridad del equipo de Gobierno y de la Estrategia Madrid 360", indican desde el operador.

En julio de 2019, se reforzaron nueve de las 48 líneas de la EMT que atraviesan Centro. En febrero se pusieron en marcha dos nuevas líneas en la ciudad, las denominadas Líneas Cero, cero emisiones y cero coste para los usuarios, que vertebran el distrito Centro de este a oeste y de norte a sur, uniendo dos grandes nodos de transporte como Atocha, puerta principal de entrada a la capital, y Moncloa. En septiembre, se sumó la línea perimetral, que bordea también el

## Cátedra de Calidad del Aire

Esta aula universitaria se centrará en análisis dinámicos sobre la calidad del aire en la ciudad

El delegado de Medio Ambiente y Movilidad, Borja Carabante, y el gerente de EMT, Alfonso Sánchez, se reunieron ayer con un equipo científico y docente de la UNED para celebrar la Comisión Mixta de Seguimiento de la Cátedra EMT-UNED de Calidad del Aire.

Encabezando la representación de esta universidad estuvieron su rector, Ricardo Mairal, y su vicerrectora, Rosa Mª Martín, acompañados también por el director de dicha Cátedra, el profesor José Luis Aznarte. Con la formación de un grupo de trabajo específico, se pretende analizar la huella de carbono en el seno de EMT y poner de relieve los avances conseguidos en la reducción de gases de efecto

invernadero, en consonancia con la actual Estrategia de Sostenibilidad 360 del Ayuntamiento de Madrid.

## Aula pionera

La Cátedra EMT-UNED llevará el título de Estudios dinámicos sobre calidad del aire en la ciudad de Madrid y será una aula universitaria pionera en su género. Las partes implicadas se comprometieron en 2019 a colaborar en estos estudios durante un periodo de tres años.

El contenido de esta cátedra se focaliza en un análisis de la huella de carbono con modelos predictivos. Los estudios que se lleven a cabo en esta cátedra van a permitir evaluar los resultados de los planes actuales en marcha para la mejora tanto en la flota de autobuses como en las instalaciones de EMT.



# Arriva Galicia incorpora 15 nuevos vehículos a su operativa

El Boletín Oficial de Aragón Arriva Galicia acaba de incorporar 15 nuevos autobuses a su flota que cumplen con los máximos estándares de seguridad, sostenibilidad, innovación y accesibilidad con el objetivo de ofrecer el mejor servicio a sus viajeros.

Los nuevos vehículos, 11 buses Mercedes Intouro, de 51 plazas, y cuatro Mercedes Sprinter, de 22 plazas, han supuesto una inversión de 3,5 millones de euros. El Grupo Arriva refuerza su compromiso con el transporte público de Galicia, puesto que circularán en la concesión XG-635, que agrupa rutas como A Coruña-Lugo, A Coruña-Viveiro, A Coruña-Ribadeo o Ferrol-Burela. "Nuestra nueva flota refleja que aún en estos tiempos complejos, seguimos avanzando en la fase de modernización que supone el Plan de Transporte impulsado por la Xunta de Galicia y apostando por un transporte eficiente y de calidad", señala Carlos Varela, director de Arriva Galicia.

"El transporte público es un servicio esencial. Durante la pan-



demia, todo el equipo de Arriva se ha volcado para seguir ofreciendo un servicio adaptado a las nuevas circunstancias y protegiendo la salud de los viajeros. Cumplimos rigurosamente con todas las medidas sanitarias y así lo seguiremos haciendo para garantizar que las personas que tienen que desplazarse lo hagan de forma segura", añade.

## Medidas sanitarias

Los nuevos buses de Arriva están adaptados a las medidas Covid-19:

cuentan con un potente sistema de recirculación del aire, están equipados con dispensadores de gel hidroalcohólico, se vigila estrictamente el uso de mascarilla y el cumplimiento del aforo. Además, Arriva informa de las medidas recomendadas mediante carteles fijados en espacios de gran visibilidad para los usuarios dentro del autobús. "Desde que empezó la pandemia hemos visto un descenso importante en la contaminación del aire, especialmente en las grandes ciudades. Creemos que es nuestro deber transformar este momento de crisis en una oportunidad para avanzar con paso firme hacia la transformación del modelo de transporte para hacerlo más limpio y más sostenible", señala Varela. Los autobuses de la nueva flota de Arriva Galicia son más respetuosos con el medio ambiente. Los motores diésel Euro 6 mejoran hasta en un 98% los límites exigidos por la UE referentes a óxidos de nitrógeno (NOx) y la reducción de partículas (PM) en un 85%.

# El Grupo Ruiz y Naturgy, unidos por el hidrógeno

El Grupo Ruiz y Naturgy se alían para impulsar la movilidad sostenible, con el objetivo de evaluar la viabilidad de proyectos de hidrógeno para movilidad en sus estaciones e instalaciones. Ambas compañías apuestan, a través de esta alianza, por impulsar el desarrollo de la movilidad sostenible mediante combustibles alternativos, como una de las vías prioritarias para potenciar la lucha contra el cambio climático, mejorar la calidad del aire de las ciudades y contribuir a alcanzar los objetivos de sostenibilidad y desarrollo económico y de creación de valor.

## Proyectos demostrativos

Grupo Ruiz junto con Naturgy analizarán proyectos de implantación de flota de vehículos de transporte público de pasajeros en diferentes ubicaciones.

En concreto, Grupo Ruiz dispone de una red de estaciones de servicio en las que Naturgy acometerá proyectos demostrativos de movilidad con hidrógeno. El acuerdo, que ha sido rubricado por Alberto Egido Martínez, director general de Grupo Ruiz, y por Alberto Fariza, responsable de Proyectos de Movilidad de Naturgy; supone un avance para el transporte de pasajeros.



Bilbobus, Taxi bilba, Bilbaobizi y el Funicular poseerán carteles con la campaña

## La campaña navideña de Bilbobus es 'Tu salud, nuestro mejor regalo'

El Área de Movilidad y Sostenibilidad del Ayuntamiento de Bilbao ha puesto en marcha la campaña de Navidad para Bilbobus 2020. Bajo el lema 'Tu Salud, nuestro mejor regalo', la flota de vehículos de Bilbobus recorrerá las calles recordando que los autobuses urbanos de Bilbao son una opción segura para viajar.

Este año, y debido a la situación especial que ha tocado vivir, la campaña se hará extensible a los transportes públicos municipales que durante la pandemia han seguido funcionando para garantizar el desplazamiento de las personas por la ciudad. Bilbobus, Taxi Bilbao, Bilbaobizi, los ascensores públicos de la Villa y el Funicular lucirán carteles con el lema de la campaña, que pone el acento en el gran esfuerzo que se ha realizado para ofrecer a la ciudadanía el mejor servicio, de manera segura, cumpliendo con todas las recomendaciones hechas por las autoridades sanitaria en cada momento.

### 50 millones de viajes

Durante 2019, más de 50 millones de desplazamientos se produjeron en Bilbao gracias a los distintos transportes públicos municipales, una cifra que revela la importancia del transporte público en el día

a día de la ciudad. "Este año más que nunca hemos sido conscientes de lo que suponen los distintos transportes municipales para las personas, por lo que hemos redoblado los esfuerzos para garantizar la seguridad en todo momento y garantizar el desplazamiento", ha explicado Alfonso Gil, teniente de alcalde y concejal delegado del Área de Movilidad y Sostenibilidad.

### Reconocimiento

"La campaña de este año es además un reconocimiento público a todas y cada una de las personas que

han trabajado para que nuestros autobuses, taxis, bicicletas, ascensores, funicular... cumplieran con su objetivo de ofrecer un servicio esencial", ha concluido Alfonso Gil.

En los meses de comienzo de la pandemia, Bilbobus se convirtió en el primer operador de transporte urbano de Euskadi en conseguir el certificado Aenor en protocolos de gestión anti Covid-19 y en adaptar su flota y sus instalaciones para garantizar que todos los servicios que ofrecen se realicen con las mayores garantías higiénico-sanitarias.



## Andalucía sigue ayudando al Transporte con 49 millones más

El Consejo de Gobierno andaluz aprobó hace unos días una generación de crédito que permitirá destinar 49,2 millones de euros más a paliar los efectos generados por la pandemia del Covid-19 en las concesionarias de transporte regular por carretera y los metros andaluces. Además, ha aprobado el Decreto Ley 32/2020, de 9 de diciembre de 2020 que, a su vez, permitirá que esas ayudas a las empresas de transporte regular por carretera se prolonguen a los meses de noviembre y diciembre.

El Gobierno andaluz, gracias al Decreto Ley 22/2020 de 1 de septiembre, ya adelantó 17 millones a las concesionarias de transportes por carretera para que éstas pudieran paliar las pérdidas sufridas durante el Estado de Alarma, en marzo (desde el día 16), abril y mayo, y no tuvieran que esperar a que se concretasen las ayudas anunciadas por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Con todo, la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Orde-



nación del Territorio aprueba una modificación presupuestaria de generación de créditos que alcanza los 66,6 millones de euros haciendo uso de la cantidad asignada a Andalucía en virtud del Real Decreto 22/2020 de 16 de junio del Gobierno de España por el que se constituyó el Fondo Covid para paliar los efectos de la pandemia, entre otros en el Sector del transporte. Con la generación de crédito aprobada ahora se hace frente, con esos 29 millones de euros para el transporte regular

por carretera, al segundo período de ayudas, entre el 1 de junio al 31 de octubre, previsto ya en el Decreto Ley andaluz 22/2020, y al tercer período, el que va del 1 de noviembre hasta el 31 de diciembre, que recoge el nuevo Decreto Ley 32/2020. Por su parte, los 20,2 millones que se prevén para paliar las pérdidas sufridas por los metros andaluces compensarían las pérdidas registradas durante todo 2020.

Estas ayudas pretenden compensar la reducción extraordinaria de ingresos sufrida por las empresas ante la disminución de la demanda, las restricciones impuestas respecto a la ocupación de los vehículos para garantizar la debida separación entre personas usuarias y el incremento de los costes soportados derivados de la obligación de desinfección diaria de los vehículos. En este nuevo decreto se abre la posibilidad de que sea preciso realizar nuevas compensaciones económicas, como consecuencia de de Alarma hasta mayo de 2021.



## TUA recibirá 2,8 millones, para compensar pérdidas

El pleno del Ayuntamiento de Oviedo aprobó el pasado día 1 una partida de 2,8 millones de euros para ayudar a TUA.

El concejal de Economía, Javier Cuesta, asegura que "un informe de Transportes y Movilidad pone de manifiesto la situación derivada de la pandemia que, desde marzo, ha provocado una caída reiterada de los usuarios del servicio, lo que ha generado un déficit acumulado que es necesario compensar". Por su parte, el concejal de Infraestructuras y Urbanismo, Nacho Cuesta, ha explicado los motivos del suplemento de crédito: "Aquí hay un marco contractual por el que se otorga una concesión a TUA que supone un coste de servicio de 21 millones de euros al año".

### Oposición

"Este año el número de viajeros ha caído en un 41%, y con ello

la disminución de ingresos. El Ayuntamiento debe de cumplir con sus derechos contractuales, única y exclusivamente". La edil socialista, Ana Rivas, argumenta que "la decisión municipal de que el transporte urbano fuera gratuito ha supuesto 1,8 millones, pero ustedes están hablando de adelantar 2,8 millones más 700.000 euros que les entregaron meses atrás, cuando yo creo que el grupo Alsa puede pedir créditos, como han tenido que hacer muchos autónomos. No se debe responsabilizar al Ayuntamiento de la situación".

Para concluir, el concejal Javier Cuesta recalcó que "se trata de una solución extraordinaria para una situación que así lo es. El Ayuntamiento no se va a quedar de brazos cruzados para resolver una situación sobrenvenida en la que la empresa no tiene nada que ver".



## Titsa incorpora 11 nuevos buses de diversas configuraciones

Estos nuevos vehículos forman parte de los planes de renovación de la flota previstos en 2020, que significa la llegada de un total de 35 unidades

El Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, a través de la concejalía de Servicios Públicos, acaba de presentar 11 nuevas unidades para la flota de Titsa, que se incorporarán a las líneas del servicio urbano 902, 903, 904, 912, 919, 920, 921 y 946. Estos nuevos vehículos forman parte de los planes de renovación de la flota previstos en 2020 y que contemplan una inversión total de 10 millones de euros para la adquisición de 35 guaguas.

### Motores para montaña

Entre los nuevos vehículos hay dos interurbanos de 11 metros de longitud, con motores especialmente configurados para circular por carreteras de montaña y equipados con elevadores para el uso de personas de movilidad reducida, que cubrirán la ruta de la zona de Anaga de la línea 946, que une el Intercambiador de Santa Cruz de Tenerife, Taganana y Almáciga. Además, se suman nueve vehículos urbanos de 9,5 metros de largo y ancho reducido, que permiten una mejor maniobrabilidad cuando se circula por zonas urbanas.

Iberdrola construirá y explotará la instalación en el polígono de la Zona Franca para suministrar energía verde a los autobuses de TMB

# Barcelona tendrá en 2021 la primera planta de hidrógeno para uso público, 100% sostenible

Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) ha seleccionado la oferta de Iberdrola para el suministro de hidrógeno de origen renovable a su flota de autobuses urbanos, mediante una planta que podrá dar servicio también a otras flotas de vehículos eléctricos en el área de Barcelona.

La planta se construirá en 2021 en una parcela del polígono industrial de la Zona Franca de 5.000 metros cuadrados, arrendada al Consorcio de la Zona Franca. La utilizarán los autobuses de TMB de esta tecnología y potencialmente también otras flotas y en general las industrias del polígono que lo adopten como solución energética. Según el resultado del concurso, TMB abonará por el suministro de hidrógeno un importe estimado de 14,3 millones de euros en los 10 años de contrato.

## Primera pública en España

La hidrogenadora de la Zona Franca será la primera de carácter público en España. Según las condiciones de la adjudicación, que está pendiente de formalizarse en contrato, suministrará hidrógeno de origen renovable, producido por electrólisis. Se iniciará así la creación de un hub de hidrógeno verde en una de las principales zonas industriales de Cataluña



y España. En paralelo, TMB ha adquirido ocho autobuses de pila de hidrógeno de última generación, que llegarán a Barcelona en noviembre de 2021 con la previsión de que se incorporen al servicio a principios de 2022.

Los vehículos estarán asignados al Centro Operativo de negocio de la Zona Franca y se abastecerán de hidrógeno vehicular en la planta de recarga del polígono, con un consumo estimado de 160 kilos diarios. El consumo aumentará en años sucesivos a medida que se añadan autobuses de esta tecnología a la flota, hasta los 60 previstos.

La apuesta por el hidrógeno forma parte de la opción estratégica de TMB por las energías verdes. Así, en febrero pasado se adjudicó el suministro de 23 articulados

eléctricos de baterías preparados para la carga rápida en la calle, con los que avanzará en la conversión de las líneas H16, H12 y V15 en líneas de emisión cero.

## TMB 100% sostenible

Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) trabaja para tener una flota de autobuses totalmente limpia y sostenible en el futuro. Así lo han anunciado tanto Rosa Alarcón, presidenta de TMB y concejala de Movilidad del Ayuntamiento de Barcelona, como Gerardo Lertxundi, consejero delegado de TMB, durante la jornada monográfica que han organizado bajo el título 'La apuesta de TMB por las energías verdes'.

Durante este evento telemático, Alarcón ha recordado el objetivo

de la Unión Europea de reducir las emisiones un 55% en 2030 para conseguir un transporte neutro en carbono en 2050. En este sentido, "TMB ha asumido el reto de la descarbonización y lo pondrá en práctica con acciones concretas".

Por ejemplo, ha destacado el fomento del transporte público en la ciudad con la ampliación de la red de metro y de un plan de mejora de la red de Cercanías, así como la renovación de flota de autobuses con vehículos eléctricos, de hidrógeno y de biogás.

El consejero delegado de TMB, por su parte, ha detallado el plan de renovación de flota de autobuses hasta el año 2024, un periodo en el que la empresa adquirirá 210 vehículos eléctricos, 46 de hidrógeno y 154 híbridos de GNC. Esto supone que en los próximos cuatro años el 100% de incorporaciones a la flota (410 unidades) serán de vehículos limpios y el 62% de emisión cero, "más allá de las directrices europeas, que establecen cuotas del 45% y el 22,5%, respectivamente", ha detallado Lertxundi. Las primeras líneas de autobuses de Barcelona a electrificar, en 2021, serán tres de las más importantes de la red de altas prestaciones: H16, H12 y V15. Con el horizonte de 2030, más de la

mitad de la flota será de propulsión eléctrica.

Por último, la tercera vía de avance en la reducción de emisiones de la red de autobuses de Barcelona es la adopción del biogás, energía verde que tmb está impulsando con su participación en proyectos de investigación como el LIFE Nimbus, para convertir lodos de depuradora en combustible. Mientras tanto, desde el año 2019 todos los nuevos autobuses de gas que se adquieren son híbridos, con un importante ahorro de consumos y emisiones.

El plan de la empresa es adquirir 46 autobuses de hidrógeno hasta 2024, de los cuales ocho ya los ha licitado y concedido a CaetanoBus.



# El Gobierno balear anuncia nuevas ayudas para el año 2021

Bajo la presidencia de Rafael Roig, al frente de la Asociación Empresarial del Transporte Discrecional de Baleares, integrada en la Federación Empresarial Balear de Transportes, ayer se celebró la Asamblea General que ha servido, entre otros temas, para tratar toda una serie de demandas que, en forma de misiva, han remitido reciente al conseller de Movilidad, Marc Pons.

En la citada carta se transmite al conseller que, hasta la fecha, el Sector ha registrado pérdidas de un 90%, a la vez que le trasladan la importancia del citado sector por su carácter estratégico para la economía y la sociedad. Pons aprovechó la Asamblea para garantizar una nueva línea de ayudas del Govern balear para el transporte en general, si bien aún está por definir y concretar en todos sus términos.

La industria del transporte discrecional y turístico está representada en Baleares por 120 empresas, 1.500 autocares y minibuses y 1.800 puestos de trabajo que,



actualmente, están en peligro, ya que desde el inicio de la pandemia su actividad se ha reducido prácticamente a cero. Asimismo, desde la FEBT se apunta que la recuperación del Sector es clave para la reactivación del sector turístico y para la salida de la actual crisis, ya que asegura la movilidad de cientos de miles de viajeros al año en nuestras Islas.

## Descontento

Roig y varios de los empresarios participantes en dicha asamblea, que ha sido semipresencial y por tanto, haciendo uso de la videoconferencia para respetar las normas marcadas por las autoridades sanitarias, han descrito que la situación es límite para el transporte discrecional en concreto, señalando que se están agotando toda las vías posibles para seguir aguantando las empresas con sus flotas y, lo más importante, las nóminas de los miles de empleados que forman parte de las mismas.

En tal sentido han agradecido las palabras del conseller, si bien el presidente del Transporte Discrecional y de la FEBT, Rafael Roig, se ha mostrado muy decepcionado con las corporaciones locales por su falta de apoyo al Sector y por caer en saco roto sus demandas de que se reduzcan los impuestos de circulación, del IBI de las naves o la tasa de basuras por su nula actividad durante el tiempo que está durando la pandemia.



## Ferqui se abona a las entregas de tres en tres unidades

"Nos volvemos a abonar a la triple entrega", apuntan desde el carroceros asturiano Fequi, después de haber entregado tres vehículos para la empresa oronesa Autocares Alfer. En este caso son tres unidades Ferqui Sunrise 28 PMR+G+C sobre chasis Iveco 70C21.

## Equipamiento

Todos ellos cuentan con un equipamiento "excepcional", destacado aire acondicionado con

purificador y deshumidificador de aire, calefacción (sobre todo ahora, con el comienzo de la estación invernal), lunas dobles, monitor DVD, nevera, sistema de detección de fatiga de conductor, butacas con mesitas, revistero y apoyavasos. Vehículo apto para escolares y con plataforma para hasta ocho sillas de ruedas. En esta ocasión, el cliente ha optado por continuar con sus franjas doradas corporativas con pintura metalizada.



## Sabadell recibe cinco autobuses híbridos Iveco, de su modelo Urbanway

Transports Urbans de Sabadell (TUS) ha confiado en Iveco Bus para realizar una renovación sostenible de su flota de autobuses. Con la adquisición de cinco unidades del Urbanway Híbrido de 12 metros, que se suman a otras tres recientemente adquiridas, la flota de TUS ya dispone de 28 vehículos híbridos de bajas emisiones, un 43% del total.

Además, las nuevas incorporaciones de Iveco Bus permitirán retirar cinco de los vehículos más antiguos y contaminantes de esa flota, reduciendo de 11,6 a 9,5 años su antigüedad media.

Alejandro Martínez, director comercial de Iveco Bus España, subraya que "para Iveco Bus, el compromiso con el medio am-

biente es clave. Por eso, es todo un orgullo formar parte de la descarbonización del transporte de pasajeros y ayudar a mejorar la calidad de vida en las ciudades como Sabadell. Nuestra amplia gama de vehículos ofrece soluciones sostenibles y eficientes, que se adaptan a las necesidades de cualquier cliente, desde autobuses de GNC a híbridos, pasando por los Euro VI HI-SCR y los completamente eléctricos".

Los Iveco Bus Urbanway Híbridos de 12 metros y piso bajo entregados a TUS se han configurado con 25 asientos y ofrecen la máxima accesibilidad para personas de movilidad reducida: cuentan con dos espacios para sillas de ruedas, cuatro asientos reservados

para personas con movilidad reducida orientados en el sentido de la marcha (con sus correspondientes pulsadores de parada solicitada) y rampa de acceso para sillas de ruedas, tanto eléctrica como manual.

### Última generación

La tecnología híbrida en serie de Iveco Bus ofrece una conducción más silenciosa, limpia y económica, al reducir significativamente el consumo de combustible, las emisiones de CO<sub>2</sub>, la sonoridad y el coste de utilización. El trabajo del conductor se ve facilitado por el sencillo manejo del sistema de conducción eficiente Eco-driving, gracias a la palanca del retardador eléctrico.



## C-LM completa el abono de 1,8 millones en ayudas

El Ejecutivo de Castilla-La Mancha ha completado el abono de 1,8 millones de euros dirigidos a las empresas de transporte público regular de viajeros afectadas por la crisis de la Covid-19.

El director general de Transportes y Movilidad, Rubén Sobrino, ha explicado que "el Gobierno regional abonó las ayudas a las empresas del transporte regular de viajeros siguiendo la metodología que ha utilizado el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y en base a la justificación que han realizado las propias empresas afectadas".

Además, Sobrino ha destacado que desde el Gobierno de Emiliano García-Page "hemos

actuado con la mayor celeridad posible, siendo conscientes de la situación que tienen las empresas ahora mismo debido a la caída generalizada de los ingresos y los sobrecostes que están sufriendo", y ha añadido que esta convocatoria se ha realizado con fondos propios del presupuesto regional "que hemos adelantado respecto a los fondos que nos ha enviado el Ministerio hace unos días".

En total, 43 empresas de transporte público regular de viajeros que prestan los servicios interurbanos de transporte público de titularidad autonómica en Castilla-La Mancha se han beneficiado de las subvenciones directas del Gobierno regional.

## Guaguas Municipales cierra el año incorporando a la operación 24 unidades MAN Lion's City de 12 m

Guaguas Municipales incorpora 24 unidades de la marca MAN, modelo Lion's City con una longitud de 12 metros, y emprende el proceso de renovación más ambicioso de flota en la última década (donde adquirirá 57 vehículos de diferentes dimensiones), que supondrá la regeneración de un importante sector de su parque móvil, compuesto por más de 260 unidades. El objetivo de este plan estratégico será reducir significativamente la edad media de los coches, que se situará ligeramente por encima de los ocho años cuando en la actualidad se acerca a la decena.

La llegada de los 24 vehículos, que sirve como punto de arranque para la nueva campaña promocional de guaguas Municipales, denominada 'Patrocinador Oficial de tu Nueva Normalidad, sea cual sea', fue presentada por el presidente del consejo de administración de la sociedad municipal y concejal de Movilidad de la capital gran-canaria, José Eduardo Ramírez, y el director general de la compañía, Miguel Ángel Rodríguez, quienes han estado acompañados por representantes de la empresa municipal y del fabricante.

"Las 24 guaguas recién llegadas, que tras pasar el periodo de verifi-



cación serán operativas para nuestro servicio, forman parte del conjunto de 57 nuevos vehículos que se incorporarán a la flota en las próximas semanas y que ha supuesto un esfuerzo inversor para la sociedad cercano a los 17 millones de euros", ha subrayado el concejal de Movilidad, quien desgranó que ocho de esos coches serán de 10 metros; 15 vehículos, de 18 metros y a las 24 unidades presentadas se les unirán durante el primer trimestre de 2021 otras 10 de tecnología híbrida.

Los nuevos vehículos, al igual que la totalidad de la flota de la compañía municipal, vienen equipados con sistemas de seguridad

anti-Covid como las mamparas de protección para el puesto del conductor, aire acondicionado con purificación reforzada, filtros de nueva generación y renovación acelerada de la ventilación a bordo, al tiempo que tendrán instalados dispensadores de gel higienizante para autoprotección de clientes, lo que permite el mantenimiento del servicio de transporte en óptimos estándares de calidad, sostenibilidad y compromiso con la seguridad.

### Pionero en Canarias

En palabras del fabricante, Guaguas Municipales dispondrá por primera vez en Canarias del modelo Lion's

City 12C de MAN, que ofrece la máxima rentabilidad y un aspecto muy atractivo, tanto en el interior como el exterior. Este modelo de nueva generación cuenta con áreas de conducción completamente rediseñadas con ergonomía mejorada y capacidad de maniobra. "Nuestro objetivo es integrar en un mismo vehículo el mejor lugar de trabajo para un conductor y una comodidad óptima para los viajeros", ha precisado Pedro Déniz Holtmann, representante de MAN en el Archipiélago.

Las nuevas unidades tienen una longitud de 12 metros y en su interior hay capacidad para 29 pa-

sajeros sentados y 60 pasajeros de pie, lo que ofrece cobertura para el grueso de los recorridos de mediana ocupación de la red de líneas de la compañía de transporte. A bordo, hay dos espacios reservados para sillas de ruedas o sillas de bebé, que deben colocarse siempre en sentido contrario a la marcha del vehículo.

El motor de las 24 unidades cuenta con una cilindrada de 10.518 centímetros cúbicos, al tiempo que la potencia de las guaguas se eleva a los 320 CV a 1.600 rpm. Estos motores están ajustados a la normativa Euro 6d, última tecnología en vehículos diésel de baja contaminación y consumo.

Estas unidades son plenamente accesibles. Además del sistema *kneeling* de elevación y descenso (arrodillamiento junto a la acera), cuentan con una rampa eléctrica telescópica que se extiende desde la puerta central del vehículo e incluye un sistema óptico y acústico para indicar que está en funcionamiento. Todas estas guaguas cumplen con las especificaciones del Reglamento 107 y están homologados como clase I y tienen sistemas de resistencia al vuelco, según el reglamento R-66.02. Poseen, además, sistema de aire acondicionado y tomas de puertos USB.

# Valencia hace pruebas con un eléctrico de BYD que es la primera vez que visita nuestro país

Valencia ha iniciado las pruebas con un nuevo autobús eléctrico de BYD.

El vehículo, diseñado para entornos urbanos de alta densidad y centro de ciudades, es respetuoso con el entorno al no emitir gases contaminantes ni CO2.

El autobús, modelo BYD K7UA y de 8,7 metros, está llevando a cabo operaciones de pruebas que incluyen su circulación por las calles de València, pero sin personas usuarias a bordo. El concejal de Movilidad Sostenible, Giuseppe Grezzi, ha explicado que estos ensayos permitirán conocer este tipo de tecnología para analizar su autonomía en la ciudad, ya que es variable según la orografía, condiciones de tráfico, humedad y temperatura.

"Es la primera vez que se prueba en España este vehículo. Estamos en continuo contacto con los principales proveedores mundiales de vehículos, dentro de nuestro compromiso de ofrecer un servicio de calidad y estar en la vanguardia tecnológica en el mantenimiento y operación de los autobuses urbanos", ha asegurado Grezzi.

El vehículo cedido por BYD incorpora una carga de 174 kWh con baterías de ferrosulfato y carbón activo. Es de carga rápida y puede tener una autonomía de circulación de unas 14 horas.

Además, la EMT sigue



trabajando para dar soluciones a la economía circular con el objetivo de integrar flota eléctrica y dar una alternativa a los residuos que generan las baterías, buscándoles una segunda vida útil para evitar generar residuos.

## Presencia en flota

La entidad cuenta actualmente en su flota con tres vehículos eléctricos, dos autobuses y un vehículo auxiliar. Además, continúa con la renovación de la flota de bajas emisiones iniciada hace cinco años con la

incorporación de 164 autobuses híbridos nuevos entre este año y el próximo. Con esta renovación, en 2021 más de la mitad de la flota de la EMT será altamente sostenible, reduciendo así las emisiones de CO2 en la atmósfera que provocan la destrucción de la capa de ozono. Las políticas ambientales impulsadas por la empresa pública para avanzar hacia la sostenibilidad le han proporcionado la doble certificación de Aenor en materia energética y en la reducción de emisiones contaminantes.



## La Generalitat reconoce a los sanitarios y su labor

El *conseller* de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad, Arcadi España, y la *consellera* de Sanidad Universal y Salud Pública, Ana Barceló, han anunciado que el Consell amplía seis meses más el Abono Sanitat que da acceso al transporte público gratuito a los y las profesionales sociosanitarios y que desde su implantación en el mes de abril ha sido utilizado cerca de 560.000 veces.

Arcadi España y Ana Barceló se han reunido para valorar esta medida que puso en marcha la Conselleria de Movilidad y la Autoritat de Transporte Metropolitano de València para "facilitar la movilidad a los colectivos que están desde el principio de la pandemia en la primera línea de la lucha contra

la Covid-19", ha recordado el *conseller* de Movilidad, quien afirma que "es un reconocimiento más a todas aquellas personas que han estado cuidándonos durante los peores momentos de la pandemia".

Por su parte, la *consellera* de Sanidad ha querido agradecer a la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad su "total predisposición para facilitar el trabajo del personal sanitario en este año tan difícil".

Así, el personal sociosanitario ha realizado alrededor de 560.000 desplazamientos gratuitos desde el pasado mes de abril hasta las primeras semanas de este mes de diciembre en Metrovalencia, MetroBus, Tram de Castelló y Tram d'Alacant.

# La Comunidad de Madrid no espera demasiada recuperación en 2021

La Comunidad de Madrid confía en una recuperación acelerada del número de viajeros en el transporte público a partir de 2021. Así lo avanzó el consejero de Transportes, Movilidad e Infraestructuras, Ángel Garrido, durante la presentación de un balance de la movilidad en el transporte público en la Comunidad de Madrid durante la crisis sanitaria.

Según las previsiones del Consorcio Regional de Transportes, la red de transporte público en la Comunidad de Madrid (Metro, EMT, autobuses interurbanos, Renfe Cercanías y metros ligeros) va a cerrar 2020 con una caída de la demanda en torno al 47% frente a 2019, con unos 850 millones de viajes. "La cifra va a ser incluso menor que en 2014, el peor año de la crisis económica, cuando apenas llegamos a los 1.370 millones de viajes", ha explicado Garrido.

Los autobuses interurbanos y los de la EMT de Madrid se van a ver ligeramente menos afecta-

dos por la crisis (con caídas de la demanda del 43% y el 46%, respectivamente), frente a Metro (-49%) o Renfe Cercanías (-47%). Sin embargo, las medidas de seguridad y prevención aplicadas en todos los modos de transporte durante la crisis sanitaria, así como la evolución de la pandemia, auguran una cierta vuelta a la normalidad y la recuperación acelerada del número de usuarios.

Así, y aunque el escenario sigue siendo muy volátil, el Consorcio prevé que, a finales de 2022, se pueda llegar a los 1.400 millones de viajes y que en 2023 se alcancen los 1.600 millones, en línea con las cifras registradas antes de la crisis sanitaria.

"Apostar y defender el transporte público y el taxi es trabajar por una movilidad ágil, segura en todos los aspectos, sostenible medioambientalmente, que conecta los puntos más dispersos de la región y genera empleo, favorece la comunicación y el



contacto y está directamente implicada en el progreso económico", ha recordado Garrido.

El consejero ha explicado que las medidas de restricción de la movilidad puestas en marcha frente a la pandemia han tenido un impacto importante en el uso del transporte público, con un descenso del número de viajeros que llegó a superar el 90% en los momentos más duros de la crisis.



## El eléctrico de Volvo, a prueba por las calles de Badalona

Tusgsal y Volvo siguen haciendo pruebas con autobuses de tecnología 100% eléctrica, manteniendo su apuesta por la sostenibilidad medioambiental en el transporte público. En esta ocasión, la empresa badalonesa hace pruebas del autobús Volvo 7900 100% eléctrico, vehículo con el que se logra un transporte público limpio, silencioso y eficiente.

### Características

Este modelo de vehículo tiene 12 metros de longitud, motor eléctrico de 200 kW, batería de 330 kWh, carga en depósito CCS Combo 2, configuración

hot-climate testada para clima cálido y función ready to run que alcanza la temperatura deseada antes de la salida.

La conducción del Volvo 7900 es "suave y sencilla, proporcionando una excelente ergonomía". La experiencia a bordo del vehículo es silenciosa y cómoda para todos, ya que el escaso ruido interior facilita un viaje tranquilo, reduciendo el estrés durante el trayecto. La incorporación progresiva de autobuses eléctricos en nuestras ciudades permitirá avanzar hacia su transformación en zonas de cero emisiones, cero ruidos, cero congestiones y cero accidentes.

## Cataluña articula una línea de ayudas para los vehículos del discrecional

Las ayudas que ha anunciado la Generalitat de Cataluña, con una dotación presupuestaria limitada, serían de 1.200 euros por vehículo que consta en la autorización de transportes, pero sin tener en cuenta los vehículos que prestan servicios de transporte regular.

Fecav, como entidad más representativa del Sector en Cataluña, ha puesto de manifiesto reiteradamente a la Administración la necesidad de "poder dotar de ayudas al sector de transporte discrecional, después de ver parada nuestra actividad desde la cancelación del Mobile World Congress y que se vio totalmente paralizada a partir del mes de marzo de este año", indican desde la Federación, añadiendo que han "trasladado esta problemática a nivel estatal, a través de Confibus, así como al Departamento de Empresa y Conocimiento y al Departamento de Territorio y Sostenibilidad".

En este sentido, Fecav informa que el Departamento de Territorio y Sostenibilidad ha publicado "las bases de la línea de subvenciones para empresas del sector del transporte público discrecional de viajeros en autobús". Concretamente, la línea de ayudas tiene por objeto contribuir a paliar las consecuencias económicas que la Covid-19

ha provocado el Sector. Se ha previsto una cuantía de 1.200 euros para cada vehículo de servicios discretos, cuya solicitud se basa en presentación telemática de un formulario.

### Esfuerzo

El presidente de Fecav, José María Chavarría, expresa que "a pesar de que, desde Fecav entendemos que las ayudas no cubren el total de las

pérdidas acumuladas por nuestro sector de servicios discretos, sí es cierto que darán algo de liquidez a las empresas en la grave situación en que se encuentran. Asimismo, agradecemos el esfuerzo y sensibilidad que ha tenido el Departamento de Territorio y Sostenibilidad en el momento más complicado que está viviendo el Sector, y que se le ha reclamado desde Fecav en varias ocasiones".



## Logroño renueva su flota con cuatro buses híbridos

El Ayuntamiento de Logroño ha anunciado la incorporación a su flota de cuatro nuevas unidades híbridas, que sustituirán a los cuatro autobuses más antiguos y contaminantes y se incorporarán próximamente al servicio, según el comunicado del consistorio.

Este nuevo modelo de autobús híbrido, uno de los de menor consumo del mercado, permitirá reducir considerablemente las emisiones de CO2 a la atmósfera, así como un 8,5% de ahorro de combustible con respecto a la versión diésel Euro 6.

El bajo consumo de estas nuevas unidades no solo se debe a las prestaciones de su motor eléctrico, que apoya al de combustión

con una potencia adicional de 22 CV, sino a otros aspectos como la energía generada durante las fases de frenado, que se almacena en los acumuladores situados sobre el techo y es liberada para asistir durante las fases de mayor entrega, como el arranque o la circulación en pendiente.

Los nuevos vehículos cuentan con elementos de seguridad activa de última generación, como un innovador detector que avisa al conductor de la presencia de bicicletas (*sideguard assist*), algo fundamental cuando la visibilidad se ve reducida, por ejemplo, por los ángulos muertos, u otro para la detección de obstáculos (*preventive brake assist*).

## Galicia culmina la puesta en marcha de su Plan de Transportes regional con los últimos 19 contratos

La Xunta completó el pasado día 23 de diciembre, la modernización del transporte público interurbano con la entrada en vigor de los últimos 19 contratos del Plan de Transporte Público de Galicia, que supondrán la puesta en marcha de 824 líneas de autobús que mejoran el servicio a los usuarios y garantizan el empleo a 599 conductores y 188 acompañantes.

Los servicios que se ponen en marcha se corresponden con tres nuevos contratos para los servicios de larga distancia y otros 16 de ámbito intermunicipal y comarcal, en diversas zonas de las provincias de A Coruña, de Pontevedra y de Lugo.

En conjunto, estos 19 contratos suman 824 líneas de autobús y suponen una inversión de la Xunta de 9,3 millones de euros al año. De las nuevas líneas, 360 serán de autobús compartido y 279 contará con, por lo menos, una parada bajo demanda.

La prestación de estas expediciones contempla la utilización de 518 autobuses que recorrerán casi 26,7 millones de kilómetros al año, a través de 5.229 paradas y reservarán plaza para más de 7.500 escolares.

Estos nuevos contratos, unidos a los que ya están en vigor, conforman el mapa definitivo del transporte público que funcionará en Galicia en



la próxima década. De este modo, la comunidad queda conectada mediante una red con más de 3.100 líneas de autobús que atienden más de 49.000 paradas. La oferta de transporte interurbano conseguirá, así, los 2,3 millones de servicios anuales y los 58,4 millones de kilómetros recorridos.

### Contratos de larga distancia

Los contratos de larga distancia que se ponen en marcha este mismo mes completan el diseño de una red de conexiones que vertebra la movilidad en autobús en toda Galicia. Se trata de tres contratos que cubren los servicios entre Lugo y Santiago de

Compostela; los del Eje Atlántico y las conexiones con Lugo, Lalín y Fisterra; y los servicios entre A Coruña, Ferrol, Ortigueira, Viveiro, Vilalba y Lugo.

En este nuevo mapa de servicios de larga distancia, el contrato de servicios entre Lugo y Santiago estrena la línea del Xacobús, para atender las necesidades de los desplazamientos de peregrinos entre Pedrafita do Cebreiro y Compostela. Esta línea nace con dos servicios diarios que funcionan todo el año, y un refuerzo de dos más de marzo a octubre, meses en los que el Camino recibe una mayor afluencia de peregrinos.

Además, este contrato estrena una línea directa entre Lugo y Santiago a través de la autovía A-54, que reduce el tiempo de viaje en 40 minutos con respecto de la que circula por la carretera nacional. Entra en funcionamiento con cuatro servicios los días laborables y permite reducir tiempos, de 2 horas y 5 minutos a 1 hora y 25 minutos de trayecto.

También se incluyen en este contrato otras líneas que conectan este eje con otros ayuntamientos del entorno. En total suman nueve líneas, de las cuales una es compartida y otra bajo demanda, que abarcan 165 paradas. De este modo, cada año se prestarán casi 11.800 servicios

y los 12 autobuses recorrerán más de 1,15 millones de kilómetros, dando empleo a 16 conductores y un acompañante.

Por otra parte, el contrato del Eje Atlántico comprende un conjunto de líneas que refuerzan las conexiones entre las siete ciudades gallegas. Articulan una red para cubrir los desplazamientos por toda Galicia de norte a sur desde Ferrol hasta Vigo y también al ancho, llegando desde Fisterra hasta Lugo o Verín.

Dentro de esta reordenación se incluyen una buena parte de líneas que cuentan con un número reducido de paradas para hacer más ágiles los desplazamientos entre las ciudades: entre Santiago y Fisterra, con dos servicios diarios de lunes a viernes; entre A Coruña y Vigo, por la AP-9, con 15 servicios diarios de lunes a viernes y paradas en Santiago y Pontevedra; entre A Coruña y Santiago, con cinco servicios diarios de lunes a viernes; entre Santiago y Vigo, con dos servicios diarios de lunes a viernes; y entre Santiago y Ourense, con 11 servicios cada día laborable.

Además de los contratos de larga distancia, el día 23 de diciembre entraron en vigor otros 16 de ámbito comarcal e intermunicipal, que completan la implantación del Plan de Transporte Público de Galicia.





## Casi 20 millones para el transporte regular en CyL

El Consejo de Gobierno de Castilla y León ha aprobado la concesión directa de una subvención a los 131 titulares de 243 concesiones de los servicios de transporte público regular de uso general de viajeros por carretera, a fin de compensar el déficit de explotación y la pérdida de ingresos como consecuencia de la crisis sanitaria ocasionada por la Covid-19 correspondientes al periodo 2020.

Esta subvención, junto con la que el pasado mes de junio de 2020 autorizó el Consejo de Gobierno con la misma finalidad por 7.682.839 euros, supone que el importe que ha destinado la Junta de Castilla y León en el año 2020 para apoyar al Sector del transporte regular de viajeros por carretera asciende a un total de 27.547.110 euros.

### Caen viajeros e ingresos

Con esta subvención, la Junta

de Castilla y León contribuye al mantenimiento del sistema concesional de transporte público de viajeros por carretera de la Comunidad Autónoma. Lo que supone a su vez el sostenimiento de la oferta de transporte regular y de transporte a la demanda que se presta en la actualidad.

Tras la publicación del RD 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma, las restricciones han ocasionado una minoración de los usuarios y los ingresos de las concesiones de transporte público de viajeros.

Levantadas las restricciones, el uso del transporte público de viajeros no se ha recuperado a niveles similares a los del año 2019, sino todo lo contrario, la caída del mismo se sitúa en torno al 50%, lo que ha propiciado un problema gravísimo de falta de liquidez.

San Sebastián inicia una nueva campaña de promoción del uso del transporte público

## Dbus insiste de nuevo: el autobús es un medio de transporte seguro

Dbus ha puesto en marcha una campaña informativa con el objetivo de promover el transporte público en autobús como medio seguro y sostenible, que cumple todas las medidas de seguridad e higiene, tal y como garantiza el certificado de Aenor frente a la Covid-19, un sello que es sinónimo de calidad y garantía por las medidas adoptadas por las empresas e instituciones avaladas por él.

El sello de Aenor certifica que quienes lo poseen cumplen de manera estricta y profesional con las medidas higiénico-sanitarias contra el nuevo coronavirus SARS-CoV-2, causante de la Covid-19, que ha puesto en jaque al Sector.

### Acciones de campaña

La campaña se basa en estudios científicos y la opinión de expertos/as de salud pública y recoge las principales razones que hacen que viajar en autobús sea seguro:

- Limpieza y desinfección diaria de los autobuses e instalaciones de cocheras. Para estas labores se emplea un innovador sistema de pulverización motorizada que consigue llegar a todas las zonas del interior del autobús y poder realizar una desinfección más detallada y exhaustiva.
- Vigilancia de la ocupación de



los autobuses para incrementar las salidas con mayor registro de usuarios/as, siendo la ocupación media registrada en los últimos meses de un 22% y el 99,3% de los servicios tienen una ocupación no superior al 50%.

- Más servicios en horas punta: desde principios de septiembre, Dbus dispone del 100% de recursos activados y frecuencias máximas con el objetivo de ofrecer el mayor número de plazas.

- Uso obligatorio de mascarillas para personas usuarias y personal de conducción. Asimismo, los autobuses disponen de mamparas de protección en el puesto de conducción.

- Pago telemático con tarjetas: ya sea de transporte y/o tarjeta

bancaria, se priorizan en los autobuses de Dbus con el fin de reducir el dinero en efectivo por razones sanitarias.

- Ventilación permanente vehicular: con aire continuado generado con la apertura y cierre de todas las puertas en las paradas, y con la apertura de todas las ventanas y claraboyas del vehículo desde que sale de cocheras a primera hora. Esta ventilación se los trayectos cortos que se registran en el transporte urbano y la proximidad entre paradas. Asimismo, se han colocado pegatinas en todas las ventanas de los autobuses para solicitar a los usuarios y usuarias que mantengan las ventanas abiertas y se refuerce la ventilación.

## Aragón: ocho millones de euros más para el Transporte de viajeros

El Departamento de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda del Gobierno de Aragón ha impulsado un Decreto Ley 12/2020, publicado ayer en el BOA, en el que se recoge la distribución de 7.948.166 euros destinados a las empresas de transporte público de viajeros por carretera.

El consejero José Luis Soro se comprometió a esta medida con el objetivo de financiar el déficit de explotación generado por la crisis sanitaria del Covid-19 en la prestación de servicios de transporte público regular de viajeros de uso general de carácter interurbano. Desde el departamento de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda, se ha impulsado esta medida para garantizar la viabilidad económica de unas empresas que prestan un servicio público fundamental.

El director general de Transportes, Gregorio Briz, ha presentado en Zaragoza los detalles de este Decreto Ley con el que, además "atendemos también la

medida 41 del punto 1.5 de la Estrategia Aragonesa para la Recuperación Social y Económica, que prevé la necesidad de reforzar el transporte público como respuesta sanitaria y social ante la crisis de la Covid-19".

### 13,5 millones en 2020

El departamento de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda ha impulsado en 2020 un total de 13,5 millones de euros para el Sector del transporte de viajeros por carretera. En el mes de abril se cubrieron el 65% de los gastos de las empresas que prestan servicios a través de los contratos-programa aunque no se pudiesen realizar los servicios y se mantuvieron los dos millones de euros destinados para los mismos; se amplió a 2,2 millones de euros la subvención de débil tráfico por los servicios de 2019 y se adelantó el pago de la misma; y se convocó una subvención de 1,3 millones de fondos propios para el Sector.

Gregorio Briz, director general



de Transportes, ha señalado que "la subvención que recibirán las empresas será de 7.948.166,63 euros de fondos propios y se hará efectiva antes de que finalice el año para que sea una medida que garantice la supervivencia de las empresas y la prestación de los servicios".



## Auvasa presenta sus nuevos medios de pago en los buses

En el año 2010 se implantó la actual tarjeta de transporte sin contacto en el transporte urbano de Valladolid, manteniéndose desde entonces, junto con el billete ordinario, como único medio de pago físico para los usuarios del autobús.

En el mes de marzo de 2020, como consecuencia de la Covid-19, y en aras de velar por la salud de usuarios y trabajadores/as, se suprime el pago en metálico en los vehículos, afectando a los potenciales usuarios de billete ordinario, aunque gracias a los establecimientos colaboradores habituales (kioscos y estancos), desde el mes

de julio se ha realizado la venta de billete sencillo en estos comercios.

### Pago 'contactless'

La ciudad pucelana presentó los nuevos equipos embarcados que permitirán, junto con el lanzamiento de la nueva app para dispositivos móviles Auvasa Pay, acceder al transporte urbano utilizando nuevos soportes como la tarjeta bancaria o el teléfono móvil, así como el uso de códigos QR para pagar evitando el contacto, y, por lo tanto, haciendo el viaje mucho más seguro en esta pandemia y adaptándolo a la digitalización.

# Nuevas tendencias para movilidad en la era post-pandemia del coronavirus SARS-CoV-2

Ana Gómez-Arche, CEO de Pons Seguridad Vial, y Miguel Ferre, *senior partner* de Asuntos Públicos y Sustainability & Economics de Kreab, han sido los encargados de abrir el webinar *Nuevas tendencias de movilidad en el contexto post-Covid*. Mercedes

Gómez, directora general de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana del Mitma, ha querido agradecer el rol que ha jugado el Sector del Transporte, tanto de mercancías como de viajeros, "garantizando la

distribución de mercancías y el desplazamiento de las personas". Seguidamente, ha expuesto las líneas en las que está trabajando el Mitma, que se basan en mejorar la movilidad, teniendo como ejes "la sostenibilidad y la digitalización".

Para ello, están hablando con todos los actores del Sector en los llamados 'Diálogos Abiertos' con el objetivo de incluir en la Estrategia de Movilidad todos aquellos proyectos que vayan en el sentido de mejorar la movilidad, fomentar la descarbonización, potenciar la digitalización y aumentar la seguridad vial.

Posteriormente, el director de la DGT, Pere Navarro, ha comentado que "la Covid-19 ha acelerado unas tendencias que ya teníamos, como el teletrabajo, las videoconferencias, el comercio electrónico, la comida a domicilio... que han influido en la movilidad". También ha destacado "la aparición de nuevos modos de transporte, como los patinetes" y "el boom del comercio electrónico, que también ha influido en la distribución de mercancías". Lo que está claro, según Navarro, es que las ciudades se han dado cuenta del cambio que se está produciendo en su movilidad y "tienden a ser más silenciosas y limpias". Finalmente, el director de la DGT ha afirmado que "el futuro será verde y digital, o no será".

## Primera mesa

A continuación, se ha celebrado la primera de las mesas redondas previstas en el webinar, bajo el título 'Sostenibilidad, eficiencia y seguridad: hacia una movilidad inteligente en las ciudades', donde se ha analizado las nuevas tendencias en movilidad urbana, que tendrán como eje prioritario la mejora de la movilidad de los ciudadanos, la interconexión entre todos los medios de transporte y la sostenibilidad.

La primera intervención, a cargo de Marc Gómez, presidente y CEO de ABB España y Portugal, presidente del Club de Excelencia en Sostenibilidad y presidente del Observatorio sobre Movilidad en España, ha señalado que el futuro de la movilidad en España pasa por los vehículos propulsados por diferentes fuentes de energía, eso sí, ahora mismo tiene mayor protagonismo la electromovilidad, ya que "es la tecnología más avanzada, hay menos intermediarios y está incluida en un sistema mucho más complejo donde, por ejemplo, encaja el modelo de autoconsumo, por lo que también ayuda a su implantación".

Lola Ortiz Sánchez, directora general de Planificación e Infraestructuras de Movilidad del Ayuntamiento de Madrid, ha puesto el foco sobre el transporte público, que "tiene que ser el eje de la movilidad de la ciudad". Aun así, ha explicado que "hay otros medios de transporte que nos ayudan a mejorar la movilidad,

como el coche compartido o la bicicleta", por lo tanto, "la idea es crear zonas intermodales donde se integren todos los medios de transporte y sea el ciudadano el que elija su mejor opción. Por ejemplo, la nueva app de la EMT ya integra varios modos de transporte".

De la misma opinión se ha mostrado Alfonso Gil, responsable del Área de Movilidad y Sostenibilidad del Ayuntamiento de Bilbao, quien ha puesto el eje en los ciudadanos, pero sin olvidar el transporte de mercancías y el coche privado. "Hay que trabajar —según Gil— para que los ciudadanos se muevan de una manera más sencilla, activa y saludable". Al respecto, el responsable de Movilidad de Bilbao ha señalado que gracias a los datos que proporcionan los ciudadanos con sus smartphones y los autobuses y los coches conectados, las ciudades pueden conocer cómo es la movilidad en sus territorios y trabajar para mejorarla y adaptarla a las necesidades.

Por otro lado, Ramón Ledesma, asesor de Pons Seguridad Vial, ha comentado sobre el diseño de las ciudades: "Antes se diseñaban pensando en los coches y ahora hay que definir las ciudades para el peatón". En este sentido, "se empieza a hablar de plataformas únicas donde están integradas la calzada y la acera, se reduce la velocidad en las calles y hablamos de urbanismo táctico, donde se fomenta el transporte público en lugar del privado". En la misma línea se ha expresado Daniel Serra, director de Innovation Hub South (EIT Urban Mobility), destacando que, como "el espacio en las ciudades es limitado, ahora tenemos que reorganizarlo para integrar todos los medios de transporte".

## Segunda mesa

La segunda parte de la jornada virtual 'Nuevas Tendencias de movili-

dad en el contexto post-Covid', organizada por Kreab y Pons Seguridad Vial, se inició con una nueva mesa redonda, con la Movilidad como Servicio (MaaS) en el punto de mira.

Mariano Silveyra, vicepresidente de Asuntos Públicos de Cabify, fue el primer en intervenir, reconociendo que "estamos lejos de ofrecer alternativas al usuario para que deje el coche en casa, pero es una transición que tenemos que abordar. Para ello, se requiere una armonización y unidad de mercado, con premisas que sean adoptadas por todas las ciudades. La tecnología es básica, pero no puede ser de alcance local", a lo que Itziar García, directora de Comunicación y Relaciones Institucionales de BlaBlaCar, añadió que "el reto de la movilidad es inaplazable". Miguel Ruiz, presidente de Atuc, quiso dejar claro que "la movilidad estaba y sigue estando de moda. Antes de la pandemia, veníamos ganando terreno al vehículo privado, creando un interesante ecosistema de movilidad para el futuro. Ahora estamos en un claro parón, pero estoy seguro de que se retomará esa línea ascendente".

Al respecto de la nueva movilidad, Ruiz expuso que "los modos de transporte alternativos son aliados del transporte colectivo, y en Atuc lo tenemos claro. Transportamos al año 4.000 millones de viajeros, y estos modos son un complemento importante, por lo que ya hemos modificado los estatutos para admitirlos en el seno de la Asociación, empezando por las bicis compartidas. El siguiente paso será el carsharing, al que seguirán el resto de opciones". Y sobre el tema de la mesa, el también gerente de la EMT de Málaga afirmó estar "convencido de las bonanzas del MaaS, que nos permitirá salir mejor de la pandemia. Adaptarnos a una movilidad cambiante es



un reto apasionante, con la llegada del QR, pago por móviles (incluso en ciudades de tamaño mediano y pequeño)... Los fondos europeos permitirán reajustar el servicio y la tecnología, lo que nos concede optimismo como Sector".

Mariano Silveyra puso el acento en la necesidad de una normativa común, indicando que "leyes como la de Movilidad Sostenible y la de Cambio Climático son imprescindibles para los cambios necesarios. La tecnología es la única herramienta que nos permite adaptar todas las opciones de movilidad a la demanda real, el verdadero desafío para todos. Hay que integrar todas las ofertas, que se comuniquen entre ellas, para que el usuario tenga todas las facilidades en su mano, esté en la ciudad que esté, pero se necesita un marco regulatorio aplicable en todas las ciudades".

Timo Buetefisch, CEO de Cooltra, tomó la palabra para indicar que espera "una concentración de las empresas que prestan servicio de transporte alternativo. En cinco años, existirán una o dos plataformas de cara al cliente, integrada por un importante número de ope-

radadores", añadiendo que, en el caso de las motos compartidas, "la recuperación de la demanda está siendo muy rápida", algo que compartieron los representantes de Cabify y BlaBlaCar.

No así Miguel Ruiz, quien consideró "una injusticia el trato dispensado al transporte público desde el comienzo de la pandemia, incluso desde las Administraciones, cuando todos los estudios y los científicos han demostrado que su uso es seguro y que no es un foco de transmisión del virus. Por eso, estamos trabajando con el Ministerio para, en el primer trimestre de 2021, poner en marcha una campaña de promoción del transporte por carretera. Se nos ha demonizado y eso nos ha hecho mucho daño, penalizando aún más la recuperación de los volúmenes por la falta de confianza. Incluso se ha generado una demanda de coches de más de 20 años de segunda mano para evitar usar el transporte público, algo nefasto contra el medio ambiente y que contraviene todos los esfuerzos realizados en los últimos años. Queremos recuperar nuestro prestigio y dignidad".

Para concluir, el presidente de Atuc apuntó que "el 25% de los usuarios de transporte público lo combinan con otras alternativas. La colaboración público/privada es un hecho desde hace mucho tiempo, tanto que la mayoría de los operadores de transporte urbano en España son privados. El MaaS servirá para ir facilitando la evolución de los operadores de estos transportes alternativos, mediante selección natural, y veremos cómo queda el mercado. El handicap que tenemos es la tarificación, algo que tenemos que resolver, a lo que se suman las cuestiones técnicas, como la llegada de los códigos QR a todos los autobuses. En todo caso, todo se logrará, porque es el futuro".



# El 96% de las empresas del Sector prevé que la situación de 2021 será 'mala' o 'muy mala'

La Confederación Española de Transporte en Autobús (Confibus) ha puesto en marcha una serie de breves encuestas *online* entre sus asociados, bajo el

título “Barómetro impacto Covid-19: Perspectivas 2021”, con el objeto de analizar en profundidad la situación que atraviesa el tejido empresarial del

Sector del autobús, sus inquietudes y, conocer qué necesitan las empresas, cuáles son sus perspectivas para 2021 en este momento de incertidumbre.

Confibus recuerda que el transporte en autobús ha sido uno de los sectores más castigados por la crisis del Covid-19, con pérdidas de facturación en 2020 por encima de 4.000 millones de euros, estando en riesgo más de 30.000 empleos y un tercio de las empresas.

En esta quinta edición, más del 96% de los empresarios del Sector creen que la situación de 2021 será 'mala' o 'muy mala'. Además, los empresarios del Sector no confían en recuperar la facturación de su empresa en 2021: un poco más del 42% cree que esta recuperación podría llegar en 2022 y casi el 58% la ve más allá de 2022.

## Las plantillas no crecerán

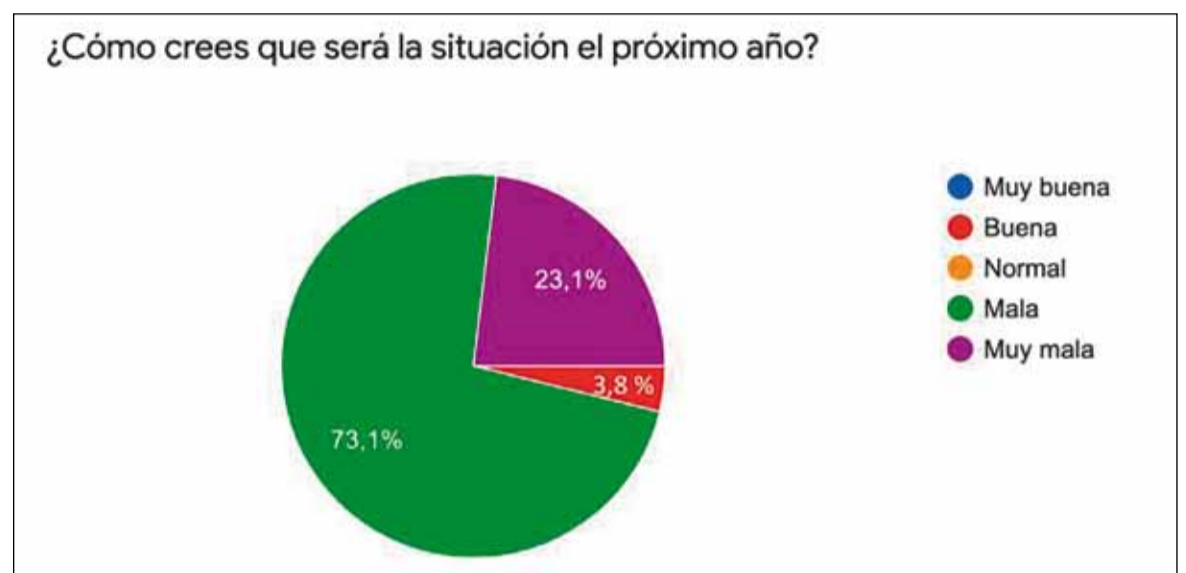
Por su parte, las principales medidas que están implementando las empresas del Sector para recuperar la confianza del usuario son: el incremento de las labores de limpieza y desinfección (88,5%), el incremento de las medidas de seguridad (73,1%), la introducción de nuevas tecnologías (50%) y el control de aforos (23,1%). En lo que respecta al empleo del Sector, ninguna empresa cree que su plantilla aumentará en 2021. El 50% opina que se mantendrá igual el número de trabajadores, frente a la otra mitad que cree que se reducirá (principalmente hasta en un 25%).

Los principales retos que deberán hacer frente las empresas del sector para adaptarse a la nueva realidad son: la financiación (57,7%), la adaptación a los cambios en los hábitos de consumo (53,8%), la gestión de personas (42,3%) y la digitalización (42,3%), entre otros.

Sobre las medidas que los empresarios planean aplicar en el próximo año, destacan tres medidas clave: solicitar Fondos del Plan de Recuperación (53,8%), la financiación o refinanciación de deuda (53,8%) y la reconstrucción operativa (42,3%). Hasta el momento, las únicas medidas adoptadas por la Administración que los empresarios valoran son los ERTE y los avales del ICO (aunque en este caso por muy estrecho margen).

## Digitalización como clave

De acuerdo con los datos obtenidos, de las 10 políticas palanca que establece el Plan Nacional de Recuperación, Transformación y Resiliencia que guiará la ejecución de los fondos europeos, los empresarios del Sector están especialmente interesados en participar en: la modernización y digitalización del tejido empresarial (69,2%), la transición energética justa e inclusiva (34,6%) y la Agenda urbana y rural y lucha contra la despoblación (30,8%). De acuerdo con lo



que indican los empresarios del transporte autobús, las principales prioridades en el ámbito económico del Gobierno Central en los próximos 12 meses deberían ser: la simplificación administrativa (73,1%), la eficiencia del gasto público (53,8%) y la reforma de la Administración (23,8%).

Sobre la inversión pública en el ámbito del transporte en los próximos años, los empresarios creen que los principales ejes en los que debería situarse la inversión pública en el ámbito del transporte en

los próximos años son: el fomento del transporte público (76,9%), el turismo en autocar (73,1%), la movilidad sostenible (65,4%) y los carriles bus (61,5%).

## Situación crítica

En relación con esta quinta edición del “Barómetro impacto Covid-19”, Rafael Barbadillo, presidente de Confibus, destaca: “La situación a la que se enfrenta el Sector es crítica, y sin el apoyo del Gobierno no se podrá garantizar la supervivencia de muchas de nues-

tras empresas. Desde Confibus, queremos llamar la atención, una vez más, sobre la casi nula atención que han tenido las peticiones del Sector del autobús en los Presupuestos Generales del Estado para 2021. Se han presentado una serie de enmiendas a los Presupuestos que no han prosperado”.

Algo más del 80% de las empresas consultadas en la V Edición del Barómetro son pymes frente algo menos del 20% que son grandes empresas (más de 250 trabajadores).

# El autobús, dentro del Plan de Apoyo al Turismo

El transporte discrecional y turístico en autobús está en peligro, ya que desde el inicio de la pandemia su actividad se ha reducido prácticamente a cero. Esto sitúa en grave riesgo la supervivencia de las empresas que prestan estos servicios, en su mayoría pymes, así como los cerca de 22.000 empleos que genera.

Además, considera que su recuperación es clave para la reactivación del sector turístico y la salida de la crisis, ya que, hasta la crisis del Covid-19, aseguraba la movilidad de casi 221 millones de viajeros al año. El transporte discrecional/turístico es el sector de actividad al que más se dedican los encuestados (88,5%), seguido por el transporte regular de uso especial (65,4%), el transporte regular de uso general (38,5%) y el transporte urbano (34,6%).

Como eslabón clave de la cadena turística, y tras las reiteradas peticiones por parte de la Confederación Española de Transporte en Autobús (Confibus) a las distintas administraciones y grupos políticos desde el pasado mes de marzo, el autobús ha sido incluido dentro del



plan de apoyo al sector turístico aprobado el pasado 22 de diciembre en el Consejo de Ministros.

## Pérdidas millonarias

Ya un nuevo Informe de IRU sobre el Impacto del Covid-19 ha revelado que las catastróficas repercusiones del Coronavirus

en la industria del transporte por carretera es persistente, provocando un altísimo riesgo de impago e insolvencia en el sector a nivel mundial, lo que podría conducir a quiebras masivas.

La investigación también muestra que la inacción de los gobiernos, que podría conducir a una ola

de quiebras, está provocando que las pérdidas globales para el transporte de viajeros por carretera se hayan incrementado al menos hasta los 500.000 millones de dólares para el transporte de pasajeros.

Además, la actualización es particularmente desastrosa para Europa, donde las pérdidas previstas

para los operadores de transporte de viajeros se han disparado los 94.000 millones de dólares.

## Reequilibrio económico

Por otro lado, tras reiteradas peticiones, tanto de Confibus como del Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC), el Consejo de Ministros también ha aprobado hoy, a través de un Real Decreto-ley, los términos para llevar a cabo un nuevo reequilibrio económico de los contratos de gestión de servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general por carretera de competencia estatal, que ha seguido estando alterado sustancialmente tras la finalización del primer estado de alarma, como medida excepcional para garantizar la viabilidad de estos servicios que son esenciales para la movilidad de los ciudadanos.

El Sector, muy afectado durante dicho periodo, ha seguido sufriendo una demanda por debajo del 50% de la habitual en el período estival, porcentaje que se ha visto reducido en otoño y que se ha agravado por las nuevas medidas restrictivas adoptadas por las CC.AA.

# Raúl Palacios, de Ganvam: 'La verdadera revolución de la automoción será el vehículo conectado'

La Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor, Reparación y Recambios (Ganvam) ha celebrado el Foro Ganvam Conecta donde ha analizado —junto a la DGT, Iberdrola y Telefónica,

así como al Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma)— los retos a los que se enfrenta la movilidad en cuanto a la conectividad, cómo impulsarla y qué impacto tendrá en toda la

sociedad. El presidente de Ganvam, Raúl Palacios, ha afirmado que "la verdadera revolución de la automoción será el vehículo conectado por encima de cualquier cosa".

Para el presidente de Ganvam, por ejemplo, el vehículo eléctrico es una mera evolución del vehículo de combustión y cree que "la verdadera revolución" está en los servicios que se puedan habilitar con el vehículo conectado.

Raúl Palacios se pregunta qué podría hacer la Administración, por ejemplo, la DGT, si todo el parque de vehículos estuviera conectado. Por esta razón, ha explicado que Ganvam está trabajando en el fomento de la conectividad llegando a acuerdos con empresas y la Administración para que la conectividad —y los servicios asociados— llegue al mayor número de vehículos posible, ya sea para uso privado como para el transporte de mercancías y de viajeros.

El director general de la Dirección General de Tráfico (DGT), Pere Navarro, ha sido uno de los participantes en el foro que ha moderado Raúl González, consultor de comunicación y fundador de la plataforma Somos Movilidad. Navarro ha destacado la importancia de la conectividad en la movilidad actual y futura y ha puesto algunos ejemplos concretos en los que está trabajando la DGT, como la sustitución de los triángulos de emergencia por una señal luminosa o la instalación de balizas informativas en un tramo de obras, que estarán conectadas a la nube y avisarán a todos los vehículos conectados sobre estas circunstancias. Para la DGT, según ha afirmado Navarro, "la conectividad de los vehículos ayudará de forma notable a mejorar la seguridad vial".

Por su parte, el director de Estrategia y Desarrollo de Red, Operaciones, Red y TI de Telefónica España, Javier Gutiérrez, ha expuesto la importancia del trabajo conjunto entre las operadoras telefónicas, los fabricantes de vehículos y las empresas de tecnología, entre otras, para desarrollar proyectos en torno al vehículo conectado. Gutiérrez ha señalado que "ya es posible ofrecer soluciones al respecto con la tecnología actual y gracias a que todos llevamos un smartphone en el bolsillo". Pero la revolución llegará con la tecnología 5G, que "nos permitirá una mayor velocidad de transmisión de datos entre millones de dispositivos conectados a la vez".

Otro de los participantes en el foro ha sido el responsable de relaciones externas de Smart Mobility Iberdrola, Carlos Bergera, quien ha comentado la aportación de una empresa de energía a la automoción, resaltando, sobre todo, su trabajo en el desarrollo de los vehículos eléctricos, en



primer lugar, "ofreciendo una energía limpia", y segundo, con el desarrollo e implantación de una infraestructura de recarga por todo el país. Asimismo, Bergera ha destacado la importancia de ofrecer a los clientes, ya sea para uso privado, de empresa o para flotas, una infraestructura de recarga adecuada a sus necesidades. Además, hablando de vehículos conectados, ha indicado que las plataformas de los propios vehículos o distintas aplicaciones móviles pueden dar información sobre la red de infraestructura de recarga en España y la posibilidad de que puntos de recarga privados puedan ser utilizados por otros usuarios gracias a las plataformas tecnológicas.

Todos ellos han coincidido en las múltiples aplicaciones que pueden generarse con el vehículo conectado para mejorar la movilidad en general, tanto en entornos urbanos (transporte privado, transporte público, distribución de mercancías...) como en el resto de la red de carreteras. Aún así, como han señalado, solo estamos en el comienzo de esta 'revolución'. El trabajo y la colaboración entre todos los actores del Sector permitirá sacarle el máximo provecho al vehículo conectado.

**El Ministerio de Transportes**  
El Foro Ganvam Conecta ha comenzado con la intervención de la directora de la Oficina de Es-

trategia de Movilidad del Mitma, Ángeles Marín, quien ha explicado la apuesta del Ministerio por el vehículo conectado. Lo ha hecho desgranando los objetivos del Mitma en materia de movilidad, que pasan por la descarbonización del parque de vehículos, la digitalización y la implantación de nuevas tecnologías en el transporte, y el desarrollo de políticas en función de las tendencias demográficas.

Marín ha expuesto la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, que además de buscar estos tres objetivos, pretende que sea "más saludable, inclusiva, accesible y asequible para todos". Este documento de trabajo, que se está debatiendo con

todo el Sector para incluir todos los aspectos que puedan mejorarlo, incluye nueve ejes, entre ellos, el de "movilidad inteligente (eje 5), el tema que nos ocupa hoy". Este eje pone como objetivos, a través de la tecnología, mejorar la experiencia del usuario, gestionar de forma inteligente la infraestructura, hacer más eficiente el sistema de transporte en su conjunto, impulsar el i+D y poner en valor la seguridad, entre otros. El resto de ejes de la Estrategia son Movilidad para todos (eje 1), Nuevas políticas inversoras (2), Movilidad segura (3), Movilidad de bajas emisiones (4), Cadenas logísticas intermodales (6), Conectando Europa y conectados al mundo (7), Aspectos sociales y laborales (8) y Evolución y transformación del Mitma (9).

La Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, según ha recordado Marín, es un plan a 10 años que incluye más de 40 líneas de actuación y más de 150 medidas concretas ejecutables en los próximos tres años.

Finalmente, ha comentado el desarrollo de la Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte, el marco regulatorio en el que se enmarca la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, y que acaba de cerrar su periodo de consulta pública, un tiempo en el que se han presentado más de 300 propuestas, "lo que demuestra el interés que tiene el Sector en esta regulación", ha concluido la directora de la Oficina de Estrategia de Movilidad del Mitma.



# Nexocar

## MADRID MOBILITY 360 YA ES UNA REALIDAD



El Ayuntamiento de Madrid ha puesto en marcha su innovadora aplicación, que entre sus funcionalidades cuenta con información sobre la ocupación de los buses. **☎ p. 28**

## UNVI REFORMA SUS INTALACIONES LUSAS



La planta de producción de Unvi situada en Oporto (Portugal) ha finalizado un ambicioso proceso de renovación, y ya está fabricando una serie del nuevo modelo C21. **☎ p. 28**

## UNIÓN DE FUERZAS PARA EL MERCADO IBÉRICO



Las compañías Liqui Moly y Diesel Technic han puesto en marcha una colaboración comercial en el ámbito ibérico para el segmento de aceites y productos químicos. **☎ p. 29**

El vehículo, que entrega 340 CV, se propulsa con GNC procedente de Lleida

## Primer autobús con biometano de Scania para el Área de Zaragoza



El Consorcio de Transportes del Área de Zaragoza ha puesto en marcha, desde el 1 de diciembre, el primer autobús Scania propulsado por biometano, operado por el Grupo Aragón Tours en la línea regular 210. Naturgy será la empresa encargada de suministrar el biometano a través del gasoducto virtual del Grupo Industrial Calvera. El vehículo Scania puede ser propulsado indistintamente por GNC o biometano y dispone de una cadena cinemática de 340 CV y una caja de cambios automática ya conocida. **☎ Novedades p. 22**



## Nuevas Ecolife 2 para MAN

Las cajas de cambios automáticas con convertidor de par forman parte del equipamiento estándar de los autobuses urbanos e interurbanos MAN y son perfectas para reducir al

máximo la fatiga del conductor. Ahora, con el lanzamiento de la caja de cambios EcoLife 2, llega a las carreteras una nueva generación incluso más eficiente. **☎ Novedades pág 27**

## Electrificación a gran escala en Volvo Buses

Volvo Buses está ampliando su gama de autobuses electrificados con el Volvo 7900 eléctrico articulado, un autobús totalmente eléctrico y articulado para unas operaciones silenciosas, de alta capacidad y sin emisiones, puesto que roza los 150 pasajeros de capacidad. La empresa dispone así de una gama completa de vehículos electrificados que incluye autobuses híbridos, autobuses híbridos eléctricos y autobuses totalmente eléctricos para las diferentes necesidades de una gran variedad de ciudades. Un paso más del fabricante sueco hacia un futuro electrificado. **☎ Contacto pág. 23**



## Sumario



La EMT de Málaga ha puesto en marcha un nuevo sistema de pago a bordo de los autobuses urbanos, migrando a un renovado sistema tecnológico Desfire para el que ya se están adaptando las validadoras. **p. 30**

## Industria auxiliar

La oferta de componentes para optimizar la flota de vehículos. / **Págs. 28 a 30**

## Suscríbase ahora al Periódico del Sector de Autocares y Autobuses

### BOLETIN DE SUSCRIPCION Nexobús

Deseo suscribirme al Periódico NEXOBÚS durante un año, por **sólo 49 euros**. Europa: 110 euros. Resto del mundo: 130 euros.

D./De:.....  
 Empresa:.....  
 Dirección:.....  
 Actividad:  Discrecional  Línea  Proveedor  
 Ciudad:..... Prov.:.....  
 C.Postal:..... CIF:.....  
 ☎:(.....)..... Fax:.....  
 Fecha de nacimiento:.....-19..... Firma:

Domiciliación Bancaria / Ruego carguen en mi cuenta los recibos que presente Nexo Editores SA correspondiente a mi suscripción al Periódico NEXOBÚS.

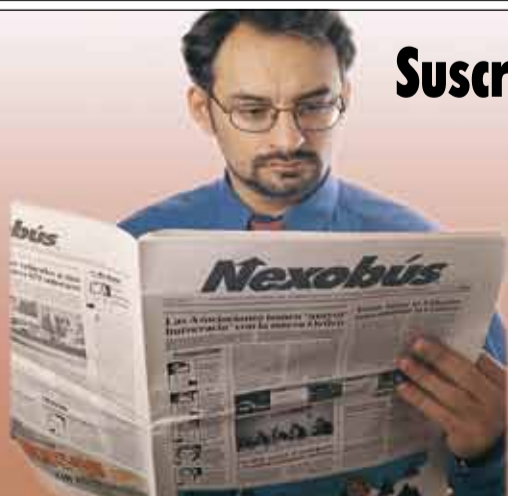
Entidad Oficina D.C. Número de Cuenta

Banco:.....  
 Titular:.....

CIF:.....

☎ Enviar al fax 91 369 18 39

De Profesional a Profesional



El biometano proviene de una planta de producción de Naturgy en la localidad leridana de Vila Sana

# Scania facilita el primer autobús que usa biometano en el área de Zaragoza



El Consorcio de Transportes del Área de Zaragoza ha puesto en marcha desde el 1 de diciembre, el primer autobús Scania

operado por el Grupo Aragón Tours, propulsado por biometano para la línea regular 210. Naturgy será la empresa

encargada de suministrar el biometano a través del gaseoducto virtual del Grupo Industrial Calvera.

## Al detalle

### Apectos técnicos

- 1 Autobús Scania Citywide. • Piso bajo integral, tres puertas, 12 metros. • Caja de cambios automática con lectura de topografía. • Motor 340HP GNC ciclo Otto, bobinas de doble encendido e ignición individual, con la mayor relación par cilindrada del mercado 9300 CC y 1500 NM equivalente a sus homólogos diésel. • Tanques de GNC 1.260 litros, autonomía de 550 km, disponible hasta 700 km.
- 2 Interior Scania design con medidas anticovid, fácil mantenibilidad y diseños atemporales orientados a una intensa operación en ciudad. • Butacas tapizadas Ster. • Rótulos electrónicos de alta visibilidad.

El biometano, proveniente de una planta de producción de Naturgy en Vila Sana (Lérida) es obtenido a partir de la purificación de biogás elaborado mediante la digestión anaerobia de purín de cerdo generado en la granja anexa y co-sustratos. Esta circunstancia permite un gran beneficio medioambiental al aprovechar los residuos para producir la energía que mueve el autobús.

El Grupo Industrial Calvera con este proyecto ha puesto en marcha el primer gasoducto virtual de biometano en España. El NG Truck de Calvera, que integra 10 módulos de almacenamiento de gas sobre un remolque específicamente desarrollado, permite además de almacenarlo a alta presión (250 bares) y trasladarlo desde la planta de generación hasta el punto de consumo, dispensarlo al vehículo Scania que lo va a utilizar, en las condiciones requeridas. Este sistema, además, facilita la posibilidad futura de escalar o ampliar el caudal de consumo, así como de permitir un uso distribuido de este gas renovable, llevando a cabo la sustitución de combustibles fósiles en varias flotas o puntos de consumo.

El vehículo Scania puede ser propulsado indistintamente por GNC o biometano y dispone de una exitosa cadena cinemática de 340CV y una caja de cambios automática que es líder de mercado con más de 1.000 unidades circulando por territorio español. El autobús cuenta con una carrocería de aluminio con numerosos sistemas de seguridad y accesibili-



dad y puede ser configurado como Midibus, cuyo reducido y eficiente tamaño permite moverse por el centro de una gran ciudad o con grandes y accesibles plataformas de 12, 15 y 18 metros capaces de operar en el interior de las ciudades, en líneas de consorcio de cercanías, o incluso en líneas de larga distancia con hasta 800 kilómetros de autonomía.

Los motores de la nueva generación de GNC de Scania aportan un 50% de reducción sonora durante todas las horas de operación y gracias a la implementación del biometano, se puede reducir hasta un 83% la huella de carbono frente al diésel, según los datos aportados por Naturgy, y dar rentabilidad y solución a la gestión de aguas residuales, RSU y residuos ganaderos.



## Equipamiento

# Una apuesta por la sostenibilidad y el medio ambiente



"La sostenibilidad, y el compromiso con el medio ambiente es uno de los ejes estratégicos de nuestra compañía, en Scania nos preocupamos por ofrecer un transporte sostenible, más inteligente y rentable para el negocio de nuestros clientes. Este transporte con biometano abre la puerta a una realidad en nuestro país que ya vienen desarrollando otros en Europa desde hace más de una década. Estamos seguros de que va a ser el primer caso de muchos", afirma Manuel Arias, responsable de sostenibilidad en Scania.

Automóviles Zaragoza (Grupo Aragón Tours), la empresa de autobuses que se encargará de mover el autobús de línea regular, dará servicio a la Línea 210 del Consorcio, que recorre Zaragoza – Villa-

mayor de Gállego. Los cuatro conductores de esta línea, junto con personal del taller han sido formados para ofrecer un servicio adaptado y obtener el máximo rendimiento y seguridad del vehículo.

Este proyecto piloto basado en la producción, transporte y uso vehicular de gas renovable contribuye a alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible establecidos en materia de descarbonización, economía circular, diversificación e independencia energética, y logra una mejora de la calidad del aire. Además, permite un desarrollo económico sostenible y es útil para la reindustrialización y la creación de riqueza y empleo en toda la cadena de valor, especialmente en áreas rurales.



El fabricante sueco desarrolla el articulado eléctrico urbano 7900, que admite diferentes sistemas de recarga

## Un 'gran' paso hacia la electrificación de Volvo

Volvo Buses está ampliando su gama de autobuses electrificados con el Volvo 7900 eléctrico articulado, un autobús totalmente eléctrico y articulado para

unas operaciones silenciosas, de alta capacidad y sin emisiones. La empresa dispone así de una gama completa de vehículos electrificados que incluye autobuses

híbridos, autobuses híbridos eléctricos y autobuses totalmente eléctricos para las diferentes necesidades de una gran variedad de ciudades.

Este autobús totalmente eléctrico articulado dispone de espacio para hasta 150 pasajeros. El nuevo autobús articulado se basa en los prototipos que se están probando desde junio de 2018 en la ruta 16 de alta frecuencia en Gotemburgo, Suecia. Hasta ahora, dos autobuses prototipo han funcionado durante 4.500 horas y han recorrido más de 62.000 kilómetros. El Volvo 7900 eléctrico articulado con la configuración comercial estará disponible con dos longitudes (18 y 18,7 metros) y está diseñado para responder a las altas demandas de capacidad, confort e información del tráfico, al mismo tiempo que ofrece un flujo eficiente de pasajeros. Las baterías se cargarán tanto a través de estaciones de carga rápida en cualquiera de los finales de la ruta, como a través de la carga nocturna en la cochera utilizando CCS. Para Volvo, los autobuses eléctricos son una piedra angular en la próxima generación del transporte público.

### GAMA VOLVO 7900 ELECTRIC

Longitud	12.000, 17.849 y 18.557 mm
Anchura máxima	2.550 mm
Altura máxima	3.300 mm
Capacidad total	95, 150 y 145 pax
Propulsión	100% eléctrica
Potencia	200 kW, 2x200 kW
Transmisión	automatizada 2 vel.
Baterías	Ion-litio
Capacidad	150, 200 o 250 kW sin OppCharge (12 m); 200 o 250 kW (18 m); 200, 250 o 300 (18,75 m).
Potencia máxima de carga	450 kWh con OppCharge; 150 en CCS; 11 en CA
Producción	Wroclaw (Polonia)
Eje delantero	bajo rígido Volvo
Eje trasero	ZF AV133
Dirección	Servohidráulica eléctrica, con VDS en opción





## GAMA

## Múltiples posibilidades de configuración y batería para adaptarse a las necesidades del operador

Con la gama de autobuses Volvo 7900 Eléctrico el operador accede a un transporte público limpio, silencioso y eficiente. El Volvo 7900 Eléctrico articulado añade un nuevo nivel de capacidad, mientras que el concepto de carga flexible de la marca garantiza el funcionamiento en cualquier necesidad horaria, lo que constituye un impulso en el proceso de transformación hacia una ciudad cero.

Volvo desea ayudar a las ciudades a transformarse en ciudades cero, con cero emisiones, cero ruido, cero congestión y cero accidentes. Los autobuses eléctricos limpios y silenciosos ofrecen, en este sentido, un transporte público atractivo que cumple con las más estrictas restricciones en cuanto a emisiones y ruido, a la vez que ayuda a reducir la congestión del tráfico. Y con tecnologías automatizadas como la monitorización del perímetro, que habilita zonas de se-

guridad, y la detección de peatones, puede aumentar la seguridad global del tráfico urbano.

Conducir un Volvo 7900 Eléctrico es toda una experiencia. Con la línea motriz eléctrica de alto rendimiento de Volvo y la transmisión optimizada, el par motor y la facilidad de conducción se optimizan, lo que garantiza un funcionamiento seguro en exigentes condiciones cuesta arriba. Los posicionamientos optimizados de la batería y el sistema de dirección dinámica de Volvo (VDS) contribuyen a que un mejor manejo y una fluida experiencia de conducción.

Con la gama Volvo 7900 Eléctrico se obtiene la flexibilidad de adaptar la capacidad de pasajeros y las soluciones de carga a las necesidades operativas. Una ergonomía de primera clase para el conductor y una seguridad pionera son marcas distintivas de Volvo, que presenta

sus eléctricos urbanos en 12 m, 18 m ó 18,7 m, admitiendo una capacidad máxima de pasajeros de 98 (12 m) o 150 (articulado).

### Potencia y manejo

Los autobuses eléctricos Volvo cuentan con potentes líneas motrices eléctricas y transmisiones optimizadas de Volvo, que brindan potencia y facilidad de conducción para un funcionamiento seguro en las condiciones más exigentes. El modelo articulado dispone de un motor dual con una potencia mínima de 540 CV que garantiza el mismo rendimiento fiable cuesta arriba que el de un autobús de 12 metros. A plena carga, puede mantener una velocidad de más de 50 km/h con una pendiente ascendente del 6%, y la función de arranque en pendientes garantiza salidas seguras a plena carga, incluso en rampas con un 20% de desnivel.

La capacidad de pasajeros y el intervalo de operación entre recargas son parámetros importantes a la hora de decidir cómo configurar la capacidad de la batería para maximizar la eficiencia de las operaciones. Con las configuraciones flexibles de baterías, Volvo permite a los clientes la posibilidad de optimizar el almacenamiento de energía de cada vehículo.

El autobús de 12 metros tiene una capacidad de batería de hasta 250 kWh y el articulado ofrece hasta 300 kWh. Y la carga se puede realizar del modo que mejor le convenga: con un pantógrafo de carga rápida o con cable en la cochera.

Volvo ofrece lo último en flexibilidad de carga. Así, la gama de autobuses eléctricos está preparada para una carga rápida de alta potencia en ruta, así como para la carga manual en la cochera mediante un cable CCS. De esta forma, se

pueden optimizar los tiempos y las necesidades de alimentación y adaptar a cada cliente los patrones de carga para ajustarse a los horarios y a la logística de la flota.

### En el interior

El ambiente de silencio facilita la charla con otros pasajeros y permite reducir el volumen al escuchar música. El bajo ruido interior también supone un gran alivio para el conductor, que ve reducido su estrés y aumentado su estado de concentración y alerta.

En un Volvo 7900 Eléctrico, el cómodo entorno del conductor dispone de un excelente diseño ergonómico y una óptima visibilidad. La fluidez de la propulsión eléctrica también reduce las vibraciones al conducir, mientras que la dirección dinámica de Volvo minimiza el esfuerzo que supone conducir un autobús.





## TECNOLOGÍA

## Diferentes modalidades de carga y de contratos de mantenimiento para optimizar el rendimiento

La carga rápida y totalmente automática en las paradas finales ofrece una elevada productividad y ayuda a mantener los horarios programados. El sistema OppCharge es una arquitectura abierta y desarrollada en común por el Sector que concede libertad a la hora de elegir al proveedor de equipamiento eléctrico.

Por otro lado, un Volvo 7900 Eléctrico se puede cargar manualmente mediante un cable CCS en la cochera, durante los descansos, en las horas de menor afluencia de pasajeros o durante la noche. Los autobuses incorporan de serie un punto de conexión de carga en la parte delantera, pero también pueden equiparse con una toma de conexión en el lateral derecho, delante o detrás, para una mayor flexibilidad.

Volvo tiene amplia experiencia con vehículos propulsados por

batería y con el mejor modo de optimizar el rendimiento de las baterías, su autonomía y el intervalo de operación a través del ciclo de vida del vehículo. El autobús de 12 metros tiene una capacidad de batería de hasta 250 kWh y el articulado, de hasta 300 kWh.

Los autobuses eléctricos presentan determinadas particularidades que exigen una competencia especial. Volvo incluye el servicio de serie, monitorizando todas las unidades en remoto. Así, en combinación con el sistema de gestión de energía desarrollado por Volvo, la marca ofrece los contratos de servicio de movilidad eléctrica "más favorables del mercado", según afirman. Un ejemplo es el Contrato Battery, que garantiza el rendimiento de la batería a un coste mensual especificado. Otra posibilidad es el Contrato de línea matriz eléctrica, que incluye el

mantenimiento de todo, desde el equipo de carga a los motores eléctricos y la transmisión.

Volvo apunta como principales beneficios de estos contratos la protección del tiempo de actividad y la disponibilidad; mantenimiento de la calidad de los vehículos; mantenimiento planificado individualmente; predictibilidad financiera; menos tareas administrativas; protección del valor residual; y mantenimiento documentado.

"Hay un Contrato de servicio de Volvo para cada cliente y es fácil elegir el que mejor se adapte a sus circunstancias, sea cual sea el tipo de sus operaciones. Cada vehículo obtiene su propio plan de servicio individual. De este modo optimizamos y nos aseguramos de que obtiene el máximo partido de su presupuesto de mantenimiento", concluye el fabricante.






---



---

**PRODUCCIÓN**


---



---

# Flexibilidad y más facilidades para las ciudades desde la planta de producción situada en Polonia

Desde su lanzamiento en 2019, el Volvo 7900 Electric Articulated se ha vendido a varias ciudades de Suecia, Noruega, Dinamarca, Alemania y Polonia.

"Ha sido puro elogio. Estos autobuses son una combinación perfecta entre capacidad, rango de conducción y precio, lo que los hace adecuados para ciudades medianas y grandes que necesitan autobuses de alta capacidad sostenibles y fiables. Los autobuses ofrecen soluciones de carga flexibles y pueden integrarse fácilmente en cualquier sistema de transporte que utilice la interfaz estándar de la industria CCS y OppCharge", dice Ulf Magnusson, vicepresidente *senior* de la Unidad de Negocio para Europe.

Volvo Buses es pionero en la electromovilidad y lanzó los primeros autobuses híbridos en 2008. Hoy, Volvo Buses ofrece soluciones completas de sistemas

electrificados y tiene una estrecha colaboración con ciudades, PTA y operadores de toda Europa.

Con el fin de facilitar la transición al transporte público sostenible, Volvo Buses ofrece vehículos e infraestructura de carga, pero también consultoría y servicios para la planificación de rutas, incluida la gestión de zonas, el mantenimiento de vehículos y la financiación, en varias formas de soluciones completas llave en mano.

Al mismo tiempo, Volvo Buses también está desarrollando continuamente soluciones de conectividad avanzadas que ayudan a mejorar el comportamiento y el tiempo de actividad del conductor y a aumentar la seguridad.

Ulf Magnusson está convencido de que las soluciones de electromovilidad de Volvo Buses desempeñarán un papel importante en la rápida transformación

que está teniendo lugar ahora en muchas ciudades de Europa. "Con nuestras soluciones, las ciudades pueden ofrecer a sus residentes un modo de transporte respetuoso con el medio ambiente, silencioso, seguro y apreciado tanto por los conductores como por los pasajeros", dice.

## Desde Wroclaw

Volvo Buses ofrece una amplia gama de autobuses eléctricos y todos se fabrican en la planta de producción de Volvo Buses en Wroclaw, Polonia. Esta moderna instalación ha jugado un papel importante en el viaje de electromovilidad de Volvo Buses. En los últimos años se han realizado importantes inversiones para satisfacer la creciente demanda de nuevas tecnologías y aplicaciones.

"Tenemos un alto nivel de competencia tanto en producción, ingeniería y desarrollo de produc-

tos, y hemos podido adaptar nuestras capacidades de fabricación de forma ágil y rápida", afirma Petteri Vuori, vicepresidente de fabricación de la planta de Volvo Buses en Wroclaw.

La mayor entrega individual de autobuses eléctricos hasta el momento, 145 Volvo 7900 Eléctricos Articulado para Gotemburgo en Suecia, ha tenido un gran impacto en Volvo Buses en Polonia.

"Gracias a la modularización y los buenos preparativos multifuncionales, hemos triplicado nuestra capacidad de producción de autobuses articulados en poco tiempo", dice Petteri Vuori.

Durante las tres semanas que lleva fabricar el Volvo 7900 eléctrico articulado, el autobús pasa por 21 estaciones de trabajo en la línea principal y las manos de muchos más operadores altamente calificados.

"La larga experiencia de Volvo

Buses con autobuses electrificados y el acceso a los recursos y la I+D de Volvo Group garantizan nuestra preparación para un mayor desarrollo de la electrificación del transporte público. En el futuro, esperamos ver un aumento en los volúmenes de autobuses eléctricos. Las nuevas aplicaciones y las nuevas demandas de los mercados y clientes supondrán retos positivos para nuestro equipo; estamos preparados", afirma Tomek Wcislo, vicepresidente de la Unidad de Negocio de la Ciudad de la Cadena de Valor de Europa.

La planta de Wroclaw se inauguró en 1996, cuenta con 60.000 metros cuadrados y produce urbanos completos, autobuses suburbanos y autocares. En la actualidad, se ha convertido en un importante centro de operaciones para algunas actividades que lleva a cabo el Grupo Volvo.

Presenta claras ventajas en eficiencia gracias a la optimización del 'hardware' y el 'downspeeding'

# Llega la nueva generación de cajas de cambios EcoLife 2 a la gama MAN



Las cajas de cambios automáticas con convertidor de par forman parte del equipamiento estándar de los autobuses

urbanos e interurbanos MAN y son perfectas para reducir al máximo la fatiga del conductor. Ahora, con el lanzamiento

de la caja de cambios EcoLife 2, llega a las carreteras una nueva generación incluso más eficiente.

## Al detalle

### Apectos técnicos

1 Menor consumo de combustible, si se compara con las cajas de cambios anteriores. Reducción consecuente de las revoluciones del motor. Uso optimizado del retardador mediante el funcionamiento continuo hasta la parada en modo de empuje sin suministro de combustible.

2 Calidad del cambio de marchas mejorada en todas las situaciones de conducción. Aumento de la fiabilidad y la facilidad de mantenimiento gracias a la mayor robustez de los componentes. Optimización del sistema automático de parada y arranque para autobuses urbanos.

Hace mucho tiempo que forman parte del equipamiento estándar de la mayoría de los autobuses urbanos y, desde 2017, se están incorporando a los autocares. Se trata de los cambios automáticos EcoLife altamente eficientes, que facilitan al máximo el duro trabajo del conductor, protegen de manera óptima la tecnología de propulsión y reducen, además, el consumo de combustible en función del ámbito de aplicación.

Con el lanzamiento de la nueva generación de autobuses urbanos, MAN EfficientHybrid con función de parada y arranque salió al mercado para todos los modelos Lion's City con propulsión de diésel y gas. El sistema híbrido ahorra, al menos, un 12% de combustible, para lo cual cuenta con la ayuda esencial del cambio EcoLife. Con la nueva generación de cajas de cambios, la eficiencia del sistema EfficientHybrid experimenta un nuevo aumento gracias a las fases de recuperación más largas.

Las nuevas cajas de cambios estarán disponibles para todos los modelos del nuevo MAN Lion's City con los motores diésel de 9 litros de la nueva serie D15 y los niveles de potencia de 280 CV a 360 CV, así como el motor de gas natural E18 de 9,5 litros, igualmente de nuevo desarrollo, con una potencia de 280 y 320 CV; ambos incluyen también MAN EfficientHybrid. El autobús interurbano MAN Lion's Intercity, que también incorpora el nuevo motor D15 y sus tres niveles de potencia de 280 a 360 CV, se puede equipar también con la nueva caja de cambios.

A esto se suman los chasis de MAN Lion's RR8/9 y RC2/3 (cada



uno con motor D15 y D08) para aplicaciones de autobús urbano e interurbano, que serán equipados con la nueva variante de cambio. Gracias a la adaptación selectiva del control de la caja de cambios a los regímenes de ralentí variables y los campos característicos del motor, la transmisión se ajusta de manera óptima a las diferentes variantes de motor.

Los autocares de las gamas MAN Lion's Coach, Neoplan Tourliner y Neoplan Cityliner, así como los chasis RR2/3/4/5 (motor D26), seguirán en breve en la variante EcoLife 2 Coach con unos pares de hasta 2.500 Nm. De esta manera también se beneficiarán de los nuevos desarrollos.

Para los componentes modernos de una cadena cinemática altamente eficiente solo existe

una dirección de desarrollo: más ligero, más robusto y más inteligente. Esta premisa también la siguieron los ingenieros en el nuevo cambio EcoLife 2. Con las medidas prácticamente idénticas, el grupo se ha podido diseñar con una reducción del peso de 8 kg, sobre todo gracias a la eliminación de la ejecución separada del refrigerador del retardador que está integrada ahora en el sistema de refrigeración global.

Otra novedad en la variante EcoLife 2 Coach será la función EfficientRoll, es decir, la denominada "conducción por inercia" o "a vela", con la cual se aprovecha el impulso existente en bajadas, por ejemplo, en tramos interurbanos o en la autopista, para desacoplar el motor y la caja de cambios para conseguir el máximo ahorro de combustible.



## Servicio

# La nueva caja de cambios mejora el mantenimiento



El tema del servicio es extraordinariamente importante para el cliente, y no sin razón. Con la nueva caja de cambios EcoLife 2 es posible reducir las pérdidas por arrastre y por salpicaduras optimizando el volumen de aceite lubricante, lo que se consigue, entre otras cosas, integrando el retardador en el circuito de refrigeración primario. El sistema de refrigeración dual brinda una protección fiable contra el sobrecalentamiento. En consecuencia, por primera vez, se pueden ampliar, de forma individual y a requerimiento del cliente, los intervalos de cambio de aceite de 180.000 kilómetros en función del perfil de aplicación y el uso del vehículo. Para ello, MAN Service extrae y analiza los principales datos digitales de la tendencia de la caja de cambios. Se emplea

el aceite EcoFluid Life, que está adaptado a los requisitos concretos.

Otra novedad es la posición del tubo de llenado de aceite que, además de encontrarse siempre en el mismo lugar, es perfectamente accesible, mejorando así la facilidad de mantenimiento. Las demás medidas de montaje y de conexión se mantienen sin cambios. Gracias a ello, así como a las nuevas argollas de transporte en la caja, el trabajo del técnico de mantenimiento es más sencillo. Todas las medidas enfocadas a mejorar el mantenimiento ayudan a que el TCO se mantenga lo más bajo posible. Además, la aplicación de todas las medidas de optimización (por ejemplo, el uso de componentes más robustos) ha permitido mejorar la duración de la caja de cambios y su fiabilidad a lo largo de toda su vida útil.

# Nace Madrid Mobility 360, la aplicación con control de ocupación en los autobuses de la capital española

El alcalde de Madrid, José Luis Martínez-Almeida, ha presentado Madrid Mobility 360, la herramienta para fomentar la movilidad sosteni-

ble de la Empresa Municipal de Transportes de Madrid (EMT). Acompañado por el delegado de Medio Ambiente y Movilidad, Borja Carabante,

y por el gerente de la EMT, Alfonso Sánchez, Martínez-Almeida ha mostrado las principales funcionalidades de esta aplicación móvil.

“Este es un ejemplo de lo que debe ser el futuro de la ciudad de Madrid”, ha dicho el alcalde durante su intervención, a la vez que ha apuntado que ese futuro pasa por dos ejes esenciales que son la “transformación digital y la apuesta por la sostenibilidad, dentro de la cual la movilidad es una pieza fundamental”.

Almeida ha destacado que la aplicación Madrid Mobility 360 permite a cualquier persona que se encuentre en Madrid disponer en pocos segundos de la mejor combinación posible, con todos los modos de movilidad que hay en la ciudad, para poder desplazarse ofreciendo varias opciones en relación al coste económico y al tiempo del que uno pueda disponer. Además, ha puntualizado que esta aplicación está adaptada a una ciudad pos-Covid-19, que permite al ciudadano elegir qué autobús coger al conocer su índice de ocupación y, tal como ha explicado Almeida, “incorpora por primera vez todos los medios de movilidad que no están anclados, como coches compartidos, patinetes o bicicletas”.

Carabante ha añadido, asimismo, que esta aplicación supone un “punto de inflexión que nos va a permitir alcanzar el liderazgo en la movilidad inteligente y sostenible”. Madrid Mobility 360 representa, para el delegado de Medio Ambiente, “tener toda la movilidad



de la ciudad en la palma de la mano e integrar todos los modos de transporte en una única aplicación y a tan solo un clic”.

Desarrollada por la EMT, Madrid Mobility 360 ofrece al usuario información sobre la ocupación de sus autobuses. Esta funcionalidad, hasta ahora inédita en este tipo de aplicaciones, es especialmente relevante para ayudar en la toma de decisiones de movilidad de forma más consciente y libre para el usuario y posiciona a Madrid a la vanguardia de la movilidad digital. La aplicación integra en el cálculo

de rutas los servicios de movilidad compartida sin base fija como patinetes y bicicletas eléctricas y permite realizar pagos para adquirir el billete sencillo del autobús o utilizar BiciMAD y BiciMAD go.

## Planificador de rutas

La principal innovación en el potente planificador de rutas de Madrid Mobility 360, y que supone una primicia mundial en este tipo de herramientas, es que ofrece al usuario información sobre el nivel de ocupación de los autobuses. Mediante la utilización de un intuitivo

código de colores (verde, amarillo, naranja y rojo) y un mensaje sobre el nivel estimado de concurrencia, el usuario obtiene información sobre la ocupación que presenta el autobús en el tramo de la ruta calculada. El nivel de ocupación, en tramos del 25%, ya contempla las reducciones de aforo establecidas actualmente como medida preventiva ante la Covid-19.

Esta información no es meramente descriptiva, en el caso de que la ruta prevista incluya un tramo de alta ocupación, la herramienta propone al usuario dos opciones

alternativas: una segunda ruta en el mismo horario que presente baja ocupación y la misma ruta en un horario posterior en el que se pueda realizar con un nivel menor de ocupación. Esta funcionalidad permite planificar los trayectos teniendo en cuenta este dato del servicio y disponer de la información necesaria para distribuir, temporal o espacialmente, su demanda del servicio.

Madrid Mobility 360 también ofrecerá esta información cuando el usuario seleccione una parada. Tanto para el próximo autobús como para el siguiente, la aplicación mostrará esta información mediante un intuitivo icono de ocupación de cuatro niveles. De esta forma, el usuario que espere en la parada contará con la información para decidir si prefiere tomar el siguiente autobús o, por el contrario, esperar si esta decisión le proporciona alguna ventaja adicional como, por ejemplo, tomar asiento.

La información sobre el nivel de ocupación está disponible actualmente para el 20% de las líneas de autobús de la EMT y alcanzará la totalidad de las mismas a principios de 2021. Madrid Mobility 360 aúna diferentes opciones del ecosistema de movilidad de Madrid y permite al usuario identificar, en el mismo mapa, la extensa oferta de soluciones de movilidad disponibles en la ciudad.

## La empresa Dbus certifica con Aenor su gestión energética

Dbus ha implementado la norma UNE-EN ISO 50001 de Sistema de la Gestión de la Energía, con el fin de disponer de una herramienta que permita un uso eficiente de los recursos energéticos para reducir el consumo de energía y las emisiones contaminantes de la compañía.

La implementación de esta nueva norma ha sido certificada por Aenor y refleja el constante compromiso con la sostenibilidad y la eficiencia energética aplicada a todas las actividades del transporte urbano de San Sebastián.

Esta norma integra los objetivos que establece la Ley de Sostenibilidad Energética de la Comunidad Autónoma Vasca, aprobada en febrero de 2019, y de aplicación a los edificios, instalaciones y parque móvil de las administraciones públicas vascas y del sector privado.

En la entrega de este certificado han participado Pilar Arana, concejala de Movilidad y Transportes del Ayuntamiento de San Sebastián; Igor González, director gerente de Dbus; y Luz Empananza, directora de Aenor en Euskadi.



## El carrocerero Unvi reforma por completo sus instalaciones de Oporto

Unvi, con más de 25 años de experiencia como carrocerero de autobuses, en su afán de reforzar su estrategia a largo plazo, ha acometido una completa reforma de sus instalaciones en Oporto (Portugal).

La renovación se inició en 2018 y ha sido completada en primavera de 2020, aunque se ha pospuesto celebrar su inauguración “como no podía ser de otra manera por prevención”, indican desde la compañía.

Para Unvi ha supuesto una inversión muy importante. Se han renovado todas las áreas para adecuar las instalaciones a los estándares propios, “contribuyendo absolutamente a alcanzar la visión de nuestra compañía: Consolidar a Unvi como empresa de referencia en soluciones en movimiento de alto valor añadido, sustentada en sus tres pilares maestros: seguridad, calidad y productividad, respetando el medio ambiente y gracias al trabajo en equipo, el rigor, la proactividad, la formación y el desarrollo continuos que contribuyen a un

constante espíritu de superación de las personas que la integran”.

Todos los espacios de trabajo se han rediseñado bajo la premisa de “las más elevadas condiciones de seguridad y confort, con la máxima atención a asegurar las condiciones necesarias para fabricar un producto de altísima calidad, sin renunciar a la versatilidad y flexibilidad que tanto agradecen nuestros clientes”, añaden desde el carrocerero.

En último cuatrimestre de 2020 se ha entregado un importante pedido de 30 unidades del modelo urbano Unvi Urbis a Horarios de Funchal (Madeira, Portugal), con una versión especialmente adaptada a la orografía de las rutas y paradas del destino.

Este mes de diciembre se ha iniciado la producción de un nuevo pedido de urbanos con la nueva carrocería C21.





## Liqui Moly y Diesel Technic se unen en el mercado ibérico

Liqui Moly Iberia y Diesel Technic Iberia han comenzado su negocio conjunto de aceites y productos químicos para vehículos industriales en el mercado ibérico. Para Liqui Moly es un sector donde la marca tiene una oferta muy amplia y sin igual, con un fuerte potencial; y para la filial de Diesel Technic Group es una oportunidad de ofrecer nuevas gamas de productos a sus clientes manteniendo el estándar de calidad *premium* al que están acostumbrados.

"Para Liqui Moly Iberia esta asociación será muy importante, ya que refuerza nuestra presencia en un mercado ibérico que siempre está muy atento a la calidad, y donde seguro que tendremos mucho que aportar. Y, sobre todo, nos abre puertas en el segmento del V.I. donde tenemos un camino muy grande y provechoso por recorrer, ya sea en los lubricantes, en los aditivos, en los productos de servicio, o en las múltiples herramientas químicas dis-

ponibles", explica Sadhna Monteiro, directora comercial y de Marketing de Liqui Moly Iberia. Además, añade que "buscábamos un *partner* especializado, con una amplia red de distribución y que compartiese nuestros valores de calidad, servicio y diferenciación en el mercado".

Por su parte, Joaquín Benito, coordinador de Marketing de Diesel Technic Iberia, comenta que "el excepcional parecido de la filosofía de ambas compañías, la amplitud de su gama de productos, la vocación por satisfacer todas las necesidades que puedan surgir a sus clientes, su compromiso con la calidad y su vocación de servicio, la pasión por lo que hacen... hay muchas similitudes". Además, recuerda que "cuando estábamos buscando el *partner* más adecuado visitamos muchas webs. Al entrar en la de Liqui Moly leímos 'Elija usted entre más de 4.000 artículos — Todos desde un solo proveedor'. Y entonces surgió el inevitable flechazo".

## Nuevo sistema de navegación de RA en interiores para estaciones

A través de la plataforma en línea de inmersión en 3D "Smart City Taiwan 360", la Oficina de Desarrollo Industrial (BID) mostrará las soluciones para Smart Cities desarrolladas por empresas taiwanesas, así como el liderazgo y las capacidades tecnológicas de Taiwán a través de [www.smartcitytw360.com](http://www.smartcitytw360.com).

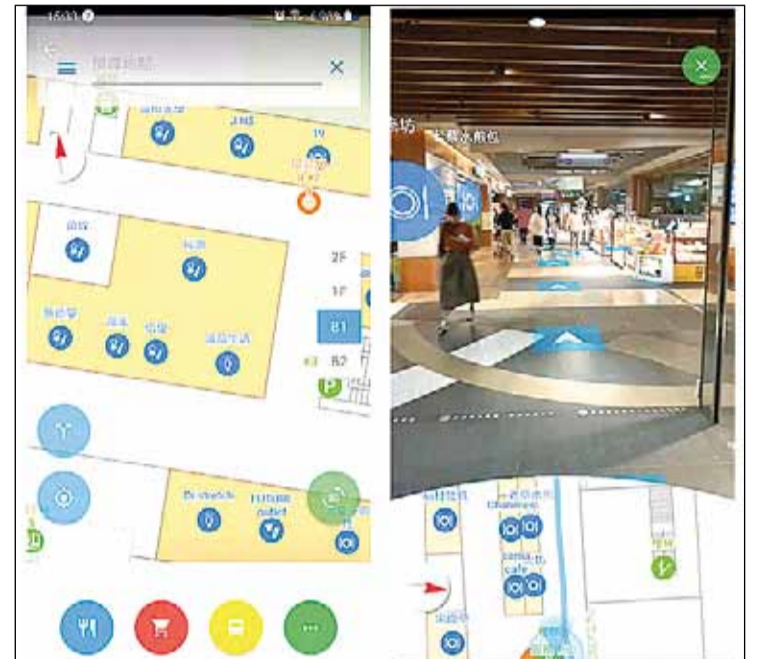
Las novedades que se presentan se clasifican en categorías como Movilidad, Gobernanza, Salud, 5G y más. Entre las soluciones que más destacan en términos de Transporte y Turismo, está la tecnología desarrollada por las empresas taiwanesas para guiar a los viajeros a través de estaciones complejas y mejorar su experiencia de viaje en general.

Atocha recibe 120 millones pasajeros. Sants, en Barcelona unos 45. España cuenta con 11 estaciones que reciben más de 10 millones de pasajeros al año. Esto hace imprescindible el uso de la tecnología para ofrecer un mejor servicio a los clientes.

### Posicionamiento preciso

Este servicio de navegación de realidad aumentada permite a los viajeros navegar con precisión por las estaciones de autobuses y trenes, así como interactuar con las tiendas cercanas mediante la realidad aumentada y los servicios de compras interactivos. Este sistema mejora el tránsito de los viajeros en estas estaciones y la experiencia de compra en ellas.

La aplicación, que ya está en funcionamiento en las estaciones



de Taipei y Nangang en Taiwán, combina la tecnología proporcionada por los servidores y balizas de Multi-Access Edge Computing (MEC) para proporcionar servicios de posicionamiento y navegación precisos, que pueden verse a través de la realidad aumentada para guiar a los usuarios dentro de la estación.

La mayoría de las grandes estaciones de trenes, autobuses o multimodales tienen muchas salidas y entradas. La falta de una guía clara hace que muchos viajeros se pierdan fácilmente. Sin embargo, esta aplicación guía a los usuarios por la estación y

ofrece toda una serie de servicios como horarios, billetes, disponibilidad de zonas de aparcamiento y compras inteligentes en las tiendas de la estación.

En general, los operadores de estaciones multimodales tienen muchos inconvenientes a la hora de aplicar la estrategia de comercialización de las tiendas de interior y exterior. Sin embargo, esta tecnología permite a los comercios integrar sus ubicaciones de productos en la propia aplicación, ofrecer incentivos de compra cuando el usuario navega dentro de la estación e incluso identificar a sus consumidores clave e interactuar con ellos.

## La Junta finaliza las obras de reforma de la estación de autobuses de Béjar

El consejero de Fomento y Medio Ambiente, Juan Carlos Suárez-Quñones de Castilla y León ha visitado la estación de autobuses de la localidad salmantina de Béjar, tras finalizar las obras de adaptación y reforma realizadas por la Junta de Castilla y León, que han supuesto una inversión de 913.307 euros.

La reforma ha afectado tanto al exterior como a su interior, con mejoras en el vestíbulo principal, sala de espera y aseos. Esta actuación se enmarca en un ambicioso programa de modernización de las estaciones de viajeros de titularidad autonómica que la Junta considera infraestructuras dinamizadoras de los entornos en los que se ubican y, por tanto, prioritaria su adecuación y modernización para garantizar así la movilidad de los ciudadanos en todo su territorio. En este programa, la Consejería de Fomento y Medio Ambiente ha realizado obras en 14 estaciones de autobuses por un importe de más de nueve millones de euros. En la



provincia de Salamanca, además de esta estación de Béjar, la Junta ha invertido 4,1 millones de euros en la estación de Salamanca capital y 49.000 euros en Peñaranda de Bracamonte.

Las obras de remodelación de la estación de autobuses de Béjar permiten su adaptación a criterios de modernidad, accesibilidad, sostenibilidad y

eficiencia energética y, sobre todo, de confortabilidad para las personas usuarias, con la reforma de su vestíbulo principal, la sala de espera y los aseos.

El consejero ha destacado la importancia de la reforma, "un paso más en el ambicioso programa de modernización de las estaciones de autobuses que está desarrollando la Junta de Castilla y León".

## Zaragoza instalará 11 nuevas marquesinas por la ciudad

El Ayuntamiento de Zaragoza, a través del área de Servicios Públicos y Movilidad, instalará a lo largo de los próximos meses 11 marquesinas en otras tantas paradas de autobús urbano que hasta ahora no disponían de protección para sus usuarios. En todos los casos se trata de marquesinas reivindicadas desde hace años por los vecinos y usuarios, así como por las Juntas de Distrito respectivas, a las que ahora se da solución.

Las paradas están repartidas en 10 distritos: Las Fuentes, Torrero, Casablanca, Santa Isabel, Univer-

sidad, Sur, El Rabal, Universidad y Actur Rey-Fernando, en vías como la Avenida de Santa Isabel, Avenida de Valencia, Avenida de la Academia General Militar, Tiziano o San Juan de la Cruz.

Aunque el actual contrato de mobiliario urbano está prorrogado, el Consistorio ha negociado con la empresa adjudicataria, JCDecaux, la instalación de 10 de estas marquesinas. La decimoprimer será de la empresa Clear Channel, que también dispone de algunas marquesinas en Zaragoza.



# Málaga presenta un nuevo sistema de pago a bordo en los autobuses

El alcalde de Málaga, Francisco de la Torre, acompañado de la consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio,

Marifrán Carazo, ha presentado un nuevo sistema embarcado que se ha comenzado a instalar en los autobuses de la EMT.

La empresa municipal de autobuses adjudicó el pasado año a la UTE formada por las empresas ETRA e INETUM la renovación de todo el sistema de ayuda a la explotación y monetización de la empresa municipal de transportes por un importe de 3,9 millones de euros. Por su parte, la Junta de Andalucía tiene previsto durante el próximo año la migración a una nueva tecnología denominada Desfire, mucho más segura y flexible que permitirá nuevas funcionalidades, para lo cual apoyará a la compra de este nuevo sistema con una partida de 806.743 euros con cargo al Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga.

Gracias a esta colaboración, las validadoras de la EMT serán las primeras en adaptarse y estar preparadas para admitir las futuras tarjetas del Consorcio para acceder al autobús.

La EMT ha comenzado ya los trabajos de instalación progresiva de las nuevas validadoras embarcadas. De esta forma, los viajeros de la EMT notarán que la conocida máquina donde deben abonar el viaje está siendo sustituida por una nueva máquina de tecnología más avanzada. Junto a la validadora principal, cada autobús incorporará otras dos más: una tras el conductor, y otra en medio del bus, pensada para el pago de las personas de movilidad reducida (PMR),



que acceden al bus mediante la parte central gracias al acceso por la rampa. La instalación está prevista que continúe a lo largo de los próximos meses y se está trabajando intensamente para que las nuevas máquinas permitan seguir utilizando todas las tarjetas y títulos que en la actualidad utilizan los viajeros, tanto las tarjetas propias del Ayuntamiento como la del Consorcio.

Otra de las funcionalidades que traerán consigo el nuevo sistema es la posibilidad de la recarga a bordo del autobús. La EMT implementó la recarga online hace ya más de 10 años, y ahora, mediante estas nue-

vas máquinas, se permite la recarga dentro del propio autobús. En cuanto a los códigos QR, funcionalidad que ya está desarrollada en la validadora, permitirán adquirir un billete sencillo directamente desde aplicaciones móviles. Se abre así un nuevo camino que posibilita a otros integradores la oferta de billetes de transporte dentro de sus aplicaciones facilitando el concepto de MaaS (Movilidad como servicio) en los autobuses de Málaga, los metropolitanos, y el metro, así como la integración de otros operadores, como los de bicicletas compartidas, motos eléctricas, etc.



## La estación de Tàrrega se licita la próxima primavera

El secretario de Infraestructuras y Movilidad de la Generalitat de Cataluña, Isidre Gavín, ha anunciado que el Departamento de Territorio y Sostenibilidad licitará las obras de la nueva estación de autobuses de Tàrrega (Lleida) la próxima primavera, con una inversión prevista de tres millones de euros.

Gavín lo ha explicado durante una visita a la actuación, finalizada recientemente, de mejora del firme de la travesía de la C-14 a su paso por este municipio, junto con la alcaldesa, Alba Pijuan.

El Departamento está actualmente trabajando en el proyecto constructivo de la nueva estación, que quedará redactado durante el próximo mes y se someterá a infor-

mación pública, a fin de impulsar la obra a continuación. En paralelo, se llevarán a cabo los trámites para que el Ayuntamiento ceda los terrenos necesarios para la construcción de la nueva instalación, en un solar situado en el norte de las vías del tren, frente a la estación de tren, en la calle Santas Espinas.

Asimismo, Territorio y Sostenibilidad tiene en licitación la redacción del proyecto constructivo de un paso inferior para peatones, adaptado para personas con movilidad reducida, para el que se estima una inversión de 1,5 millones de euros. Se prevé que el proyecto quede finalizado durante el próximo año y la obra se ejecute en 2022.

## Los españoles han dado 10.000 vueltas a la Tierra con Moovit

Los viajes en transporte público planificados a través de la app de Moovit en España han cubierto este año más de 400 millones de kilómetros y ahorrado a los usuarios unos 719 años de espera.

Moovit, una compañía de Intel, proveedor líder de soluciones de Movilidad como Servicio (MaaS) y creador de la primera app de movilidad urbana del mundo, ha anunciado hoy una serie de datos curiosos acerca del uso de su app de planificación de viajes en transporte público en España a lo largo de este año 2020.

Según datos registrados por la app de Moovit, los usuarios españoles han planificado viajes en transporte público sumando 400 millones de kilómetros, que equivalen a unas 10.000 vueltas a la Tierra. Teniendo en cuenta el tiempo medio que dedican los españoles a esperar el autobús o el metro, según el Informe Global de Transporte 2019 publicado a comienzos de este año, y cruzando los datos con la duración media de los trayectos óptimos propuestos por

Moovit y la cantidad de viajes planificados, los viajeros se ahorraron 6.3 millones de horas usando información de tiempo real de Moovit en España, o lo que es lo mismo, 719 años. Esta información ha sido especialmente valiosa durante la pandemia, ya que conocer cuándo llega exactamente su transporte ha evitado concentraciones de viajeros en paradas y estaciones, permitiéndoles respetar la distancia de seguridad.

Las ciudades más activas de España durante 2020, en las que los ciudadanos han planificado más viajes, han sido, en este orden, Madrid, Barcelona, Vigo, Valencia, Granada, Sevilla, Lanzarote y Burgos. España es el cuarto país del mundo con más ciudades en Moovit, un total de 59, con la más reciente incorporación de Albacete en 2020. Como curiosidad, la ciudad más pequeña del mundo en la que se puede usar Moovit es Meganisi, en Grecia, con 1.000 habitantes, y por el contrario, la mayor localidad es Chongqing, China, con 37 millones de habitantes.

## Audiobus ve reconocida su actividad en el campo de la exportación

Cuatro empresas aragonesas serán distinguidas este año con los Premios a la Exportación 2019 de la Cámara de Comercio, Industria y Servicios de Zaragoza. Entre ellas se encuentra Audiobus, distinguida en la categoría de pequeña empresa, además de Agrar Semillas, Prodesa Medioambiente y Ariño Duglass.

Los premios han sido presentados por Manuel Teruel, presidente de la Cámara, y por Nieves Ágreda, directora del área de Internacional. En la rueda de prensa virtual tomó parte Javier Júlvez, director de Exportación de Audiobus.

Como novedad, y dadas las actuales circunstancias, este año no se celebró una gala de entrega de premios. En su lugar, la Cámara programó toda una semana de actividades en torno a la internacionalización, con las empresas distinguidas como protagonistas.

Estos galardones valoran el historial de cada empresa, su labor en la apertura de mercados, la asistencia a ferias internacio-



nales y misiones comerciales, las exportaciones durante los últimos tres años y el peso de las ventas al exterior en su facturación. Con más de 40 años de recorrido, los premios de la Cámara de Comercio de Zaragoza son la distinción empresarial de trayectoria más extensa en Aragón.

### Historia de Audiobus

Audiobus es una empresa familiar de la industria auxiliar para

el autobús y el autocar que nació hace 25 años con la fusión de varias empresas con experiencia en distintos ámbitos del sector de la automoción: equipos de audio y vídeo, iluminación, cableados e instalaciones eléctricas. En la actualidad cuenta con unas instalaciones de 5.000 metros cuadrados y cerca de 50 trabajadores, donde fabrica productos electrónicos para grandes vehículos de transporte.

# Planes de Recuperación: ¿Qué propuestas están sobre la mesa para asegurar la viabilidad del Sector?

El transporte de viajeros por carretera está atravesando un momento crítico. Seguramente, el peor de su historia. Por esa razón, NEXOBUS ha reco-

pilado los planes de recuperación que las principales Organizaciones empresariales del Sector han elevado al Ministerio, a fin de que puedan ser in-

cluidos en las meddas estatales para la actividad. Porque, de no ser así, es posible que más de un tercio del Sector desaparezca en muy poco tiempo.

Las previsiones que, durante las primeras semanas del estado de alarma, allá por el mes de marzo, realizó el presidente de Confebus, Rafael Barbadillo, parecían muy alarmistas, pero el tiempo (lamentablemente), le ha dado la razón: más de un tercio de las empresas del Sector están en riesgo de desaparición, debido a la falta de actividad, y por consiguiente de ingresos, lo que se ve agravado por los costes fijos que deben seguir afrontando.

En este escenario, es momento de arrimar el hombro. Y eso es lo que han hecho las Organizaciones empresariales. Antes de esperar a lo que marque el Ministerio de Transportes, de cara a recibir ayudas o subvenciones directas, se han puesto manos a la obra y han elaborado sus propios Planes de Recuperación, presentándoselos a las autoridades competentes para

que, en la medida de lo posible, sean tenidos en cuenta.

Confebus apuesta por un Plan de 6.700 millones de euros de dotación, que abarca tanto las inminentes necesidades del transporte, como su posible evolución en el corto y medio plazo, apuntando también a la renovación de flotas, a la descarbonización y a las infraestructuras, que necesariamente han de ser mejoradas.

## 500 millones y cinco años

Por su parte, Anetra también cuantifica la dotación de su Plan: 500 millones anuales durante cinco años, a lo que añade (siempre desde la óptica del discrecional y el regular de uso especial) algunas otras consideraciones en materia legislativa, como la necesidad de abordar la reforma de la LOTT para ampliar las capacidades de dichos segmentos.

Atuc también ha puesto sobre la mesa sus propuestas, aunque el documento original que ha llevado ante el Mítma no ha sido hecho público en detalle. Lo que sí conocemos es que cifran en 8.000 millones de euros las necesidades del transporte urbano y colectivo, incluyendo en tal cantidad una partida para otros modos, como el tranvía.

En el Dossier que tienen en sus manos recogemos, además, las propuestas del Ministerio incluídas en los Presupuestos Generales del Estado para 2021, que no son pocas pero que no satisfacen por completo las demandas sectoriales; las 21 medidas que ha elaborado la CEOE como gran patronal, con un carácter más general; y el postulado que manejan tanto Anfac como el resto de organizaciones de la automoción, para que la visión esté completa.



## El Plan de Recuperación de Atuc cifra en 8.500 millones las necesidades del transporte colectivo

Atuc ha mantenido un encuentro directo con el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para hacerle llegar su Plan de Recuperación,

cuya dotación se cifra en el entorno de los 8.500 millones de euros. El Plan tiene el objetivo de transformar las ciudades con sistemas de transportes

públicos más rápidos, cómodos e intuitivos de usar, medida básica para que el transporte colectivo siga siendo el eje de la movilidad urbana sostenible.

La Asociación de Transportes Públicos Urbanos y Metropolitanos (Atuc) llevó a cabo una reunión con diversos representantes del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para presentar el documento que ha elaborado la Asociación, junto a todos los operadores de transporte colectivo urbano y metropolitano, el cual recoge las aportaciones del Sector al Plan de Recuperación y Resiliencia.

Este documento refleja las necesidades del transporte público, no contempladas en los planes establecidos del Ejecutivo, y señala la necesidad de una inversión de 8.497 millones de euros para impulsar los servicios de autobús, metro y tranvía.

A la reunión asistieron por parte del Ministerio, María José Rallo, secretaria general de Transportes y Movilidad; y Mercedes Gómez, directora general de Transporte Terrestre. En cuanto a los asistentes de Atuc, en la presentación participaron Miguel Ruiz, presidente de la entidad; Gerardo Lertxundi, vicepresidente de modos ferroviarios de Atuc; Valentín Alonso, director general de Avanza; Alfonso Sánchez, director gerente de EMT Madrid, y

Jesús Herrero, secretario general de la Asociación.

## Transformar ciudades

El Plan tiene el objetivo de contribuir a la transformación de las ciudades a partir de la dotación de sistemas de locomoción más rápidos, cómodos e intuitivos de usar, además de mejorar la eficiencia de la operación de los sistemas de transporte público urbano y metropolitano. Asimismo, la propuesta presentada al Ministerio contempla la disminución de la huella de carbono que la movilidad privada produce.

Atuc incide en que no se debe olvidar que el 30% de los niveles de contaminación del aire en nuestras ciudades tiene su origen en la movilidad. Por el contrario, la existencia de una red de transporte público eficiente, contribuye notablemente a reducir las emisiones contaminantes por su capacidad de absorber el tráfico privado.

Atuc pone también el acento que en el uso del transporte público se asienta la verdadera movilidad sostenible, porque es el modo que asegura la lucha más efectiva contra la contaminación

y el cambio climático. Además, es el medio más eficiente para transportar al mayor número de personas ocupando el menor espacio público posible y el que más contribuye a reducir el tiempo invertido en los atascos.

En concreto, el documento que Atuc ha compartido con el Ministerio (que en detalle aún no se conocía al cierre de esta edición) recoge y desarrolla cuatro puntos basados en los siete ámbitos emblemáticos planteados por la Comisión Europea, por su potencial para la creación de empleo y crecimiento a través del aprovechamiento de las ventajas de las transiciones digital y ecológica:

1.- Transformación ecológica y tecnológica en operaciones en autobús.

2.- Digitalización del transporte público para hacerlo más fácil, intuitivo y eficaz y así aumentar su uso.

3.- Actuaciones en explotaciones ferroviarias que mejoren la frecuencia de las flotas y su eficiencia energética.

4.- Empleo y formación: apuesta por la digitalización de las relaciones laborales y la formación.



## Los cuatro puntos básicos de Atuc

- 1.- Transformación ecológica y tecnológica en operación en autobús.
- 2.- Digitalización del transporte público para hacerlo más fácil, intuitivo y eficaz, y así aumentar su uso.
- 3.- Actuaciones en explota-

ciones ferroviarias que mejoren la frecuencia de las flotas y su eficiencia energética.

- 4.- Empleo y formación: apuesta por la digitalización de las relaciones laborales y la formación.

# Las 21 iniciativas estratégicas que propone CEOE

Elaboradas a partir del trabajo conjunto de empresas y organizaciones empresariales sectoriales y territoriales, con el objetivo de contribuir a una

eficiente puesta en marcha del Plan Europeo de Recuperación Next Generation EU, CEOE ha presentado un catálogo con '21 iniciativas estratégicas

de país para la recuperación y transformación de la economía española', con el objetivo de contribuir a una inversión lo más eficiente posible.

Para ello, estas propuestas ponen el foco en los grandes proyectos que España necesita para recuperar y transformar su economía.

Más de 100 grupos empresariales y 60 organizaciones empresariales sectoriales y territoriales, entre las que se encuentra Confibus como representante del transporte de viajeros por carretera, han trabajado de manera conjunta, en un proceso ágil y altamente participativo, para poner 21 propuestas a disposición del Gobierno de cara a su puesta en marcha conjunta en 2021. Se trata en todos los casos de iniciativas especialmente orientadas a acelerar y consolidar la doble transición ecológica y digital, así como la reindustrialización del país.

Además, en la configuración de las propuestas se ha considerado prioritario dar respuesta a dos aspectos fundamentales: por un lado, agilizar la recuperación y la transformación, a través de las capacidades de las grandes empresas españolas y, por otro lado, la tracción y el arrastre de los fondos hacia las pymes y los autónomos. De esta forma, España logrará un alto impacto en el crecimiento económico y en el mantenimiento y generación de empleo de calidad.

El catálogo se asienta además en las prioridades de la UE y del Gobierno de España, así como en la Agenda 2030 para un Desarrollo Sostenible de la ONU, a través de los 17 ODS.

## Transición digital

En primer lugar, en el ámbito de la transición digital, se lanzan propuestas relacionadas con el turismo, la digitalización de las pymes, el sector agroalimentario, la salud y la investigación clínica, los medios de comunicación y los medios de pago. En segundo lugar, en el eje de transición ecológica, se proponen iniciativas re-



lacionadas con el agua; las redes y las energías renovables; la movilidad sostenible; la economía azul; la descarbonización de la industria; el hidrógeno; las infraestructuras y la logística; España como *hub* aeronáutico y multimodal; la economía circular; y la reforma y rehabilitación integral de edificios y la regeneración urbana.

A continuación, en el eje de cohesión social y territorial, se abordan propuestas en materia de industrias culturales y creativas; deporte; reto demográfico y competitividad territorial; formación profesional; y acercamiento de la educación al mundo de la empresa. Y finalmente, en el cuarto pilar, se propone una iniciativa estratégica de país relacionada con el compromiso empresarial con la igualdad.

## Líneas de inversión

Cada una de estas iniciativas estratégicas incluye distintas líneas de inversión (en total, 114), que, a

su vez, se implementan a través de más de 400 proyectos específicos, cuya ejecución debería llevarse a cabo, a juicio de la Confederación de Empresarios, por medio de los mecanismos que mejor encajen para cada uno de ellos: la colaboración público-privada, los PERTES, los consorcios, las licitaciones de contratos públicos o las convocatorias de subvenciones.

## El Sector

En cuanto al transporte de viajeros por carretera, destacamos, en el eje de transición ecológica, la iniciativa de "Movilidad sostenible", que tiene como objetivo desarrollar e implantar soluciones globales y ambiciosas de movilidad sostenible, innovadora y eficiente, que mejoren la competitividad del ecosistema de movilidad, dando un impulso a la industria española y mejorando la calidad de vida de los ciudadanos.

Así, se busca el fortalecimiento del ecosistema nacional de movi-

lidad, a través de la ejecución de proyectos estratégicos y singulares desarrollados tanto por el sector público como en el marco de la colaboración público-privada, comprendiendo todos los modos de transporte (carretera, ferrocarril, marítimo y aéreo) y consolidando la modernización y digitalización de sus infraestructuras y de las industrias relacionadas (vehículo eléctrico, etc). Lo que im-

plica, además, un nuevo enfoque al entorno urbano y los espacios públicos.

Por otro lado, en el ámbito de la transformación digital, en la iniciativa "Cadena de Valor de un turismo inteligente y competitivo" se incluye a las empresas de transporte entre los agentes privados implicados en los medios de implementación.

## Listado de iniciativas estratégicas de país

- 1.- Cadena de valor de un turismo inteligente y competitivo.
- 2.- Digitalización para una pyme competitiva.
- 3.- Transformación digital y sostenible del sector agroalimentario.
- 4.- Salud, datos e investigación clínica.
- 5.- Medios de comunicación para los retos del siglo XXI.
- 6.- Digitalización de los medios de pago e identidad digital segura.

En el terreno de la **transición verde**, las iniciativas planteadas desde CEOE son:

- 7.- Transformación del ciclo integral del agua.
- 8.- Redes inteligentes y despliegue de energías renovables.
- 9.- Movilidad sostenible.
- 10.- Economía azul transformadora y sostenible.
- 11.- Industria conectada y descarbonizada e hidrógeno.
- 12.- Desarrollo de infraes-

tructuras no urbanas, capacidades logísticas y transporte.

- 13.- Hub aeronáutico y multimodalidad.
- 14.- Economía circular y gestión de residuos.
- 15.- Reforma y rehabilitación integral de edificios. Regeneración urbana.

En el ámbito de la **cohesión social y territorial**, las propuestas de CEOE son:

- 16.- Vertebración e impulso a las industrias culturales y creativas.
- 17.- Industria del deporte como motor de desarrollo económico y social.
- 18.- Reto demográfico, cohesión territorial y dinamización del entorno rural.
- 19.- Transformación FP.
- 20.- Educación, formación y empresa.

CEOE propone como proyecto número 21 un compromiso empresarial con la igualdad.





# DESCUBRE NUESTRA NUEVA ESPECIE

Bucea en tu naturaleza valiente y más salvaje. Conéctate para desconectar, reformulando prioridades, más unidos, más ecológicos y responsables.

Inscríbete en [www.nelec.castrosua.com](http://www.nelec.castrosua.com) para conocerla en streaming el próximo 14.01.21 a las 12h.

NELEC

 **Castrosua**

# Confebus estima en 6.700 millones la dotación que debería tener su Plan de Recuperación

El Plan de Recuperación y Resiliencia de Confebus, que ha presentado tanto al Gobierno como a las Autonomías, está basado en cuatro ejes: la transformación ecológica, la digitalización, el empleo y el servicio público. Con este Plan se proponen al Gobierno una serie de herramientas para que el Sector, un servicio esencial estratégico para la sociedad y la economía españolas, sea receptor

de los fondos europeos de recuperación tras la crisis del Covid-19. Entre las medidas que se plantean destacan el favorecer el acceso de las mujeres al Sector o trabajar en la mejora de la imagen.

Otra de las claves es el programa de digitalización de los servicios de transporte de viajeros y el desarrollo de sus capacidades de innovación, a lo que se añaden planes específicos para el turismo y otros con enfoque territorial, en la modernización de infraestructuras y vehículos, así como en la puesta en marcha de un Plan Nacional de Infraestructuras verdes de transporte de viajeros por carretera.

El grave impacto que la crisis del Covid-19 está suponiendo para el Sector del transporte de viajeros por carretera en nuestro país se resume en dos cifras: la pérdida de 3.550 millones de euros y la posible desaparición de unos 30.000 puestos de trabajo, lo que podría suponer el cierre de un tercio de las empresas que en estos momentos están operando en toda España.

El transporte en autobús es la columna vertebral de la movilidad sostenible, un servicio esencial estratégico para la sociedad y la economía españolas, ya que garantiza el derecho a la movilidad universal y al acceso a los servicios de estado del bienestar (sanidad, educación, trabajo...). Tampoco podemos olvidar que supone el 50% de los desplazamientos colectivos de personas en España, siendo un ejemplo de una movilidad responsable, sostenible y eficiente que, gracias a su capilaridad y tupida red, permite la movilidad a prácticamente todos los rincones de nuestro país, uniendo más de 8.000 núcleos de población diariamente, y que resulta fundamental para la cadena y oferta turística (excursiones, congresos, ferias, circuitos...). Además, da empleo a 95.000 personas y factura en torno a 6.000 millones de euros anuales.

## Cuatro ejes

Ante esta situación la Confederación Española de Transporte en Autobús ha presentado al Ministerio un Plan de Recuperación y Resiliencia del Transporte de Viajeros por Carretera, basado en cuatro ejes: transformación ecológica, digitalización, empleo y servicio público. En los últimos meses, tanto la estrategia de recuperación económica postCovid-19 de la UE, que está directamente relacionada con el Pacto Verde (Green Deal), como las recomendaciones oficiales del Consejo de la Unión Europea, no han hecho más que confirmar la importancia de la recuperación del Sector del transporte, que ha-



brá de tener lugar bajo el enfoque de la sostenibilidad y digitalización.

1. Con respecto a la **transformación ecológica**, el documento propone una serie de medidas como la implementación de un plan de ayudas para la compra de vehículos eléctricos, otro de promoción de transporte al lugar de trabajo a través del transporte público, la instalación de infraestructuras de energía renovable (paneles en azoteas de cocheras y estaciones, generación de hidrógeno en estaciones...), así como

a la movilidad con un enfoque transversal que afecte a todas las áreas de movilidad urbana e interurbana. También se pide la implementación de un programa de digitalización de los servicios públicos de transporte de viajeros que afecte a autobuses e infraestructuras. Por otro lado, se propone la puesta en marcha de un programa enfocado en incentivar las soluciones 5G para el transporte de viajeros por carretera y, por último, una actuación orientada a mejorar las capacidades y recursos que las empresas tienen

EJE	ACTUACIÓN	MEDIDA	ESTIMACIÓN PRESUPUESTARIA
EJE 1: TRANSFORMACIÓN ECOLÓGICA	6 actuaciones	20 medidas	3.936.375.000,00 €
EJE 2: DIGITALIZACIÓN	4 actuaciones	9 medidas	417.500.000,00 €
EJE 3: EMPLEO	3 actuaciones	7 medidas	127.500.000,00 €
EJE 4: SERVICIOS PÚBLICOS	8 actuaciones	16 medidas	2.211.500.000,00 €
TOTAL	21 actuaciones	52 medidas	6.692.875.000,00 €

la inclusión del transporte en el Plan de Acción de España Circular y la puesta en marcha de un Plan nacional de infraestructuras verdes de transporte de viajeros por carretera, con la implementación de prioridad semafórica para los autobuses, carriles bus y carriles de apeamiento.

Todas estas medidas tienen como objetivos, la descarbonización del Sector y la modernización de infraestructuras y vehículos y supondrían una inversión de más de 3.500 millones de euros.

## Digitalización

La **digitalización** es otra de las claves de este Plan. En este ámbito, se proponen cuatro actuaciones para mejorar la calidad del servicio y aumentar su atractivo para los viajeros. En primer lugar, un programa de innovación

para desarrollar el proceso de innovación, con el fin de mejorar su competitividad global. La inversión estimada en este capítulo de digitalización supera los 400 millones de euros.

En el capítulo referido al **empleo** se proponen tres acciones centradas en la creación de empleo de calidad, inclusión activa y mejora de la empleabilidad. En concreto se habla de un plan de formación profesional dual, así como de favorecer el acceso de las mujeres a estos programas formativos, un programa de formación continua y un plan de internacionalización que tiene como finalidad incentivar la internacionalización de las empresas de transporte de viajeros por carretera con sede en España, para afrontar las dificultades creadas por el parón económico

OBJETIVOS	METAS
1. Impulsar la transformación del sector hacia una actividad de cero emisiones.	1.1. Electrificar las flotas de transporte de viajeros por carretera: 2000 autobuses eléctricos en 2 años (Aproximadamente, el 50% de las nuevas matriculaciones).
	1.2. Impulsar la demanda privada de servicios de transporte al trabajo: transferir 500 mil viajes de modos privados al transporte colectivo.
	1.3. Impulsar el uso de energías renovables por el sector del transporte de viajeros: 56 MW de energías limpias dirigidas al autoconsumo en el sector.
	1.4. Lograr un sector de Zero Waste: preparar al sector para la gestión de los residuos derivados de la electrificación y fomentar la economía circular a nivel industrial.
	1.5. Impulsar las infraestructuras verdes en el ámbito urbano, transfiriendo 500.000 viajes anuales del transporte privado al transporte público.
2. Mejorar la calidad y la eficiencia de los servicios mediante la digitalización de la operación empresarial y de los servicios públicos.	2.1. Impulsar la innovación en las empresas de transporte de viajeros: 50 proyectos innovadores en 2 años.
	2.2. Digitalizar los servicios públicos de transporte: mediante una gran iniciativa de digitalización (SmartTransport).
	2.3. Desarrollar el 5G en las infraestructuras de transporte público: 100% de cobertura en 2027.
	2.4. Capacitar a los empleados y a las empresas para afrontar los retos de la capacitación y la innovación: 400 técnicos formados en innovación en el sector en los próximos 2 años.
3. Mantener el empleo y aumentar la calidad y sostenibilidad del mismo.	3.1. Implantar la formación dual como un modelo de referencia para la incorporación de profesionales al sector: incorporar 1000 profesionales durante los dos próximos años.
	3.2. Impulsar la formación continua en el sector, con la formación de 4000 profesionales durante los dos próximos años.
	3.3. Creación de empleo, con el fortalecimiento de la capacidad de internacionalización de las empresas: 100 profesionales durante los próximos dos años.
4. Mejorar los servicios públicos de transporte de viajeros por carretera.	4.1. Garantizar la supervivencia del mayor número de empresas de transporte de viajeros por carretera tras el COVID-19. Supervivencia del 100% de las empresas del sector.
	4.2. Impulsar el crecimiento de las empresas de transporte público, con el objetivo de avanzar en la maduración del sector, consiguiendo aumentar el tamaño de las empresas.
	4.3. Mejorar las estaciones de transporte en autobús, así como otras infraestructuras empleadas por el transporte público de viajeros (escolar, turístico, etc.).
	4.4. Reforzar el transporte turístico como mejor solución para garantizar la movilidad turística en España.
	4.5. Reforzar los servicios de transporte en áreas de baja demanda como el ámbito rural o las regiones periféricas.
	4.6. Impulsar la demanda de transporte público, concienciando al ciudadano sobre la importancia del transporte colectivo.

derivado de la crisis sanitaria. El acceso de las mujeres al empleo en el Sector es una preocupación transversal en todas las medidas de este capítulo, que requiere de una inversión de más de 137 millones de euros.

**Servicio público**

El otro eje sobre el que se asienta el Plan de Recuperación y Resiliencia del Sector se orienta a reforzar los servicios públicos de transporte de viajeros por ca-

rrera, especialmente afectados por la crisis del Covid-19. Este eje busca no solo compensar directamente a las empresas más afectadas por el parón económico, sino también actuar sobre las infraestructuras del transporte de viajeros por carretera, trabajar en la mejora de la imagen del Sector, así como en el avance en planes específicos para el turismo y otros con enfoque territorial.

En este sentido se propone una serie de medidas como la creación

de un programa de compensación a los operadores de transporte de viajeros por carretera, la puesta en marcha de un programa de consolidación sectorial a través de líneas de crédito e incentivos fiscales y la implementación de un Plan de Transporte Turístico y otro de apoyo al transporte de viajeros por carretera en regiones ultraperiféricas o islas. Además, dentro de este eje se encuentra también la propuesta de un Plan de modernización de las infraes-

tructuras de transporte y de un Plan de Imagen del transporte de viajeros por carretera.

Por otro lado, presta atención al transporte rural con medidas de financiación, de mejora de las conexiones y de la calidad del servicio. Por último, se pide un refuerzo de las conexiones de las redes transeuropeas a través de la mejora de las estaciones de autobuses y de los servicios en los corredores transeuropeos. La inversión estimada, para la puesta

en marcha de esta serie de medidas englobadas en el capítulo de servicio público, supera los 2.000 millones de euros.

Con este plan se propone contribuir a una recuperación verde, digital y resiliente de la economía y en concreto del Sector como una de las garantías de la accesibilidad universal al servicio público de transporte, uno de los derechos fundamentales de los ciudadanos de la Unión Europea.

EJE	ACTUACIÓN	MEDIDA	ESTIMACIÓN PRESUPUESTARIA				
EJE 1: TRANSFORMACIÓN ECOLÓGICA	ECO 01 Programa de electrificación y modernización de flotas.	Medida A: Plan de electrificación.	1.000.000.000 €	Conectado (Transporte 5G).	Medida B: Plan de transporte de viajeros por carretera conectado y autónomo	20.000.000,00 €	
		Medida B: Ampliación alcance MOVES II con programa de retrofit.	197.000.000 €		Medida C: Plan de despliegue del 5G en infraestructuras e instalaciones de transporte.	175.000.000,00 €	
		Medida C: Modernización de la flota.	1.612.000.000 €		DIGI 04 Desarrollo de capacidades de innovación en el sector transportes.	Medida A: Financiación de formación de personal y de incorporación de gestores de la innovación o de tecnólogos a las empresas de transporte de viajeros por carretera.	5.000.000,00 €
	ECO 02 Planes de transporte al trabajo a través del transporte colectivo.	Medida A: Financiación de Planes de transporte al trabajo a través del transporte colectivo.	4.500.000 €	EMP 01 Programa de FP DUAL en el transporte de viajeros por carretera.		Medida A: Medidas para conductores, mecánicos y otros actores.	- €
		Medida B: Plan de PMUS de centros laborales.	20.000.000 €			Medida B: Medidas para la colaboración interempresarial.	12.500.000,00 €
		Medida C: Financiación de la implantación del transporte en autobús a los centros laborales.	384.000.000 €		Medida C: Medidas formativas para favorecer el acceso de las mujeres al sector.	1.500.000,00 €	
	ECO 03 Plan de transporte y energía renovable.	Medida A: Instalación de paneles en azoteas de cocheras y estaciones.	49.700.000 €	EMP 02 Programa de Formación Continua.	Medida A: Programas de capacitación en las empresas para el personal en relación con las nuevas tecnologías aplicadas al transporte por carretera.	5.000.000,00 €	
		Medida B: Producción de hidrógeno en las estaciones.	30.000.000 €		Medida B: Cursos de sensibilización orientada a favorecer la incorporación de las mujeres al sector.	5.500.000,00 €	
	ECO 04 Inclusión del transporte en el Plan de Acción de España Circular 2030.	Medida C: Apoyo para la realización de inversiones de puntos de recarga complementarios.	7.500.000 €	EMP 03 Plan de Internacionalización.	Medida A: Programa de cooperación técnica para la difusión del modelo concesional español.	3.000.000,00 €	
		Medida A: Programa de Ecoinnovación para la mejora de la logística inversa del transporte colectivo por carretera público.	4.000.000 €		Medida B: Financiación de inversiones exteriores.	100.000.000,00 €	
		Medida B: Fomento del transporte público colectivo de viajeros como modelo de negocio adecuado para dar respuesta a las necesidades de movilidad de la sociedad.	5.000.000 €		EJE 4: SERVICIOS PÚBLICOS	SP 01 Programa de compensación a los operadores de transporte público (COVID-19).	Medida A: Programa de compensación a los operadores del transporte de pasajeros por carretera.
	ECO 05 Plan Nacional de Infraestructura de Transporte Público de Viajeros por Carretera.	Medida C: Investigación y desarrollo de nuevos materiales para la fabricación de material rodante.	20.000.000 €	Medida B: Programa de compensación a los operadores de servicios de transporte especiales.			288.000.000 €
Medida A: Prioridad semafórica.		1.925.000 €	Medida C: Programa de compensación específico para operadores de servicios de transporte a larga distancia.	576.000.000 €			
Medida B: Carriles bus.		150.000.000 €	SP 02 Programa de consolidación sectorial.	Medida A: Programa de ayudas a la consolidación sectorial.			10.000.000 €
Medida C: Carriles de apeamiento.		6.000.000 €		Medida B: Financiación de apoyo a la consolidación.			2.000.000 €
ECO 06 Inclusión del transporte público de viajeros por carretera como vector clave de las Estrategias de Desarrollo Urbano Integrado.		Medida D: Estaciones e intercambiadores.	167.500.000 €	SP 03 Plan de Transporte Turístico.			Medida A: Campaña de promoción del turismo por carretera.
	Medida E: Estaciones e intercambiadores en puertos y aeropuertos.	60.000.000 €	SP 04 Plan de apoyo al transporte en regiones ultraperiféricas o islas.	Medida B: Apoyo a las zonas turísticas especialmente vulnerables y perjudicadas.	12.500.000 €		
	Medida A: Apoyo a las inversiones en infraestructura de conexión de servicios de transporte público por carretera urbano y de media y larga distancia.	100.000.000 €		Medida A: Singularidad insular en la actuación SP 01.	80.000.000 €		
Medida B: Apoyo a la inversión en infraestructuras del transporte público urbano.	75.000.000 €	SP 05 Plan de modernización de las infraestructuras de transporte.		Medida A: Complementariedad con actuaciones ECO 05 y DIGI 02.	45.000.000 €		
Medida C: Sistemas de ayuda a la explotación.	42.250.000 €		EJE 2: DIGITALIZACIÓN	SP 06 Plan de Imagen del transporte público.	Medida A: Campañas nacionales de transporte colectivo.	2.000.000 €	
DIGI 01 Programa de innovación en sector del transporte de viajeros.	Medida A: Programa de innovación en movilidad	20.000.000,00 €			Medida B: Apoyo al desarrollo de acciones publicitarias.	10.000.000 €	
	Medida B: Programa Industrial de fabricantes y carroceros	20.000.000,00 €			SP 07 Programa de financiación del transporte rural (FEADER).	Medida A: Apoyo al mantenimiento de los mecanismos existentes para la dotación de transporte público a las zonas rurales.	50.000.000 €
DIGI 02 Programa de digitalización de los servicios públicos de transporte de viajeros.	Medida A: Digitalización de los servicios de transporte público de viajeros por carretera	97.500.000,00 €	Medida B: Incentivar la introducción de servicios de transporte rural a la demanda y concesiones zonales.	10.000.000 €			
	Medida B: Digitalización de las infraestructuras	20.000.000,00 €	Medida C: Transporte rural inteligente.	10.000.000 €			
DIGI 03 Programa Transporte Público	Medida C: Proyectos Piloto de Digitalización del Transporte Público	50.000.000,00 €	SP 08 Refuerzo de las concesiones de las redes transeuropeas.	Medida A: Apoyar las inversiones para la mejora de las estaciones de autobús en corredores transeuropeos (CEF).	40.000.000 €		
	Medida A: Programa de investigación y desarrollo de soluciones 5G aplicadas al transporte colectivo por carretera	10.000.000,00 €		Medida B: Apoyar la mejora de los servicios de autobús en corredores transeuropeos (CEF).	10.000.000 €		

# Anetra centra la aportación del discrecional al Plan en cinco palancas y 500 millones anuales

Anetra vincula el Plan de Recuperación y Resiliencia del sector discrecional español al impulso verdadero y decidido del Gobierno de España por la movilidad

colectiva, la digitalización y la descarbonización del autocar, en detrimento del vehículo privado. Este es el resumen de las aportaciones de la Asociación Na-

cional, que ha mantenido una importante actividad y múltiples reuniones, más de un centenar, durante todos estos meses de pandemia.

Anetra ha presentado al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana "el verdadero Plan de Recuperación y Resiliencia, único y específico en sus acciones propuestas, que necesita el Sector discrecional español para desarrollarse en los próximos años, sector maniatado por el Covid-19 pero dinamizador con grandes posibilidades de un mayor desarrollo de servicios de transporte colectivo de grupos homogéneos de viajeros por carretera, restando cuota modal al vehículo privado", indican desde la entidad.

El pasado 3 de diciembre tuvo lugar la Asamblea anual de Anetra, en la que se hizo pública la propuesta al Gobierno de España "de lo que consideramos un Plan de Recuperación que se dirija al sector del transporte discrecional de viajeros por carretera".

Resulta conocido en España que, a diferencia de muchos otros Estados Miembros de la Unión Europea, más allá de la actual Covid-19 con la que convivimos desde marzo, "nuestro sector discrecional cuenta con cinco problemas serios que le impiden ser eficientes y eficaces dentro y fuera de nuestras fronteras: hablamos de limitaciones regulatorias, del decrecimiento y dependencia del turismo, de pérdida de competitividad, de precarización laboral y de falta clara de innovación", resumen desde Anetra.

Paralelamente a esta realidad, y fruto del Plan de recuperación comunitario Next Generation EU, el Gobierno de España plantea una completa y ambiciosa Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada, que requiere como aspecto fundamental la divulgación de una nueva cultura de movilidad, que refuerce la confianza de los ciudadanos sobre el transporte colectivo sostenible y eficiente.

Lanzando una consulta pública a todas las organizaciones empresariales de las que Anetra forma parte del Sector del transporte por carretera en España a nivel general, y del Comité Nacional del Transporte por Carretera representando mayoritariamente al sector discrecional español, "presentamos un Proyecto de Transformación, Digitalización y Descarbonización con las siguientes macromagnitudes:

- Cinco años de ejecución.
- 500 millones de euros anuales de dotación.
- Cinco palancas de transformación.

## Primera palanca

La primera palanca es la **Flexibi-**



lidad Regulatoria, sin coste para la Administración, que permita la venta 'plaza a plaza' o rutas compartidas entre empresas, así como la abolición de la autorización previa de los servicios regulares de uso especial.

La segunda palanca se basa en **incentivos a la demanda** con un presupuesto de 100 millones de euros en ayudas directas que incentiven el uso del autocar en servicios RUE (regulares de uso especial). Adicionalmente se solicitan exenciones fiscales para las personas que utilicen el transporte colectivo. El Plan de Recuperación y Resiliencia de Anetra basa la apuesta en que el Gobierno de España dinamice el sector discrecional a través del transporte regular de uso especial e impulse el transporte en autocar mediante

rutas "inteligentes" de trabajadores hacia polígonos industriales y complejos empresariales en el extrarradio del centro de las ciudades españolas, así como incrementar el transporte escolar colectivo "sostenible" hacia los centros educativos. En definitiva, transformar el sector discrecional con medidas que fomenten su contribución a la sociedad, a través de incentivos que han contribuyendo a la descarbonización.

## Términos conocidos

La tercera palanca se centra en la **digitalización y descarbonización** del sector discrecional. Las ayudas en digitalización son necesarias para introducir cambios en procesos y procedimientos dentro de las pymes y en conexión con los usuarios del autocar o poten-

ciales, para ser flexibles dentro del binomio oferta/demanda.

Las otras ayudas solicitadas son por inversión en flota verde, impulsando cambios para los próximos cinco años en flota más antigua hacia motorizaciones Euro 6 de última generación. Transcurrido dicho periodo, en el que la autonomía y la logística hayan transformado otras fuentes de energía como son el hidrógeno o el eléctrico, el sector discrecional migrará su flota hacia 'cero emisiones'.

"Recordemos que el transporte en autocar ya garantiza la conectividad global al ciudadano, contribuye a la descarbonización del transporte y mejorar la calidad del aire en las ciudades. Un vehículo compartido ofrece ratios de ocupación superiores al 70%, lo que de media contribuye a sacar 33 turismos diarios de la carretera. El coste de la congestión alcanza el 2% del PIB comunitario, y el 7,5% de las emisiones de CO2 son producidas por el uso privado de turismos y de motocicletas", se apunta desde Anetra.

Con este diagnóstico, la apuesta por el transporte colectivo resulta fundamental para reducir la emisión de gases de efecto invernadero, conseguir unas ciudades con un reparto del espacio público más equilibrado (devolviéndoselo a los modos de transporte público), reducir la contaminación atmosférica y acústica, y el número de contagios y fallecimientos por coronavirus.

La cuarta palanca se dirige al otorgamiento de **ayudas a la formación de calidad** del Sector, principalmente en el puesto de

conductor profesional, así como para la contratación indefinida de profesionales, tanto para trabajadores activos con contratos eventuales como para nuevas contrataciones.

Finalmente, el Plan no podía finalizar sin incorporar **ayudas al emprendimiento de las pymes** en proyectos de I+D+i, dirigidos a promover el crecimiento e internacionalización del sector discrecional.

Si nos atenemos a las ideas generales del Plan de Recuperación propio del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, que está en construcción y que fue presentado este pasado 10 de diciembre, "el proyecto Anetra concuerda con el del Ministerio, ya que este se centra muchísimo en ser transformadores, ya que así lo determina el Fondo de Recuperación comunitario Next Generation, para que el Sector del transporte de un salto cualitativo y cuantitativo, para que sea más robusto y eficiente en aspectos como son el cambio y modernización de la flota, líneas de apoyo a la digitalización, innovación y competencias digitales".

Por tanto, "instamos justificadamente al Gobierno de España a que valore positivamente el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de Anetra, por y para el futuro del sector del transporte discrecional español, en línea con el Plan de Recuperación Mitma, cuyos contenidos son identificables dentro de los fondos comunitarios Next Generation, sobre los cuales España tiene garantizados 140.000 millones de euros".



# El Plan de Anetra fija el objetivo a cinco años y detalla el desarrollo de cada una de las palancas


**3 – PALANCAS: (1) FLEXIBILIDAD REGULATORIA**



- 1. Autorización de la venta plaza a plaza. Sin Coste**
  - Tanto para el Discrecional como para el Regular de Uso Especial (RUE)
  - A través de clientes B2B, y directamente B2C cuando las necesidades no son cubiertas por el transporte público.
- 2. Autorización de las Rutas Compartidas entre empresas y/o entidades. Sin Coste**
  - Para clientes B2B que no tengan suficiente demanda como para justificar una ruta propia
  - Tanto para el Discrecional como para el Regular de Uso Especial (RUE)
- 3. Abolición de la Autorización Previa del Regular de Uso Especial (RUE). Sin Coste**

Proyecto de transformación digital del sector discrecional. ANETRA 2020


**3 – PALANCAS: (2) INCENTIVOS A LA DEMANDA - A**



- 1. Exención del IRPF (Ley IRPF art. 42.3 d). (800M€)**
  - Que las cantidades satisfechas por la empresa a un empleado, para sufragar el coste del uso del transporte discrecional, sean consideradas retribución flexible y por tanto exentas del IRPF. (No limitado exclusivamente al transporte público).
  - Que de entre estas cantidades, se establezca una partida adicional de 1.500€ per empleado/año y 1.500€ hijo año, específica para gastos en movilidad sostenible que incluya el transporte discrecional, y que pueda ser utilizada para sufragar tanto los desplazamientos al trabajo del empleado como para el transporte escolar de sus hijos.
- 2. Ayudas a la contratación de Transporte Discrecional de Uso Regular en modo compartido (500M€)**
  - Ayudas que fomenten la contratación compartida, entre empresas o entidades, del transporte discrecional de uso regular para el transporte de empresa y/o escolar.
  - Ayudas a fondo perdido del 50% del coste de subcontratación (transporte + tecnología) de una ruta compartida durante el 3er año de servicio.

Proyecto de transformación digital del sector discrecional. ANETRA 2020

**3 – PALANCAS: (2) INCENTIVOS A LA DEMANDA - B**



- 4. Obligatoriedad de ofrecer Transporte Sostenible a los Grandes Centros de Trabajo o Educativos. Sin Coste**
  - Obligatoria para empresas y entidades con centros de trabajo o educativo con capacidad para >500 empleados/alumnos.
  - Se consideran grandes centros de trabajo o educativos las Oficinas, Universidades, Hospitales, Escuelas, Parques empresariales, Polígonos industriales, Centros Comerciales, etc.
  - Se considera transporte sostenible el transporte activo (bicicleta, caminar) y el transporte compartido (car-pooling, transporte discrecional regular de uso especial).
- 5. Limitación de la oferta de Parking Gratuito en Grandes centros de Trabajo o Educativo. Sin Coste**
  - Obligatoria para empresas y entidades que dispongan de plazas de parking en propiedad o en régimen de alquiler.
  - Se consideran grandes centros de trabajo o educativos las Oficinas, Universidades, Hospitales, Escuelas, Parques empresariales, Polígonos industriales, Centros Comerciales, etc.
  - Obligatoriedad de cobrar al menos un 50% del coste del alquiler medio en la zona

Proyecto de transformación digital del sector discrecional. ANETRA 2020

**3 – PALANCAS: (3) AYUDAS A LA DIGITALIZACIÓN Y DESCARBONIZACIÓN**



- 1. Ayudas a la digitalización de las empresas de Transporte Discrecional (100M€)**
  - Ayudas a fondo perdido a operadores de transporte discrecional para la compra, implantación o mejora de soluciones de SW para la empresa (Marketing, Ventas, Operaciones, Contabilidad, etc.).
  - 50% de los costes de implementación y 50% de los costes de uso durante los primeros 12 meses, hasta un máximo de 100.000€/empresa (Presupuesto máximo de 100M€ de Euros en 5 años)
- 2. Ayudas a la inversión en flota verde (500M€)**
  - Subvenciones fondo perdido del 10% del coste del vehículo para que el 60% de la flota actual de discrecional de Euro III-IV-V se convierta en flota con emisiones Euro VI.
  - Subvenciones fondo perdido del 30% del coste del vehículo y puntos de recarga para que al menos el 20% de la flota actual de de discrecional de Euro VI se convierta en flota de Zero Emisiones (eléctricos o de hidrógeno) y puntos de recarga
  - Presupuesto máx. de hasta 100M€/año y 500M€ en 5 años.

Proyecto de transformación digital del sector discrecional. ANETRA 2020

**3 – PALANCAS: (4) AYUDAS A LA FORMACIÓN Y CONTRATACIÓN**



- 1. Ayudas a la Formación para la obtención de la titulación de conductor (50M€)**
  - Becas para el estudio y la obtención del título de conductor.
  - Ayudas a fondo perdido de hasta un máximo de 1.500€ persona/año. Presupuesto anual de la convocatoria: 10M€/año. Presupuesto total 5 años: 50M€.
- 2. Ayudas a la contratación indefinida (100M€)**
  - Tanto para trabajadores activos con contratos eventuales como para nuevas contrataciones.
  - Bonificaciones en las cotizaciones a la Seguridad Social de hasta un máximo de 3.000€ persona/año. Presupuesto anual de la convocatoria: 20M€/año. Presupuesto total 5 años: 100M€.

Proyecto de transformación digital del sector discrecional. ANETRA 2020

**3 – PALANCAS: (5) AYUDAS AL EMPRENDIMIENTO**



- 1. Ayudas a la I+D+i. Proyectos PID (CDTI) (250M€)**
  - Ayudas a fondo perdido para Pymes, Start-Ups y Scale-Ups de mín. el 70% del coste del proyecto para superar al 3% de gasto en I+D+i sobre la facturación anual del sector discrecional
  - Presupuesto mínimo de 50K€ y máximo de 2M€ por proyecto y presupuesto anual de la convocatoria de 50M€. Por un periodo mínimo de 5 años (Presupuesto Total 250M€)
  - Mínimo 1 Empresa, ya sea operador de transporte discrecional, o bien empresa de servicios tecnológicos para el sector discrecional.
- 2. Ayudas al Emprendimiento (ENISA) (210M€)**
  - Líneas de crédito para Start-Ups y Scale-Ups que promuevan el crecimiento e internacionalización del sector discrecional
  - Condiciones Euribor más 1%, sin comisión de apertura y carencia de 5 años.
  - Presupuesto anual de la convocatoria (42M€): Jóvenes 3M€ y máx 75K€/proy.; Emprendedores 9M€ y máx 300K€/proy.; Crecimiento 30M€ y máx 1,5M€/proy. Por un periodo mínimo de 5 años (Presupuesto Total 210 M€)

Proyecto de transformación digital del sector discrecional. ANETRA 2020

# El conjunto de la automoción considera insuficiente el Plan de Impulso estatal a la Cadena de Valor

**El plan de Impulso a la Cadena de Valor del Sector de la Automoción, aprobado por el Gobierno en junio, era una estrategia adecuada; sin embargo, las asociaciones Anfaco, Sernauto, Faconauto y**

**Ganvam, alertan de la "situación insostenible" y señalan que, se han puesto en marcha medidas que no responden a este modelo y no están teniendo respuesta al respecto, como es la subida de facto**

**del Impuesto de Matriculación, y los planes Renove y Moves II, que no están cumpliendo sus objetivos por contar con poca dotación, ser complejos en su aplicación o tener un reparto no acorde con**

El sector de la automoción en su conjunto, representado por las asociaciones de fabricantes de automóviles (Anfaco) y de componentes (Sernauto), y las de concesionarios, distribución y comercialización de vehículos, (Faconauto y Ganvam), reclaman que se unifique el diálogo con el sector de la automoción en una sola voz, eficaz y de alto nivel, para evitar ineficiencias entre Administraciones y recuperar el diálogo y la unidad de acción que permitieron lanzar el Plan de Impulso a la Cadena de Valor del Sector de la Automoción.

"El sector de la automoción es un proyecto-país y necesita claridad y compromiso", destacaron.

Como llevan haciendo desde que comenzó la pandemia, los fabricantes de automoción y de componentes, así como los representantes de los concesionarios, distribución y comercialización de vehículos, alzan de nuevo la voz de manera conjunta para evidenciar su preocupación y alertar de la "situación insostenible" que atraviesa el sector, clave para la economía española. Las medidas puestas en marcha por el Gobierno no están logrando la recuperación y en ocasiones, resultan contradictorias, según su parecer.

El sector se expone, así, a una crisis prolongada, con el impacto que esto tendrá en inversiones y empleo, en un momento en el que "urge tener planes de desarrollo e innovación para atraer inversiones de futuro y sacar el máximo partido posible a los fondos de recuperación europeos, cuando todos los países europeos luchan por consolidar sus sectores nacionales".

Las asociaciones aseguran que es "urgente" poner en marcha las medidas adecuadas para reactivar



el mercado y la producción para no perder la "oportunidad histórica" que suponen estos fondos europeos para activar, además, la imprescindible transformación de la industria y la distribución.

## Incidencia en el PIB

Las asociaciones hacen hincapié en la importancia clave de este sector en España, dado que representa el 11% del PIB y da empleo al 9% de la población activa, con la cadena de valor representada en la mesa y los empleos indirectos. En este sentido, recordaron que el sector de la automoción ha trabajado durante la crisis por la seguridad de sus trabajadores y el mantenimiento del empleo, y que ha sido y es un "aliado leal de las Administraciones para trabajar en el sector".

Así, el plan de Impulso a la

Cadena de Valor del Sector de la Automoción, aprobado por el Gobierno en junio era una estrategia adecuada, consideraba al sector como estratégico para la economía española y ponía en marcha iniciativas de corto, medio y largo plazo que buscaban la recuperación y la transformación del sector hacia la movilidad del futuro.

Sin embargo, las Asociaciones alertan de que se han puesto en marcha "medidas que no responden a este modelo y no están teniendo respuesta al respecto, como es la subida de facto del Impuesto de Matriculación, para la que han ofrecido soluciones sin respuesta y que tendrá un impacto negativo en la recuperación del sector y envejecerá aún más el parque automovilístico".

Igualmente ocurre con los pla-

nes Renove y Moves II, que no están cumpliendo sus objetivos por contar con poca dotación, ser complejos en su aplicación o tener un reparto no acorde con el mercado. Están, en su opinión, encontrando diferentes interlocutores con distintos modelos para su sector que se muestran incompatibles y, por eso, reclaman un interlocutor único al más alto nivel.

## Prioridades

La prioridad a corto plazo sigue siendo impulsar la demanda, porque sin demanda no hay recuperación del sector. Las Asociaciones remarcan que el sector no puede permitirse un año 2021 en las mismas cifras con las que acabó el año pasado. La no reactivación de la demanda traerá otras consecuencias: continuará el envejeci-

miento del parque automovilístico de nuestro país (casi 13 años de media) y retrasará la descarbonización de la movilidad, que es uno de los objetivos clave del Plan de Impulso del Gobierno, compartido también por la automoción.

Señalan además que, si queremos un país con futuro, desde las Administraciones Públicas se debe favorecer la inversión en I+D+i, y en proyectos industriales ligados a la movilidad segura, sostenible y conectada, así como a la digitalización, e impulsar la desgravación fiscal de la innovación en proceso, también para las empresas de mayor tamaño. Solo así se podrá abordar esa reinversión con plenas garantías, tanto empresas grandes como pymes.

"Urge activar medidas ya que garanticen, no solo la supervivencia del sector post-Covid, sino la visión de futuro y posicionamiento global de la industria y el sector para seguir atrayendo nuevos proyectos e inversiones de carácter internacional, retener talento y reconvertir los perfiles profesionales necesarios para la transformación, anclando así la actividad industrial del tejido de automoción y la del resto de sectores implicados", se apunta conjuntamente por las cuatro Organizaciones.

Por eso reclaman que la Mesa de la Automoción, liderada por el Ministerio de Industria, cumpla su papel de foro en el que participen las Administraciones y el sector, que se pongan en marcha los necesarios y anunciados grupos de trabajo y que sea efectiva y eficaz "desde ya", para activar de manera decidida el modelo de futuro que necesita el sector.



# Anfac apuesta por impuestos a la automoción en relación con las emisiones y por renovar el parque

La Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (Anfac) ha aprobado en Junta Directiva una serie de propuestas que van en línea

con el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de la economía española presentado por el Gobierno, que harían factible el cumplimiento de

los objetivos que fija el Plan Nacional de Energía y Clima tanto de reducción de emisiones de CO2 como de introducción de los vehículos eléctricos.

El presidente de la asociación, José Vicente de los Mozos, afirma que "la reactivación y transformación del sector de la automoción tiene que ser un tractor e impulsor dentro de las medidas a adoptar en el Plan de Recuperación recién presentado, así como en los planes europeos. Lo es por su peso específico en la economía, en el empleo, por su efecto tractor en otros sectores industriales y de servicios y por su alto contenido tecnológico, de innovación y de talento. En este contexto, debemos acelerar nuestro trabajo conjunto con la Administración para adelantar su implementación".

Asimismo, las propuestas aprobadas también están en consonancia con la estrategia del sector del Plan Automoción 2020-40. Como ha destacado De los Mozos, su objetivo es aportar propuestas concretas para "acelerar la recuperación y la transformación de la industria, cumpliendo con los compromisos de descarbonización del parque y de introducción progresiva de vehículos eléctricos, que es el objetivo de todas las marcas".

En este sentido, la Asociación ya está definiendo varios proyectos tractores en línea con lo que ya plantea el Plan estratégico, que mejoren la competitividad de la industria en España y estén orientados hacia la descarbonización y la digitalización. "Tenemos ventajas competitivas en nuestras fábricas, pero pueden no ser suficientes para la transformación que necesita la industria. Es necesario proteger este peso industrial y su competitividad", ha asegurado el presidente de Anfac.

**Descarbonización del parque**  
La descarbonización del parque, según la Asociación, tiene que abordarse desde una doble vía: desde el fomento de la entrada en el mercado de vehículos electrificados y desde la renovación propia del parque. "Es el momento de fijar objetivos cuantificables y plazos a estas metas para avanzar", ha destacado De los Mozos.

Así, la Asociación señala que el crecimiento del mercado solo será posible si va acompañado de "un esfuerzo definitivo" en la instalación de puntos de recarga, por lo que la Junta Directiva quiere promover que se fijen objetivos intermedios de instalación. En concreto, que se alcancen los 48.000 puntos de recarga de acceso público para el 31 de diciembre de 2022, de manera que, al menos, exista uno por cada 100 kilómetros de carretera de la Red Básica de Carreteras y Red General de Carreteras del Estado.



Mirando un poco más allá, para el 31 de diciembre de 2025, deberían haberse instalado 110.000 puntos de recarga de acceso público, para así alcanzar los necesarios 340.000 puntos en el horizonte 2030. Todo esto ha de ir acompañado de un sistema público de información al respecto de los puntos de recarga públicos y privados accesibles para la población y que garanticen la interoperabilidad, que ha de ponerse en marcha lo antes posible, algo básico para que el proceso se desarrolle a la velocidad adecuada.

## Descenso de emisiones

Para la renovación del parque y el descenso de las emisiones, es necesario, según Anfac, realizar un impulso sostenido al achataamiento de vehículos de mayor antigüedad, que idealmente debe ser superior en volumen a las matriculaciones de vehículos nuevos,

un fenómeno que no se ha conseguido desde 2013.

El parque circulante se reducirá, además, por la estabilización de las matriculaciones en el entorno de 1,3 millones de unidades debido al cambio en las tendencias, que prefieren el uso a la compra, y al envejecimiento de la población.

"Este impulso doble que planteamos necesita de la continuidad y potencia de las medidas existentes. El incremento fuerte y sostenido de la demanda de vehículos eléctricos requiere planes de incentivos con mucha más dotación y más eficientes en la gestión, así como el impulso en la recarga pública", ha resaltado el presidente. En esta línea, Anfac propone un Moves III con 450 millones anuales de dotación, de los que 250 millones se destinen a vehículos eléctricos y 200 millones a infraestructuras. Asimismo, cree necesaria la dotación de una he-

rramienta destinada a empujar la renovación del parque. En ambos casos, desde Anfac señalan a una reforma integral de la fiscalidad de la automoción como elemento necesario para empujar esta transformación.

## Impuesto de Matriculación

José Vicente de los Mozos, en nombre de la Junta Directiva de Anfac, ha mostrado su preocupación por la "indefinición administrativa al respecto de la actualización de los tramos del Impuesto de Matriculación a la normativa de medición de emisiones WLTP", actualización que entra en vigor el 1 de enero de 2021. Esta normativa técnica supera a su antecesora NEDC en el sentido de proporcionar una base más precisa para calcular el consumo real de combustible de un vehículo y sus emisiones de CO2. Por lo tanto, y pese a ser una norma de

homologación técnica, los datos obtenidos con el ensayo WLTP impactarían directamente en el Impuesto de Matriculación, que se calcula en función de estas emisiones. El Impuesto ha subido el 1 de enero de manera automática e incrementa de facto los precios de los vehículos vendidos a partir de esa fecha que cambien de tramo impositivo por esta modificación técnica del cálculo de las emisiones.

Este ascenso en los precios afecta a cerca del 50% del mercado total, con un impacto especial a los vehículos fabricados en España.

Las marcas automovilísticas agrupadas en Anfac entienden que "este ascenso de facto tendrá un impacto muy negativo en un mercado que no consigue remontar el impacto del coronavirus", ha explicado su presidente, y que la cuestión del WLTP "ha de resolverse, como recoge expresamente el Plan de Impulso a la Cadena de Valor del Sector de la Automoción, con una reforma fiscal integral con criterios medioambientales para la automoción, tal y como se lo hemos propuesto y presentado al Gobierno en nuestro Plan Automoción 2020-40", ha recalado De los Mozos.

Mientras tanto, y en línea con lo que han hecho países competidores de nuestro entorno como Francia y Portugal, se debería evitar esta situación a la espera de la reforma fiscal. "La indefinición al respecto de esta adaptación está teniendo un impacto negativo en el mercado, en especial en las flotas, y no se debería prolongar más en el tiempo", ha concluido el presidente.



# Anetra relaciona los puntos del Plan del Mitma

Todas las propuestas de las distintas asociaciones de transporte de viajeros aspiran a ser incluidas en el Plan general que está elaborando el Ministe-

rio de Transportes. En un encuentro con el Sector, responsables del Mitma expusieron las líneas provisionales sobre las que se va desarrollando dicho

Plan, que Anetra nos ha facilitado. Cabe reiterar que los postulados ministeriales son provisionales, y que el Sector todavía tiene mucho que decir.

El pasado 10 de diciembre, la secretaria general de Transportes y Movilidad, María José Rallo, presentó a Anetra las primeras ideas generales del Plan de Recuperación propio del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana que está en construcción.

Los proyectos a llevarse a cabo deben ser transformadores, ya que así lo determina el Fondo de Recuperación comunitario Next Generation.

En ningún caso se van a aceptar proyectos que conlleven la compensación de costes operativos (ayudas directas).

Los dos vectores principales que deben aparecer en cada proyecto son el componente sostenible y el componente digital.

Han de validarse cada uno por la Comisión Europea en una clara rendición de cuentas.

Resulta importante tener siempre presente la normativa de ayudas específicas de Estado al Sector Privado. En el caso de las pymes, se considerarán como tal empresas de hasta 250 trabajadores.

En el caso de las infraestructuras privadas, las ayudas se dirigen en su gran mayoría al sector ferroviario, si bien también entrarían los aparcamientos seguros privados, o instalaciones de reabastecimiento de GNL e hidrógeno. También se admiten propuestas por parte de los agentes interesados en este apartado, al igual que en muchos otros, como queda reflejado en los pantallazos.

Se finaliza la reunión con un mensaje: estos Fondos de Inversión comunitarios son una oportunidad única que hay que saber aprovechar para que el Sector del transporte de un salto cualitativo y cuantitativo, para que sea más robusto y eficiente.

Las propuestas para mejorar el Plan deben enviarse a [planrecuperacion@mitma.es](mailto:planrecuperacion@mitma.es).



**Estructura.-** El Plan de Recuperación consiste en 10 políticas palanca y 30 componentes, de las que solo dos serán gestionadas por el Mitma.

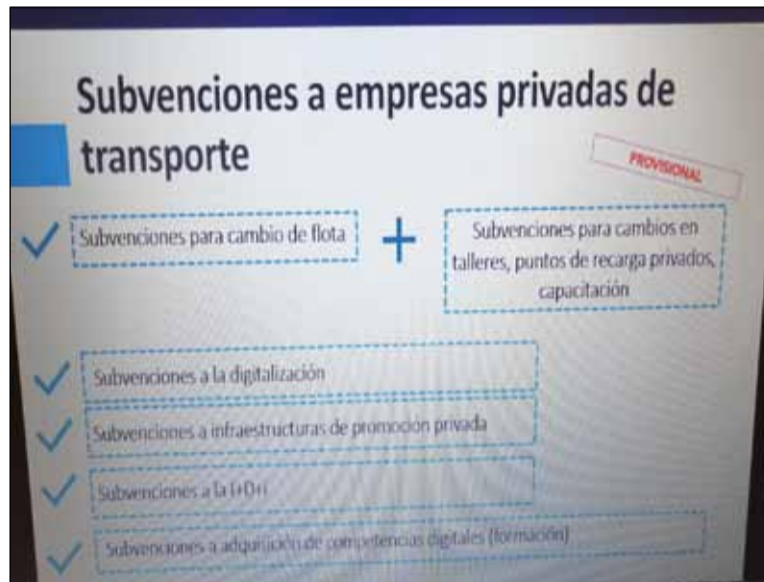
Política 1 – Agenda urbana y Rural (movilidad de personas)

Política 6 – Infraestructuras y ecosistemas resilientes (transporte de mercancías e inversiones ferroviarias)

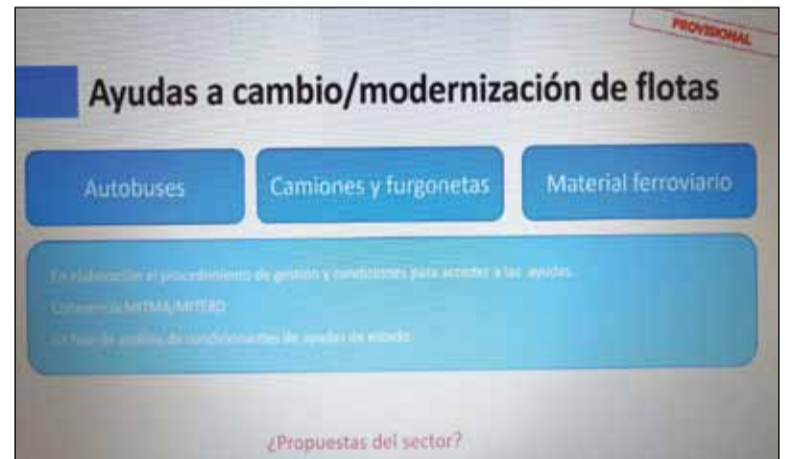


**Gestión de los fondos.-** A través de tres vías:

- 1.- Convocatorias de las Comunidades Autónomas hacia la gestión tanto de subvenciones para empresas privadas, como para sus propias actuaciones.
- 2.- A través de los Ayuntamientos y sus Consorcios público-privados (movilidad urbana).
- 3.- Hacia empresas privadas por el propio Mitma.



**Destino de los fondos.-** Proyectos globales de transformación.



**Cambio/modernización de flota.-** Junto con el Ministerio para la Transición Ecológica, se dirigirán hacia el cambio de la flota, modernidad en las cocheras o en la adquisición de competencias de capacitación.

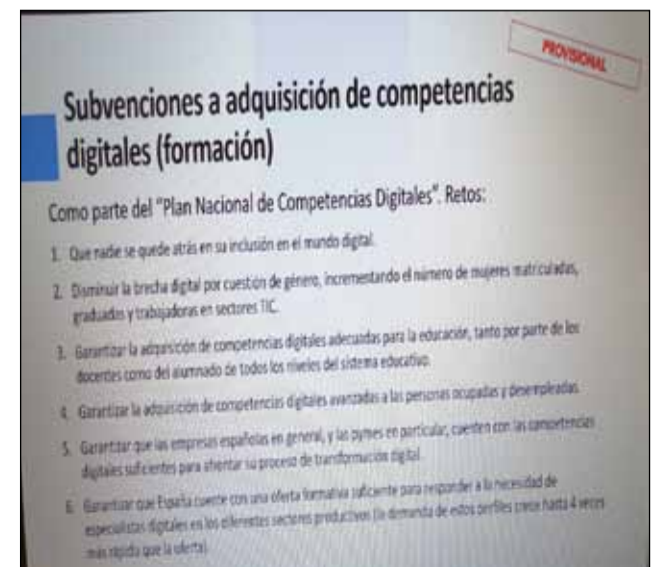
— Actualmente se están trabajando los procedimientos y las condiciones, por lo que se admiten propuestas.



**Digitalización.-** Incluyen una serie de líneas de apoyo, como servicios de asesoramiento y consultoría, programas de formación y subvenciones hacia las inversiones que resulten necesarias. También admiten propuestas.



**Innovación.-** Las ideas del pantallazo no son exclusivas: deben generar valor añadido.



**Formación.-** Actualmente se están trabajando diseños propios y exclusivos de cada sector productivo.



# La movilidad sostenible y la digitalización son claves en los Presupuestos del Ministerio de Transportes de 2021

El ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma), José Luis Ábalos, ha presentado los presupuestos de su departamento para 2021, que ascienden a 16.664 millones de euros (un 53%

más que los actualmente vigentes), que servirán para potenciar políticas y actuaciones que ya venía trabajando y que servirán para impulsar la recuperación económica del país. Una de las claves del

Ministerio es la apuesta por una movilidad "más inclusiva, segura, sostenible y digital", según ha afirmado Ábalos en su comparecencia antes los medios de comunicación.

"Son unos Presupuestos históricos. La inversión alcanza el nivel más alto de los últimos 10 años. Constituye, por tanto, un cambio radical de tendencia y permite materializar el nuevo enfoque y dar un impulso para la recuperación", ha asegurado el ministro en su comparecencia. "Con estos Presupuestos no solo tenemos que afrontar la crisis sanitaria, económica y social provocada por la pandemia, sino también avanzar en un nuevo modelo de crecimiento, un modelo basado en transformar nuestro modelo productivo, que garantice la recuperación económica con un crecimiento económico sobre bases más sólidas, con más productividad, mejor educación, mayor inversión en ciencia y una apuesta decidida por la innovación, la transición ecológica y la transformación digital", ha añadido.

José Luis Ábalos ha destacado que los Presupuestos de su Ministerio incorporan el impulso del Plan Europeo de Recuperación, con 4.982 millones de euros, destinados a reorientar la política de vivienda y reorientar la política de movilidad, "para hacerla más inclusiva, segura, sostenible y digital". En lo que respecta a la movilidad sostenible en entornos urbanos y metropolitanos a través de este plan, se destinan 1.177 millones de euros para "abordar dos actuaciones que entendemos prioritarias, por un lado, el impulso de zonas de bajas emisiones y la transformación del transporte urbano y metropolitano y, por otro, la mejora de la red de cercanías".

La primera de ellas, dotada de 755 millones de euros solo para 2021, "daremos apoyo a las inversiones a realizar por entidades locales y Comunidades autónomas, así como a empresas prestatarias de servicios de transporte público; impulsaremos el diseño y la implementación de proyectos que tengan como objetivo acelerar la implantación de zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes, la transformación del transporte público hacia una actividad de cero emisiones o la implantación de medidas disuasorias de la utilización del vehículo privado en entornos urbanos y metropolitanos".

Por otro lado, en cuanto al ferrocarril, se destina una inversión de 1.259 millones de euros para los corredores atlántico y mediterráneo, "que son prioritarios", y para el resto de la red transeuropea de transportes 462 millones de euros "para conseguir un transporte más eficiente, seguro, sostenible y competitivo para viajeros y mercancías, por ejemplo, para actuaciones para la línea Soria-Torralba o las actuaciones en mejoras de sistemas y



seguridad", ha señalado Ábalos. Para el fomento de la intermodalidad y modernización de nodos de distribución se destinan 192 millones de euros; y también 240 millones de euros para ayudar al sector del transporte en el impulso de la sostenibilidad, digitalización e innovación de la cadena logística.

## Presupuesto para 2021

En cuanto al presupuesto general del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, el ministro ha destacado que "el transporte urbano y metropolitano recibe un impulso especial. Apostamos por ciudades con mejor transporte público y por medios saludables, y menos dependientes del vehículo privado". En este sentido, por ejemplo, Ábalos ha anunciado que, por primera vez, "asumimos las subvenciones a consorcios, autoridades metropolitanas y entidades locales, que

venían gestionando hasta ahora el Ministerio de Hacienda, para financiar el transporte colectivo urbano, que recibirán hasta 373 millones de euros". Aquí se beneficiarán, por ejemplo, la Autoridad del Transporte Metropolitano de Barcelona, la Comunidad Autónoma de Canarias, el Consorcio Regional de Transportes de Madrid y la Autoridad del Transporte Metropolitano de Valencia.

El Ministerio también prevé un total de 345 millones de euros para actuaciones en zonas de bajas emisiones para municipios de más de 50.000 habitantes. El objetivo, como ha explicado el ministro, "es destinar estos recursos a través de concurrencia competitiva a proyectos que puedan presentar las Comunidades y Ayuntamientos en el ámbito de peatonalizaciones, carriles bici, carriles bus, gestión digital de la movilidad, aparcamientos disuasorios y todo lo que

tiene que ver con el transporte en el ámbito urbano". Además, "contemplamos ayudas para la transformación de las flotas de autobuses por 410 millones de euros, esto es una gran novedad para el Sector", ha resaltado José Luis Ábalos.

## Apoyo al transporte

El ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana ha valorado el apoyo de su Ministerio al transporte, tanto de viajeros como de mercancías. Así, el presupuesto incluyen ayudas tradicionales para el sector y para los usuarios, como son las OSPs ferroviarias (se elevan a 1.205 millones de euros); 24 millones de euros para familias numerosas; y 104 millones de euros para bonificaciones a viajeros y mercancías en autopistas de peaje.

También se incorporan nuevas ayudas con la financiación europea por valor de 240 millones de euros para el impulso de la digitalización,

sostenibilidad e innovación de la cadena logística de transporte. "Esto supone ayudas para la digitalización de empresas, renovación del parque móvil de mercancías (vagones, locomotoras, camiones), tecnologías y energías alternativas en los sectores ferroviario y marítimo, e innovación en el transporte de mercancías, en definitiva, ayudas que van directamente a las empresas del transporte", ha destacado Ábalos.

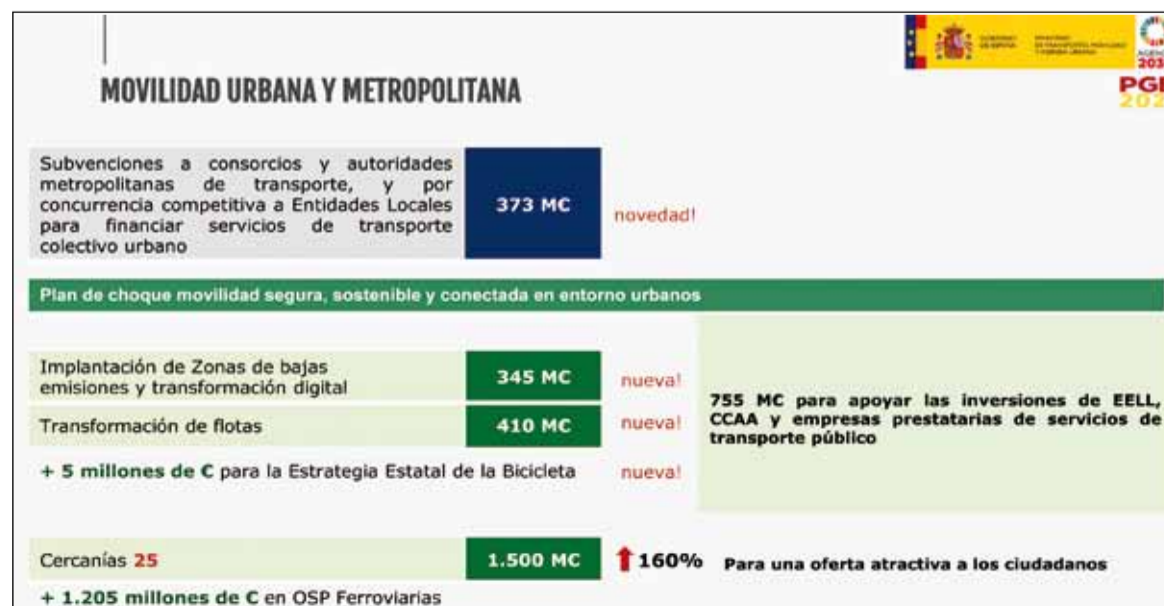
## Modos de transporte

Dentro de los modos de transporte, la apuesta por la sostenibilidad se ve reflejada en el aumento de la inversión en el ferrocarril para el año 2021, con 1.567 millones de euros más que en 2020, un 36% más, hasta alcanzar cerca de 6.000 millones de euros. Algunas de las prioridades del Ministerio en este ámbito van dirigidas a la mejora de la red de Cercanías, con 1.500 millones de euros, y para el conjunto de la red transeuropea y para actuaciones de intermodalidad y logística, con 4.370 millones de euros. Esta última inversión irá destinada a los accesos ferroviarios a puertos, sus terminales, la digitalización de las cadenas logísticas y otras actuaciones incluidas en el Plan Mercancías-30. "Es importante avanzar en una logística menos carbonizada, más eficiente, próxima y diversificada, claves para la seguridad, competitividad y resiliencia de nuestros sectores industrial y exterior", ha afirmado el ministro.

El presupuesto para carreteras también incrementa, hasta llegar a los 2.340 millones de euros. Esta cifra, según Ábalos, "permite mitigar el déficit de conservación que arrastra una parte de nuestra red viaria. Priorizamos las dotaciones para conservación de la red del Estado, a la que se destinan 1.240 millones de euros, lo que representa un 58% más que lo previsto en 2020".

El ministro ha anunciado también que "se aumentan las dotaciones para el transporte marítimo y el sistema portuario, nodos fundamentales para la eficiencia de la cadena logística y la descarbonización. Esto suponen 1.141 millones de euros donde se incluyen, por ejemplo, las dotaciones para la mejora de los accesos terrestres y la promoción de tecnologías y energías alternativas en la red de Puertos del Estado".

En definitiva, según José Luis Ábalos, "son unos presupuestos novedosos que conectan con la orientación de la política de transporte europea y con los fondos de recuperación. Y lo hacen porque, por primera vez, en este Ministerio además de invertir en infraestructuras, invertimos en el impulso al transporte sostenible y digital".



# La Red de Carreteras del Estado tiene 2.160 kilómetros con riesgo elevado de accidente grave o mortal

El RACC ha presentado la 18a edición del estudio de evaluación de carreteras EuroRAP con el que, un año más, ha analizado la accidentalidad en la Red de Carreteras del Estado (RCE). Este estudio identifica

los tramos de carretera con mayor riesgo de accidentalidad grave o mortal en función de la cantidad de vehículos que circulan por ellos. Para elaborar el análisis, el RACC ha contado con la colaboración

del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana y la Dirección General de Tráfico. Asimismo, este año el Club también ha analizado la evolución del riesgo de accidente en los últimos 10 años.

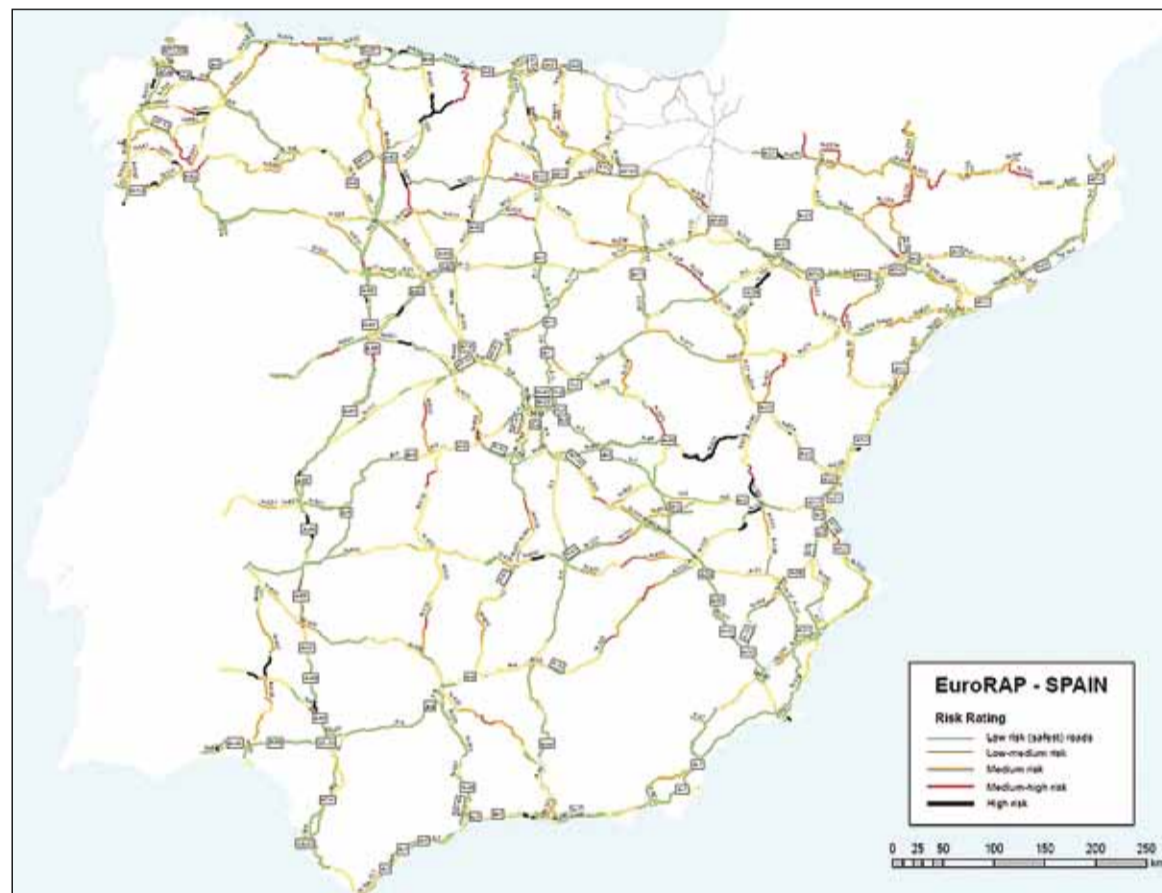
La presentación de este estudio se enmarca en un contexto de estancamiento de la accidentalidad que comenzó en el año 2013. Entre 2010 y 2019, el descenso de las víctimas mortales de tráfico ha sido de solo el 29%, lo que aleja a España del cumplimiento del objetivo de la Unión Europea de reducir las en un 50% en la década 2010-2020. Solo las limitaciones de movilidad impuestas por la pandemia de la Covid-19 pueden conseguir que se alcance este objetivo. Esta situación pone de manifiesto la necesidad de dar un nuevo impulso a la seguridad vial a través de nuevas medidas concretas y efectivas a corto y medio plazo.

Una de las principales conclusiones del estudio es que la Red de Carreteras del Estado (RCE) tiene 2.160 kilómetros con un riesgo 'elevado' o 'muy elevado' de accidente grave o mortal, lo que representa el 8,6% del total de kilómetros y un descenso de 2,4 puntos respecto al año anterior. En las últimas ocho ediciones del estudio, el número de kilómetros con un riesgo 'elevado' o 'muy elevado' se ha reducido del 18,4% (trienio 2010-2012) al 8,6% (trienio actual, 2017-2019). El riesgo global de sufrir un accidente grave o mortal en la RCE ha bajado un 8% en el último trienio. Este descenso es debido al aumento de la movilidad combinado con el ligero descenso de la accidentalidad grave.

El 15% de la red de carreteras convencionales (de calzada única y un carril por sentido) tiene un riesgo 'elevado' o 'muy elevado' de accidente grave o mortal. El nivel de riesgo en estas vías es mucho mayor que en las carreteras desdobladas, que no presentan tramos de estos niveles de riesgo. Por su parte, las autopistas son las carreteras más seguras, con un 61% de la red con un índice de riesgo 'muy bajo', mientras que en las autopistas es el 59%.

Por regiones, Aragón, con un 18%, es la Comunidad que mayor proporción de kilómetros de riesgo 'elevado' y 'muy elevado' tiene en su Red de Carreteras del Estado y dobla la media española. No obstante, los ha reducido en 8 puntos respecto al estudio anterior. Le siguen Asturias (14%), Galicia (11%) y Castilla y León (10%). Por otro lado, Madrid es la única Comunidad autónoma que no tiene tramos de elevado riesgo en su RCE, seguida por La Rioja y Murcia con solo un 4%.

En la clasificación de las 20 provincias con más riesgo, Huesca (25%) y León (25%) se sitúan como las provincias españolas con mayor proporción de kilómetro con



riesgo 'elevado' o 'muy elevado'. Huesca y León, junto con Teruel y Orense, tienen una proporción de tramos de riesgo 'elevado' o 'muy elevado' superior al doble de la media española. Las Comunidades autónomas con más provincias con carreteras de riesgo elevado son Aragón, con dos de sus tres provincias en el top-10, y Cataluña, con dos de sus cuatro provincias.

## Tramos con más riesgo

El tramo de carretera donde hay una mayor probabilidad de sufrir un accidente grave o mortal en España se encuentra en la N-240 en la provincia de Huesca, entre el cruce con la antigua N-240 a Bailo y el límite provincial entre Huesca y Zaragoza, y tiene una longitud de 13,8 kilómetros. Los 10 tramos más peligrosos de España pertenecen a carreteras nacionales de calzada única, con un carril por sentido de circulación. Galicia tiene tres de los 10 tramos más peligrosos de la Red de Carreteras del Estado, mientras que Andalucía tiene dos. El resto se encuentran en Aragón, Murcia, Castilla y León, la Comunidad Valenciana y Cataluña.

En España, hay 55 carreteras que tienen al menos un tramo de riesgo 'elevado' (rojo) o 'muy elevado' (negro). Sin embargo, la mitad de los kilómetros de riesgo 'elevado' y 'muy elevado', un total de 1.079 kilómetros, se concentran en tan solo 10 carreteras. Los kiló-

metros más peligrosos de la N-630 se encuentran en las provincias de Asturias, León, Zamora, Salamanca, Cáceres, Badajoz y Sevilla.

## La última década

En esta edición del estudio EuroRAP, el RACC también ha hecho una radiografía de la accidentalidad y del riesgo de sufrir un accidente grave o mortal en España, así como su evolución en los últimos 10 años.

Entre 2010 y 2019, el número de fallecidos en accidentes de tráfico se ha reducido significativamente, aunque lo ha hecho de forma más intensa en las vías convencionales que en las de gran capacidad. Las primeras continúan concentrando más del 72% de los fallecidos.

En las vías convencionales es donde tienen lugar el mayor número de víctimas mortales. También es en estas carreteras donde se ha producido la mayor reducción, pasando de 1.514 fallecidos en 2010 a 896 en 2019 (-41%). En las autopistas es donde se producen el menor número de víctimas mortales. No obstante, tras un periodo de reducción, en los últimos cuatro años la tendencia ha sido creciente y en 2019 ha habido dos muertos más que en 2010 (89 vs 91). Finalmente, las autopistas también presentan una tendencia alcista en los últimos años, pero respecto al 2010 se ha producido una reducción del 23% (325 vs 249).

Respecto al riesgo de sufrir un

accidente, el estudio ha analizado dos variables: el número de accidentes que se producen en la vía y el volumen de tráfico que circula por ella. Así, en los últimos 10 años, se ha producido un descenso general del número de accidentes con víctimas mortales y graves, siendo este descenso más intenso en las vías convencionales (-52%) que en las autopistas y autopistas (-44%). Al mismo tiempo, ha habido un aumento notable del tráfico a partir del año 2013, tanto en las vías convencionales (+9% entre 2013 y 2019) como en las de gran capacidad (+25%).

De estos datos se desprende que el índice de riesgo ha bajado en el conjunto de las carreteras españolas entre 2010 y 2019. El riesgo en las autopistas y autopistas se mantiene en "muy bajo". Y el riesgo en

las carreteras convencionales ha pasado de ser "moderado" a "bajo".

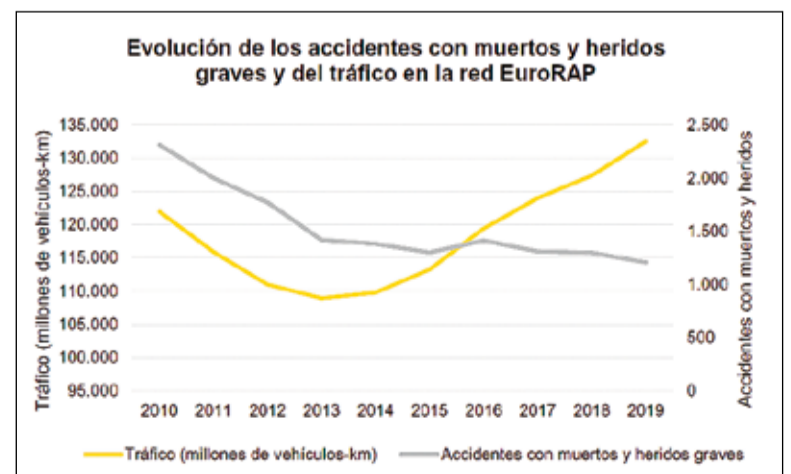
## Recomendaciones del RACC

Tras la presentación de los resultados de este estudio, el RACC cree que es necesario dar un nuevo impulso a la seguridad vial en España. En este sentido, recuerda que en 2017 presentó sus propuestas '20 medidas para 2020'. Entre estas medidas, destacan algunas relativas a la carretera:

- Es necesario extender las inspecciones y auditorías de carreteras a toda la red. Estas auditorías se deben llevar a cabo por entidades independientes del titular de la vía, calificándolas por estrellas (de 1 a 5) en función de sus sistemas de seguridad (barreras, cruces seguros, protecciones para motociclistas, estado del firme, puentes, etc.).

- Es necesario que España planifique que al menos el 90% del tráfico en las carreteras interurbanas circule por vías de tres o más estrellas de seguridad, y para ello es necesario recuperar la inversión en mantenimiento.

Por otro lado, sobre los fondos europeos Next Generation de recuperación económica por la pandemia de la Covid-19, el RACC reclama dotarse de un fondo extraordinario para la mejora de los sistemas de seguridad de las carreteras, optimizado mediante la aplicación de metodologías coste-beneficio como EuroRAP. Asimismo, señala que debe desarrollarse una infraestructura digital de carreteras que permita conectar vehículos e infraestructuras para incrementar la seguridad en situaciones de riesgo (meteorología extrema, vehículos parados en la vía, presencia de peatones o ciclistas, etc.). Finalmente, indica que debe realizarse una actualización de la señalización de orientación, con mejoras específicas adaptadas a una población en envejecimiento, inclusión de la velocidad en la señalización de los radares, etc.



# Anetra reclama una reforma de la LOTT para que el discrecional pueda ampliar sus líneas de negocio

De manera virtual y con la participación de casi 80 personas, Anetra celebró a comienzos del mes de diciembre su Asamblea Anual, en la que hizo re-

paso de lo acontecido durante este complicado año y adelantó sus previsiones para 2021. Además de resaltar la importante actividad mantenida a todos

los niveles en defensa del discrecional y el regular de uso especial, se apuntó la necesidad de afrontar una modificación de la LOTT lo antes posible.

Luis Ángel Pedrero, presidente de la Asociación, fue el encargado de presentar el informe del ejercicio 2020, en el que relacionó algunas de las cuestiones que ha venido defendiendo anetra, como el rechazo a las rutas escolares compartidas o las concesiones zonales, así como la reclamación del acceso de las pymes a la contratación pública, "algo que ahora tienen muy difícil, incluso por medio de UTEs".

Pedrero solicitó, en estos momentos tan complejos, la participación e implicación de todos, especialmente "de las organizaciones provinciales, que podrían sumarse a Anetra". Sobre 2020, reconoció que "comenzamos el año con gran ilusión, pero llegó la pandemia", que ha ralentizado o casi detenido algunos segmentos de actividad, como el discrecional, pero que no ha afectado a la de Anetra, "que ha mantenido 103 reuniones para hacer labor de lobby, 21 de ellas con el Comité Nacional y siete directamente con el Ministerio", entre otras.

No pudo por menos el presidente que afirmar que "la situación es preocupante, con muchas de nuestras empresas agonizando, dado que sus ingresos están por debajo del 10% pero tienen que seguir haciendo frente a muchos costes". En este sentido, reconoció que "el trabajo ha dado algunos frutos, como el reconocimiento que han tenido expresamente tanto el ministro Ábalos como el

presidente del Gobierno hacia el discrecional, y el compromiso que hemos obtenido de estar presentes en todos los planes de ayudas que se articulen en el ámbito turístico", algo que, como afirmó, "no ha sucedido de igual manera en todas las Autonomías".

Entre las medidas propuestas que no han sido atendidas, Pedrero destacó sobre todo "la falta de exención de impuestos, como el IAE, algo que sucedió en 2008. No es normal en estas circunstancias", por lo que "seguiremos solicitando ayudas directas, que parece que serán difíciles de conseguir", aunque apuntó la posibilidad de que, en el segundo Plan de Recuperación que está en estudio, pudieran existir algunas ayudas al discrecional en el campo de la hibernación. Eso sí, denunció que "el tiempo se acaba".

Por lo que respecta al medio plazo, el presidente se mostró algo más optimista, al entender que "la crisis puede también generar oportunidades", tanto desde el punto de vista de la Ley de Movilidad ("en cuya redacción hemos sido invitados a participar") como por los Planes de Recuperación y Resiliencia, con la ayuda de los fondos europeos. El de Anetra, por cierto, ya ha sido enviado al Ministerio.

Pedrero volvió a solicitar una reforma de la LOTT para desregular el discrecional, y hacer posible "que podamos ofertar un transporte 'plaza a plaza', algo que ya permite la tecnología, sin depender de las



agencias de viajes" y en determinados trayectos que pudieran ser coincidentes con líneas regulares. Algo sobre lo que la Administración, "por primera vez en mucho tiempo, se muestra receptiva, entienden el cambio proponemos y no lo ven con malos ojos. Ojalá que podamos llegar a conseguirlo a medio plazo".

## Nueva web

Juan Manuel Sierra, director ejecutivo de la Asociación, presentó la nueva página web de la Asociación, "más bien una solución web, en sentido más amplio, en la que llevamos trabajando desde junio y que, además de múltiples espacios

para la colaboración y creación de sinergias, será una herramienta con actualizaciones constantes de contenidos".

El siguiente punto de la Asamblea correspondió a la presentación corporativa de VDL, uno de los colaboradores de Anetra, a cargo de su director para España, Héctor Rodríguez. Tras destacar que VDL cumplió 100 años de historia en 2018 y que "no hemos detenido las inversiones, lo que demuestra el gran respeto que tiene el grupo por la división de autobuses y autocares", Rodríguez expuso las líneas generales de la compañía, el proceso de ampliación de nuevos distribuidores y la llegada a la

oferta del microbús, que se suma desde ya mismo al autocar Futura, a los recambios y a la actividad de alquiler, así como los vehículos de ocasión Premium. El directivo nacional finalizó enviando un mensaje "de cierto optimismo. Creo que podemos empezar a vislumbrar algo de luz al final del túnel, pero las oportunidades que presente la nueva movilidad las tendremos que afrontar juntos, con trabajo en equipo y con apertura, tanto de los ojos como mental".

## Clausura del Ministerio

La clausura de la Asamblea corrió a cargo de la directora general de Transporte Terrestre, Mercedes Gómez, quien desde su despacho agradeció, en primer lugar, "la ayuda de Anetra en todas las cuestiones para la que la hemos requerido", añadiendo que "el Ministerio siempre ha trasladado su intención de que cualquier medida relacionada con el turismo, tenga en cuenta al segmento discrecional, como parte esencial de su desarrollo". Gómez recibió la petición por parte del empresariado de que se amplíe la moratoria sobre las operaciones de *leasing* y *renting*, algo en lo que "se sigue trabajando", y aprovechó la oportunidad para exponer la Estrategia de Movilidad Sostenible, su hoja de ruta hasta 2030 junto con la Ley de Movilidad Sostenible. Para finalizar, la directora general reiteró su afán de colaboración y su disponibilidad hacia el Sector.

# Barbadillo: 'A pesar de todo, saldremos adelante'

El presidente de Confibus, Rafael Barbadillo, acompañado por algunos miembros de la Junta Directiva, mantuvo el 11 de diciembre un encuentro con la prensa del Sector para analizar la actualidad y mirar hacia lo que nos puede deparar el año 2021.

El primer asunto abordado fue el de las ayudas al transporte, que están tardando más de la cuenta. "Los 800 millones que el Gobierno aprobó para el regular de ámbito autonómico aún no han llegado a las Comunidades", lo que está generando una gran incertidumbre tanto en las Administraciones regionales como en las empresas.

Barbadillo afirma que "algunas Autonomías han adelantado el dinero, y otras están preparando todos los trámites burocráticos para, en cuanto reciban el dinero, poder transferirlo a los operadores", ya que, de no realizarse el proceso antes de que finalice el año, se correría el riesgo de que el dinero no pudiera ser utilizado.

En este sentido, el presidente mencionó que los Presupuestos Generales del Estado "parece que van a incluir los 275 millones para el transporte urbano que no pasaron el trámite parlamentario en septiembre", aunque también indica que, dado que la recuperación del Sector se va a retrasar más de lo esperado en un primer momento, "las medidas adoptadas se han quedado cortas", abogando por "crear una nueva partida para 2021".

El colmo de la situación es que las Administraciones, aunque no todas, "adeudan la parte de los contratos del escolar correspondiente al periodo marzo-junio de este año", situación de falta de pago que también se repite con algunos operadores de transporte urbano.

Para Confibus, sería imprescindible que se "prorrogaran los ERTes y se articularan mecanismos para poder acomodar la deuda de los empresarios hasta que vuelvan a tener ingresos. No



pedimos subvenciones, sino que nos retrasen los pagos hasta que podamos hacerles frente, algo imposible sin viajeros", añadiendo que no espera una recuperación de la demanda "a niveles normales" hasta 2022.

## La LOTT

Al respecto de la petición que está realizando Anetra de modificar la LOTT, Barbadillo expone que "el Ministerio está realizando los primeros trabajos para modificar el mapa

concesional, reorganizando el entramado, algo muy necesario, a lo que habría que añadir que se debe tener en cuenta el impacto del Covid en la movilidad y en los hábitos de los usuarios. En la actualidad, la reducción de algunas expediciones está suscitando protestas por los afectados, lo que demuestra una vez más la importancia del transporte y de la movilidad para la sociedad".

Por eso, reclama una "compensación de las Obligaciones de Servicio Público", considerando que con 160 millones de euros se solucionarían los problemas de 2020 y 2021, "una cantidad mucho menor que los 1.225 millones concedidos al ferrocarril y a la aviación".

Para finalizar, Barbadillo lanza un mensaje de optimismo: "Estamos seguros de que saldremos de esta situación, y que el transporte por carretera seguirá siendo esencial para la población".

# La Comisión Europea presenta su 'Estrategia para una movilidad sostenible e inteligente'

La Comisión Europea ha presentado un documento titulado 'Estrategia para una movilidad sostenible e inteligente – encaminando al transporte hacia el futuro', junto con un plan de acción que comprende 82 iniciativas. En este documento, recoge la

visión de la política de transportes de la UE para los próximos años y establece 10 iniciativas emblemáticas que, a su vez, anuncian medidas que la Comisión presentará en los próximos años. Se trata de un documento estratégico de alto valor político,

pero sin carácter jurídico vinculante y que servirá para crear debate entre las instituciones europeas, gobiernos y sociedad civil acerca de las iniciativas necesarias en materia de transporte para cumplir los objetivos previstos.

El documento de la Comisión Europea reconoce la importancia del transporte y la movilidad para la economía y sociedad europeas, a la vez que señala que el gran reto pasa por que el sector reduzca sus emisiones y se vuelva más sostenible. También advierte que los efectos de la Covid-19 hacen necesario que la política comunitaria consiga que el sistema de transporte se convierta en más resiliente ante futuras crisis. Para ello, la estrategia establece una hoja de ruta para conseguir la transformación digital y ecológica del transporte, y en donde realiza una apuesta clara por una movilidad interconectada a través del tren en general y de la alta velocidad ferroviaria en particular (objetivo de doblar la alta velocidad ferroviaria para 2030 y triplicarla para 2050 y establecer que el transporte regular para distancias por debajo de 500 km entre grandes ciudades debe ser neutral en carbono).

Las 10 iniciativas emblemáticas son:

- Aumentar la admisión de vehículos de emisión cero, combustibles sostenibles e infraestructura relacionada;
- Crear puertos y aeropuertos de cero emisiones;
- Haciendo la movilidad urbana e interurbana más sostenible y saludable;
- Hacer más verde el transporte de mercancías;
- Precio del carbono y proporcionar mejores incentivos para los usuarios;
- Haciendo realidad la movilidad multimodal conectada y automatizada;
- Innovación, datos e inteligencia artificial para una movilidad inteligente;
- Refuerzo del mercado único;
- Haciendo la movilidad justa y solo para todos, y;
- Mejora de la seguridad en el transporte.

La primera iniciativa, '**Aumentar la admisión de vehículos de emisión cero, combustibles sostenibles e infraestructura relacionada**', anuncia el objetivo de establecer al menos tres millones de puntos de recarga para 2030 y al menos la mitad de 1.000 estaciones de hidrógeno. La iniciativa indica que todos los modos de transporte han de hacerse más sostenibles y, en el caso de la carretera, apunta a las tecnologías eléctricas e híbridas como las más prometedoras, si bien indica que se debe respetar la neutralidad tecnológica.



Igualmente, la Comisión anuncia que sopesará extender los requisitos de estándares de emisiones de CO2 en la fabricación de vehículos a los autobuses y autocares y el marco legislativo de inspecciones técnicas de vehículos para que abarque las emisiones.

La iniciativa '**Haciendo la movilidad urbana e interurbana más sostenible y saludable**' establece que la movilidad colectiva interurbana debe fomentar el transporte por ferrocarril a través de medidas que movilicen las inversiones para que los trenes capten mayor demanda de pasajeros en distancias por debajo de 500 kilómetros. Para ello anuncia un Plan de Acción UE 2021 destinado a fomentar servicios de larga distancia y transfronterizos en tren. En el ámbito urba-

no, la estrategia apuesta por fomentar la movilidad colectiva y anuncia que revisará el Paquete de Movilidad Urbana de la UE para promover la integración de servicios en plataformas tipo MaaS y fomentar el uso de movilidad compartida y colaborativa como coches compartidos, bicicletas, servicios de transporte en demanda y otras formas de micromovilidad.

La quinta iniciativa, '**Precio del carbono y proporcionar mejores incentivos para los usuarios**', exige la plena implementación de los principios de 'quien contamina paga' y del usuario pagador en todos los modos de transporte. Para ello, sopesa incluir al transporte por carretera en el sistema de comercio de derechos de emisiones de la UE, suprimir las ayudas

o incentivos a carburantes fósiles, apostar por la tasa por uso de la infraestructura y establecer un marco armonizado que permita medir las emisiones para que los viajeros sepan el nivel de contaminación de su transporte.

La sexta iniciativa, '**Haciendo realidad la movilidad multimodal conectada y automatizada**', anuncia que la Comisión abordará los aspectos legales necesarios para permitir la planificación y compra de billetes multimodales, así como el acceso a información de distintos modos. También indica que acometerá iniciativas que permitan tomar ventaja de las posibilidades que ofrecen los sistemas de transporte inteligente, el fomento de la documentación electrónica como los carnets de conducir o

los documentos de control a bordo de los vehículos y el despliegue a gran escala de vehículos autónomos para 2030.

La iniciativa séptima, '**Innovación, datos e inteligencia artificial para una movilidad inteligente**', habla de reforzar los programas de I+D+i en el transporte para permitir nuevas tecnologías y servicios, así como crear un espacio común de datos a escala europea.

La octava iniciativa, '**Refuerzo del mercado único**', sugiere aprovechar el grave impacto de la Covid-19 en el sector transporte para construir un nuevo sistema de movilidad más verde, inteligente y resiliente. Para ello propone una coordinación y priorización de inversiones en los distintos programas de fondos con cargo al presupuesto comunitario que permitan a las empresas más inversiones en movilidad digital y sostenible, a las pymes un mejor acceso a estos fondos, que las infraestructuras que permitan mayor conectividad capten de mejor manera las posibilidades de estos programas y que la renovación de flotas de transporte más sostenibles y con cero o bajas emisiones en todos los modos sea una prioridad. También llama a crear planes de contingencia ante crisis que permitan a la Comisión, junto con Estados miembros y partes interesadas, responder mejor a futuras disrupciones.

La iniciativa novena, '**Haciendo la movilidad justa para todos**', establece una serie de objetivos para la movilidad de las personas a través de una mejor protección de los pasajeros y de sus derechos, un marco multimodal de derechos de viajeros, así como medidas para mejorar las condiciones laborales de los trabajadores del Sector y una transición justa ante el impacto social de la automatización del transporte. También señala que las Obligaciones de Servicio Público deberán ir encaminadas a cumplir objetivos de interés público y a fomentar un sistema multimodal, mayor conectividad y apostar por un despliegue más grande de los criterios de sostenibilidad.

La iniciativa décima, '**Mejora de la seguridad en el transporte**', anuncia medidas para mejorar todos los aspectos de seguridad de transporte y movilidad, mostrando preocupación por factores que causan accidentes en carretera (consumo de alcohol y drogas, velocidad o distracciones al volante), así como la necesidad de mejorar un marco de protección frente a ciberataques a las empresas de transporte.

# Las asociaciones de transportistas critican la Estrategia de Movilidad de la Comisión Europea

Asociaciones de transportistas como Astic, UETR, IRU o Confibus critican la Estrategia de Movilidad de la Comisión Europea, ya que, entre otras cosas,

según denuncian estos organismos, se olvida de los conductores profesionales y sus condiciones de trabajo, del transporte de mercancías por carretera en

favor de otros modos y del transporte de viajeros en autobús y autocar. Lamentan que no se realice una estrategia integral de todo el sector del transporte.

La Asociación del Transporte Internacional por Carretera (Astic) muestra su decepción con la 'Estrategia para una movilidad sostenible e inteligente – encaminando al transporte hacia el futuro', publicada recientemente por la Comisión Europea, ya que olvida a los conductores profesionales del transporte de mercancías por carretera en su plan de acción de 82 iniciativas que proyecta para la próxima década.

"Desde la Comisión Europea se han vuelto a olvidar de los profesionales. Aquí se está hablando de digitalización y descarbonización, pero no se acuerdan de que hay cinco millones de conductores profesionales circulando por Europa que necesitan 100.000 plazas de aparcamiento seguras, confortables y debidamente equipadas para poder realizar su descanso. Parece que cuidar a las personas no tiene que ver con la sostenibilidad", subraya el director general de Astic, Ramón Valdivia.

Asimismo, Astic está disconforme con que Bruselas de nuevo focalice su atención en el ferrocarril y el transporte marítimo dejando al margen a la carretera, ignorando la vital importancia de ese modo de transporte para dar auténtico impulso a la comodidad, ya que es el que mejor puede conectar la demanda social —variada, discontinua y dispersa— de bienes y servicios con los centros de producción. Por ello, Astic exige que la Administración legisle en favor de una cooperación multimodal (carretera, marítimo, aéreo y ferroviario).

Por otro lado, la patronal del transporte de mercancías por carretera defiende que no se puede forzar al transporte pesado de mercancías a una adaptación exprés a la transición ecológica sin garantías para conseguir una sostenibilidad ecológica, social y económica. "Estamos de acuerdo en que el mayor desafío para el transporte es disminuir significativamente sus emisiones y estamos ya muy comprometidos con los objetivos de sostenibilidad y descarbonización. En los últimos 20 años, nuestro Sector ha reducido su huella de carbono significativamente y nada menos que un 97% en óxidos de nitrógeno y un 99% menos de partículas en suspensión, además de invertir en la renovación de nuestras flotas rodantes, en la formación de nuestros conductores en cursos de conducción eficiente y en el uso de nuevas tecnologías para su gestión, que han hecho, en su conjunto, reducir en más de un 20% el consumo de combustible por unidad de producción. Sin embargo, la exigencia de Bruselas de desplegar a



gran escala los combustibles renovables sostenibles no pasará de un día para otro, y menos sin garantías para que el transporte de mercancías por carretera siga siendo competitivo, eficiente y sostenible", asegura Valdivia.

Por su parte, la Unión Europea de Transportistas por Carretera (UETR), que componen Fenadismer y otras 18 asociaciones europeas, valora la nueva Estrategia de movilidad inteligente y sostenible de la Comisión Europea, pero considera que es necesario seguir abordando la igualdad de condiciones y la competencia leal en el mercado interior de la Unión Europea. El presidente de la UETR, Julio Villaescusa, señala que "en estos tiempos sin precedentes y desafiantes, esperábamos que la acción a nivel de la Unión Europea también aborde la brecha a los que deben hacer frente los pequeños y medianos transportistas entre los costes y tarifas de transporte y las importantes disparida-

des de contribución a la seguridad social y fiscal en la UE así como su fragmentación. La referencia al transporte justo debe incluir también el aspecto comercial. Con ello se conseguirá un mercado interior de transporte justo y que funcione, hacia la seguridad vial, la calidad y el aumento del atractivo del Sector al que la Estrategia se refiere correctamente".

El transporte sin papeles, el despliegue de infraestructura de combustibles alternativos y el apoyo financiero para inversiones ecológicas son hitos importantes a juicio de la UETR. Marco Digioia, secretario general de la UETR, añade que "es positivo ver en la Estrategia una referencia expresa al apoyo a las pymes para las inversiones verdes, la importancia de garantizar la plena aplicación de la legislación de la UE y la coordinación con el próximo Plan de Contingencia para el transporte de mercancías para abordar cualquier futura crisis de Covid. Con-

fiamos en que la implementación del Plan de Acción será una oportunidad para cubrir tanto como sea posible los problemas que afectan la esencia del mercado del transporte por carretera de la UE".

## El transporte en autocar

La Organización Internacional para el Transporte por Carretera (IRU) critica el enfoque de la Comisión Europea sobre la reducción de emisiones, ya que solo se fija en las emisiones que salen de los vehículos y no en las fuentes de energía. Esta visión, según la IRU, "destruirá el sector del transporte en autocar, con mucho la forma de transporte más ecológica e inclusiva". Además, añade que esta estrategia "afectará a los ciudadanos vulnerables, como los muy jóvenes, los ancianos y los discapacitados, que dependen del transporte en autocar, además de eliminar los servicios rentables que alejan a las personas de sus automóviles privados".



Asimismo, la Organización señala que el plan de la Comisión Europea "simplemente trasladará las emisiones de CO2 de un autocar verde de muy bajas emisiones a un tren eléctrico de carbón, cuando se considere la fuente de energía. Los autocares diésel ya son dramáticamente más limpios que los ferrocarriles electrificados, así que no entendemos por qué la Comisión sigue ignorando la contribución incomparable del transporte colectivo de pasajeros por carretera", afirma Raluca Marian, delegada general de la IRU en la Unión Europea.

"Este plan extinguirá un modo de transporte colectivo crucial sin ningún progreso en la descarbonización de Europa. La UE debe reconocer que el transporte en autocar es sostenible, inclusivo y asequible, y respaldar la inversión en flotas de autocares aún más ecológicas, no matarlas. Esta confianza equivocada en enfocarse únicamente en las emisiones de CO2 en el tubo de escape del vehículo, y sin incluir la fuente de energía, significa que sus planes están muy distorsionados y serán ineficaces", concluye Raluca Marian.

La Confederación Española de Transporte en Autobús (Confibus) es de la misma opinión que la IRU. Confibus expone que "no puede valorar positivamente la Estrategia de la Comisión Europea porque no representa una visión de política integral de movilidad europea que contemple a todos los modos de transporte de manera conjunta y equilibrada. La estrategia no confiere al autobús el papel y peso que demandan las políticas europeas como medio de transporte llamado a liderar la transición hacia la movilidad sostenible, segura y accesible. Las iniciativas y medidas anunciadas tampoco sirven para impulsar el uso de autobús como medio clave para alcanzar los objetivos de reducción de emisiones fijados por la UE, obviando el apoyo que este modo brinda para minimizar el consumo energético en el transporte, mejorar la calidad de vida y contribuir a la cohesión social".

Confibus lamenta que la Comisión Europea no haya sabido "valorar un modo de transporte que supone el 50% de los desplazamientos colectivos de personas en España, siendo un ejemplo de una movilidad responsable, sostenible y eficiente" que, gracias a su capilaridad y tupida red, permite la movilidad a prácticamente todos los rincones del país, uniendo más de 8.000 núcleos de población diariamente, y que resulta fundamental para la cadena y oferta turística (excursiones, congresos, ferias, circuitos...).

# MAN Truck & Bus Iberia afronta el ejercicio 2021 'con ilusión' y completamente orientado al cliente

El tradicional encuentro de Navidad que MAN Truck & Bus Iberia lleva a cabo con la prensa del Sector ha sido virtual, en esta ocasión y dadas las

circunstancias de la pandemia. Apenas cuatro meses después de llegar al cargo, Stéphane de Creisquer repasó los aspectos más relevantes del año recién

finalizado y adelantó, junto con el resto de su Comité de Dirección, los retos y objetivos a los que se enfrenta este ejercicio que acaba de empezar.

El nuevo director gerente, Stéphane de Creisquer, realizó un extenso repaso de la actualidad de la marca, después de expresar la "ilusión" con la que ha vuelto al Sector del Transporte y la "confianza" en el gran equipo humano que se ha encontrado en la compañía, la cual, desde su punto de vista, "debe estar completamente orientada hacia el cliente".

Inició su exposición destacando que "el transporte discrecional de viajeros está casi parado por completo, debido al descenso del turismo y a las barreras sanitarias de entrada a nuestro país", mientras que en el caso de las mercancías, "siendo un año complicado y diferente, España se ha visto menos afectada que otros mercados, como el alemán o el francés, debido sobre todo a la exportación en el segmento frigorífico".

En este punto, reseñó que "compartir experiencias con los clientes es la mejor manera de poder conocer, de verdad, sus necesidades, la realidad de lo que viven a diario".

De Creisquer recordó que "en febrero lanzamos, con una presentación mundial desde Bilbao, nuestra nueva generación de camiones, que luego se vio un poco modificada en su proceso de desarrollo y expansión por la pandemia. Por eso, pusimos en marcha un *roadshow* que ha tenido 22 paradas en nuestros concesionarios, con más de 20 camiones a disposición de grupos reducidos de clientes, hasta superar la cifra de 400. Además de conocer el producto y los servicios, y poder probar de primera mano el camión, también hubo tiempo para mantener entrevistas personalizadas entre los operadores y nuestros expertos, con un diálogo sincero y abierto que se retomará en 2021". Y la respuesta ha sido "muy favorable, especialmente por la ergonomía y habitabilidad del interior de la nueva cabina". A esto se suma, según el director gerente, los resultados de consumo ("certificados por clientes como Pérez Casquet o La Espada") y la optimización del TCO.

## Gama Van

Al respecto de la TGE, calificó sus resultados como "éxito impresionante, incluso en un mercado a la baja. La fábrica está a pleno rendimiento para poner en el mercado una gama completa, desde las transformaciones hasta el camper, pasando por supuesto por la versión eléctrica. Con TGE tenemos un vehículo profesional, con una post-venta profesional para clientes profesionales".

## Mercado de buses

Reconociendo de nuevo que el año fue muy complicado, De Creisquer expuso que "el segmento discrecional está pasando su peor momento", ante lo que la marca ha articulado "ayudas con carencias financieras, un pequeño alivio para la tesorería de las empresas". En el campo del urbano mencionó las pruebas realizadas con el MAN Lion's City E en distintas ciudades españolas, "que cuenta con la mayor capacidad de batería del mercado", como quedó de manifiesto en el test del pasado verano en Badajoz, "donde recorrió más de 300 km y aún quedaba un porcentaje importante de carga. Este vehículo, junto con nuestras Transport Solutions, nos permitirá ayudar a los clientes en su paso hacia la electromovilidad".

También ha sido un buen año para los seminuevos: "MAN TopUsed ha incrementado su demanda y su actividad, aportando soluciones flexibles (también financieras) y de calidad como recurso a corto plazo, algo que nos están requiriendo los clientes. Por eso, hemos renovado la red comercial y propuesto una garantía de 36 meses o 1,1 millones de kilómetros para las tractores de larga distancia, única en el mercado". Para facilitar la información al cliente y "adaptarnos a las circunstancias, hemos puesto en marcha una herramienta virtual, MAN LionView, mediante la que el cliente recibe un pequeño vídeo del vehículo, con total transparencia, para evitar que se desplace a la campa".



Juan Vicente Chaparro, director de MAN TopUsed, apunta por su parte que "el año 2021 tendrá muchas incertidumbres, pero para el seminuevo esperamos que se mantenga la línea ascendente de 2020".

## Post-Venta

Y la Post-Venta, una de las piedras angulares de MAN en los últimos años, "ha vuelto a estar a la altura en todo momento, ampliando nuestra plantilla de mecánicos y creando el 'Rincón del Conductor', algo muy apreciado por los transportistas en los tiempos donde estaba todo cerrado. Además, toda la red está certificada ante

el Covid", según De Creisquer, a lo que Francisco Valero, director del Departamento, añade que "el cliente está agradeciendo todas nuestras campañas para ayudarlo".

Por último, MAN Financial Services ha crecido en volumen y cartera, como expuso su responsable, Juan Luis García, elevando su participación a todos los niveles y apoyando operaciones de nuevos, usados, furgonetas y post-venta.

## De cara a 2021

De Creisquer afronta el año que comienza como una oportunidad para "ayudar a pasar el bache y abrir nuevas perspectivas de futu-

ro, con gran ilusión por la oferta que ponemos en el mercado".

Jaime Baquedano, director de Camiones y Furgonetas, apunta que "es muy difícil hacer previsiones. Contamos con la ventaja de la exportación, y si 'Europa sigue comiendo', no debería verse afectada, a pesar de que los retornos están cada vez más complicados. El regional sí que estará más condicionado, pues depende del consumo doméstico, especialmente en el caso de las lonas". En el segmento de construcción, "donde somos líderes, esperamos ir recuperando la caída del 45% de este año, aunque será de manera progresiva y llevará tiempo".

Manuel Fraile, director de Buses, puso el acento en los problemas del discrecional, "prácticamente parado, aunque se aprecia algo más de optimismo de cara a la segunda mitad del año". En cuanto al urbano, que se ha comportado mejor, "ya se está comenzando a apreciar cierta ralentización en los concursos, ante lo que la llegada de los fondos europeos será fundamental". Y mencionó el nuevo TGE microbús, "que ha llegado al mercado en un momento no demasiado adecuado, porque está muy enfocado hacia el discrecional, pero ha tenido muy buena recepción por parte del mercado, ya se han realizado algunas entregas y tenemos cartera de pedidos. Además, creo que este tipo de vehículos se recuperará más rápidamente que los de mayor tamaño".

Para concluir, De Creisquer reiteró la "ilusión" con la que afrontan 2021, "año en el que vamos a disfrutar de ser el International Truck of the Year, con nuestro TGX".



# Un usuario ahorra de media hasta un 37,4% si utiliza un bonobús, en lugar del billete sencillo o univiaje

La diferencia de precio en el viaje en autobús urbano utilizando un bonobús con transbordo llega a alcanzar el 266% en aquellas ciudades donde

existe esta modalidad (ocho no tienen). Es una de las conclusiones de la comparativa anual realizada por Facua-Consumidores en Acción. El estudio abarca

las capitales de provincia -(alvo Pontevedra, que no cuenta con un sistema de autobús urbano como tal) más Ceuta y Melilla, un total de 51 ciudades.

De media, viajar en autobús utilizando un bonobús o tarjeta recargable similar con transbordo (el que ofrecen 43 de las 51 ciudades analizadas) cuesta 0,78 euros, lo que supone una subida del 2% respecto de 2019, cuando la media se situó en 0,75 euros. Un usuario puede ahorrar, de media, hasta un 37,4% si utiliza un bonobús con transbordo en lugar del billete sencillo o univiaje. Resulta llamativo el caso de Cáceres, que incluye por primera vez esta categoría en sus tarifas, y sin embargo, mantiene el mismo precio que cuando se utiliza un viaje sencillo, esto es, 1,10 euros, con la posibilidad, eso sí, de hacer transbordo (algo que no permite el billete ordinario).

## Los más baratos en Palencia

El trayecto con esta tarjeta más caro es el de Madrid (1,83 euros), que mantiene el precio de 2019, seguido por San Sebastián (1,26 euros), Barcelona (1,14 euros), Cáceres y Girona (1,10 euros) y Lleida (1 euro). Es destacable en el caso de San Sebastián y Barcelona, la puesta en funcionamiento de numerosos títulos con reducciones de precios para diferentes perfiles de usuario aparte del clásico bono de 10 viajes, que son considerados como títulos de transporte para viajeros poco frecuentes, con la

intención de fomentar el uso del transporte público y desincentivar, asimismo, el uso del vehículo privado en los desplazamientos dentro de la ciudad y zonas metropolitanas. Los viajes más baratos se encuentran en Palencia (0,50 euros), Logroño (0,53 euros), Ávila (0,55 euros), Salamanca (0,59 euros), Vitoria y Segovia (ambas, 0,60 euros).

## Mayor oferta de abonos

En cuanto a los viajes efectuados con bonobús sin transbordo (que es posible en sólo 15 de las 51 ciudades incluidas en el estudio), Palma de Mallorca es la ciudad más cara (1,50 euros). Esta modalidad de viaje ha subido en la capital de las Baleares un 50% desde el último análisis efectuado por FACUA. Le siguen Madrid (1,22 euros), Huesca (0,85 euros), Cáceres, Melilla y Teruel (las tres con una tarifa de 0,80 euros) y León y A Coruña (ambas, 0,75 euros). De media, el viaje cuesta 0,78 euros -una subida del 4,9%. En general, las tarifas analizadas (billete univiaje, bonobús con o sin transbordo, tarjeta mensual y billete nocturno) se mantienen sin grandes cambios desde 2019. Sin embargo, FACUA ve llamativa la subida de tarifa en el billete sencillo en ciudades como Palma (33,3%) y Lleida (45,8%),



encaminadas a incentivar un mayor uso de las diferentes modalidades de abono y, relacionado con esto, un mayor uso del autobús (transporte público).

En Palma sube también el bonobús sin transbordo (un 50%), pero se amplía la oferta de bonos de otros tipos para los viajeros que utilizan con mayor frecuencia el autobús. Es interesante también, en este sentido, la bajada de tarifa del abono mensual en Barcelona (25,9%) y Las Palmas (16,7%), con la misma motivación. La

asociación considera positivo que, en ciudades con un importante número de desplazamientos diarios, se modifiquen los títulos de viaje para fomentar el uso del transporte público, siempre que ese cambio que, de alguna manera, tiene en cuenta un mayor número de perfiles de usuario, vaya acompañado de una mejora en el servicio con un aumento de frecuencias de paso, entre otras cuestiones.

En el caso de Barcelona, han introducido además numerosas bonificaciones, como la gratuidad

del uso del autobús hasta los 16 años, o diferentes bonos multipersonales, entre otros, uno especial para situaciones especiales de contaminación. Destaca la Tarjeta Verde, que ofrece la posibilidad de viajar gratis en transporte público durante tres años a aquellas personas empadronadas en el ámbito de la ATM (Autoridad de Transporte Metropolitano) que acrediten el desguace reciente de un vehículo contaminante y que se comprometan a no adquirir otro durante el periodo de vigencia de la tarjeta.

## La posibilidad de utilizar el título en otras capitales

Facua valora tras el estudio, la introducción de otras vías de incentivar el uso del transporte urbano, como la posibilidad de utilizar el título de transporte de una ciudad en otras capitales de provincia.

Es el caso del País Vasco, donde las tres tarjetas monedero de las capitales de provincia (Mugi en San Sebastián, BAT en Vitoria y Barik en Bilbao) son válidas en los tres sistemas de transporte (aunque varían las tarifas de uso).

La asociación destaca también el esfuerzo de algunos servicios de transportes urbanos para unificar títulos de transporte y permitir a los usuarios utilizar una única tarjeta en autobuses y otros medios de transporte, como trenes de cercanía, metro (en el caso de contar con este servicio) o en autobuses interurbanos. Es el caso de nuevo de las tres provincias catalanas mencionadas anteriormente, pero cada año se suman más ciudades a esta nueva modalidad.

## Tarjeta mensual

La tarjeta que se oferta para el periodo de un mes, en la mayoría de



los casos con un número ilimitado de viajes, se ofrece en 35 de las 51 ciudades incluidas en el estudio. Su tarifa oscila entre los 15 euros de Albacete y los 54,60 euros de Madrid, mismo precio que en los dos últimos años.

La tarifa media es de 34,45 euros, un 1,4% menos que en

2019. A Madrid le siguen, como ciudades más caras, Girona (47 euros), Valencia (45 euros), Oviedo (42 euros) y Granada (41 euros). Las más baratas tras Albacete son Ciudad Real (20 euros), Soria (21,50 euros), Ávila (22 euros) y Salamanca (22,05 euros). Las cinco mantienen tarifas de 2019 y repiten

como ciudades más baratas en esta categoría.

## Bonificaciones y gratuidad

En el esfuerzo por facilitar el uso del transporte público, todas las ciudades contemplan la gratuidad del servicio para los más pequeños, pero la edad en la que los niños empiezan a

pagar billete varía de una ciudad a otra. En su mayoría oscilan entre los tres y los cinco años. Sin embargo, es creciente el número de ciudades que permiten la gratuidad del servicio mucho más allá de esta edad a través del uso de una tarjeta que no cancela billete y es gratuita. Así, en Sevilla no se paga hasta los 11 años, en Albacete, Girona, Burgos y Tarragona, hasta los 12, en Oviedo y A Coruña, hasta los 13, en Valencia, hasta los 14, en Valladolid, hasta los 15 y en Barcelona y Palma, hasta los 16. En cualquier caso, todas las ciudades encuestadas cuentan con una modalidad de carné joven y/o de estudiante que permite aplicar tarifas reducidas a estos colectivos.

## Billete sencillo

Las únicas dos ciudades que no cuentan con ningún tipo de deducción en esta categoría son Soria y Cáceres. El billete univiaje, o también conocido como billete sencillo, cuesta de media 1,23 euros en 2020. Con respecto al año pasado, ha subido un 2,5%. La diferencia entre la ciudad más cara (Barcelona) y la más barata (Lugo) es de 275%.

# Las Publicaciones del Grupo NEXO están en la mesa de trabajo de miles de Empresarios y de Profesionales

Nuestros estudios y artículos se esperan, se leen, son comentados, fotocopiados, recortados, se archivan y sirven como consulta



**Nexotrans**.com  
TRANSPORTE DE MERCANCIAS  
PERIÓDICO DIARIO ONLINE

**NexoLog**.com  
LOGÍSTICA DE TRANSPORTE  
PERIÓDICO DIARIO ONLINE

**Nexotrans**  
TRANSPORTE DE MERCANCIAS  
PERIÓDICO SEMANAL (50 EDICIONES)

**Nexocar**  
INDUSTRIA AUXILIAR AUTOMOCION  
PERIÓDICO MENSUAL (11 EDICIONES)



**GOLD&TIME**  
JOYERIA Y GEMOLOGIA  
PERIÓDICO MENSUAL (11 EDICIONES)

**NEXOTIME** con **ALTA RELOJERIA**  
RELOJERIA COMERCIAL Y ALTA GAMA  
REVISTA BIMESTRAL (6 EDICIONES)

**G&T-ECONOMÍA**  
PRECIOS DE GEMAS Y COYUNTURA  
PERIÓDICO MENSUAL (11 EDICIONES)

**ALTA RELOJERIA**  
RELOJERIA DE ALTA GAMA  
CUATRIMESTRAL (3 EDICIONES)



**DOSSIER**  
DE JOYERIA ESPAÑOLA  
MENSUAL (10 EDICIONES)

**JOYAS DE AUTOR**  
DISEÑO DE JOYAS  
PERIÓDICO MENSUAL (11 EDICIONES)

**ART&VALUE**  
TASACION DE ALHAJAS  
MENSUAL (11 EDICIONES)

**HORA DE MADRID**  
RELOJEROS DE MADRID  
PERIÓDICO MENSUAL (11 EDICIONES)

**Obra Nueva**  
ENSEÑANZA DE JOYERIA  
MENSUAL (11 EDICIONES)

**Cronometría**  
RELOJEROS DE VALENCIA  
PERIÓDICO MENSUAL (11 EDICIONES)



**VOLVO EN RUTA**  
TRANSPORTE MERCANCIAS  
CUATRIMESTRAL (3 EDICIONES)

**Michelin Camión**  
TRANSPORTE MERCANCIAS  
CUATRIMESTRAL (3 EDICIONES)

**PRODIAM**  
ENCUENTRO DEL DIAMANTE Y  
LAS PIEDRAS PRECIOSAS

**FORO**  
FORO ANUAL DE LA  
RELOJERIA ESPAÑOLA

**AEA**  
ENGASTADO DE JOYAS  
PERIÓDICO MENSUAL (11 EDICIONES)

**SEMPSA**  
METALES PRECIOSOS  
PERIÓDICO MENSUAL (11 EDICIONES)

SEDE CENTRAL DEL GRUPO:  
LOPE DE VEGA, 13, 28014 MADRID  
TELF. 91 369 41 00 (20 LINEAS)

**NEXO**  
editores s.a.

FAX: 91 369 18 39  
EMAIL: SECRETARIA@GRUPONEXO.ORG  
WEB: WWW.NEXOTUR.COM



# Instrumentos de Trabajo

## Nuestras Publicaciones no están en las salas de espera



**NEXOTUR**.com AGENCIAS DE VIAJES PERIÓDICO DIARIO ONLINE  
**CONEXO**.net REUNIONES E INCENTIVOS PERIÓDICO DIARIO ONLINE  
**Nexobús**.com TRANSPORTE DE PASAJEROS PERIÓDICO DIARIO ONLINE  
**NexoHotel**.com HOTELERÍA Y ALOJAMIENTO PERIÓDICO DIARIO ONLINE



**NEXOTUR** AGENCIAS DE VIAJES PERIÓDICO SEMANAL (50 EDICIONES)  
**CONEXO** REUNIONES E INCENTIVOS PERIÓDICO MENSUAL (11 EDICIONES)  
**Nexobús** TRANSPORTE DE PASAJEROS PERIÓDICO MENSUAL (11 EDICIONES)  
**CEHAT** HOTELERÍA ESPAÑOLA PERIÓDICO MENSUAL (10 EDICIONES)



**Noticias con Q de Calidad** NOTICIAS CON 'Q' DE CALIDAD ORGANIZADORES CONGRESOS MENSUAL (11 EDICIONES)  
**EL NOTICIEROPC** BIMESTRAL (6 EDICIONES)  
**destinoMadrid** TURISMO DE MADRID TRIMESTRAL (4 EDICIONES)  
**Talonotel** RESERVAS DE HOTEL PERIÓDICO QUINCENAL (24 EDICIONES)  
**NEXOTUR** DIRECTORIO DE AGENCIAS ANUARIO (1 EDICIÓN)  
**NEXO HOTEL** PROVEEDORES DE HOTEL ANUARIO (1 EDICIÓN)



**RANKING** DE EMPRESAS TURÍSTICAS PERIÓDICOS ANUALES (4 EDICIONES)  
**PROTAGONISTAS** DEL TURISMO EN ESPAÑA PERIÓDICOS ANUALES (2 EDICIONES)  
**CIMET** CONFERENCIA IBERO-AMERICANA DE TURISMO  
**Turnexo** SALÓN PROFESIONAL DEL AGENTE DE VIAJES  
**NexoBusiness** SALÓN DE CONVENCIONES, CONGRESOS E INCENTIVOS  
**BIBLIOTECA NEXOTUR** BIBLIOTECA NEXOTUR DEL TURISMO ESPAÑOL



Premio Madrid Excelente al Grupo Informativo Nacional



Plaza al Merito Turístico del Estado Español

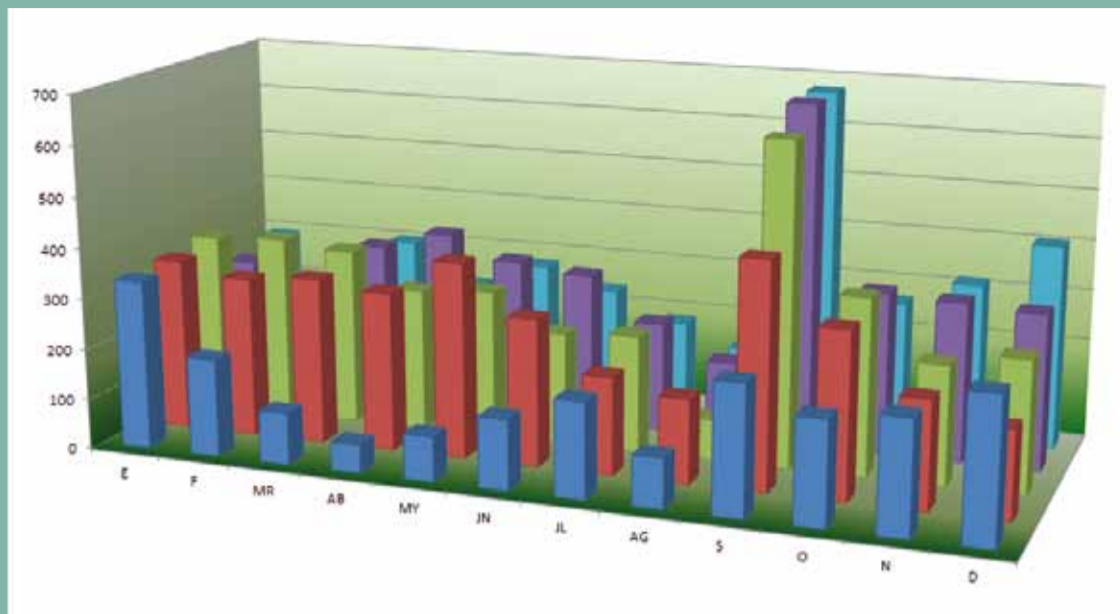


Premio Iberoamericano de Periodismo Especializado

De Profesional a Profesional



### EVOLUCIÓN MENSUAL DE LAS MATRICULACIONES

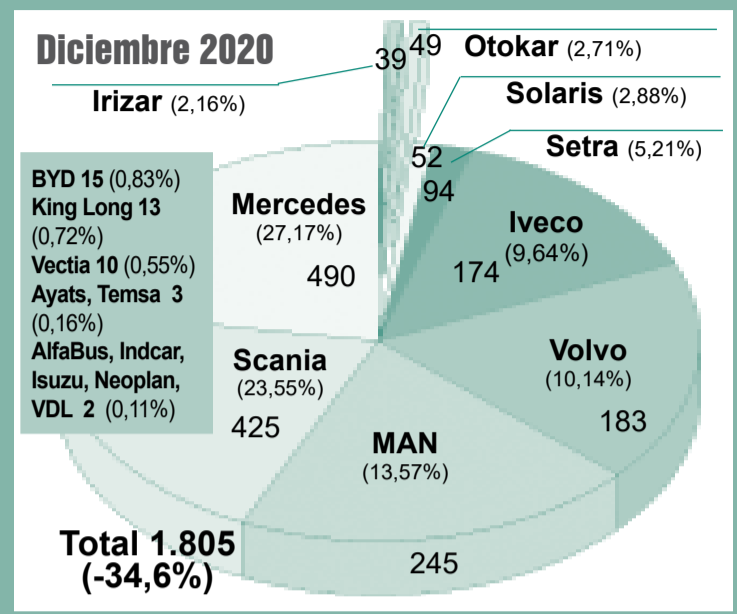


Fuente: ANFAC

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

**Un final de año esperanzador.** Como se puede apreciar en los dos últimos datos de la columna azul (la que está en primera fila), correspondiente a 2020, tanto noviembre como, especialmente, diciembre, han registrado un comportamiento al alza con respecto a 2019, e incluso a 2018 en lo que se refiere al último mes del año. Así, gracias a un diciembre con una subida del 79,9%, el acumulado anual a penas perdió un tercio en relación con el año anterior, cifra que hubiera firmado todo el Sector en los momentos más duros de la pandemia, con la movilidad prácticamente restringida en el discrecional. Veremos si se confirma en el arranque de 2021.

### MATRICULACIONES POR MARCAS

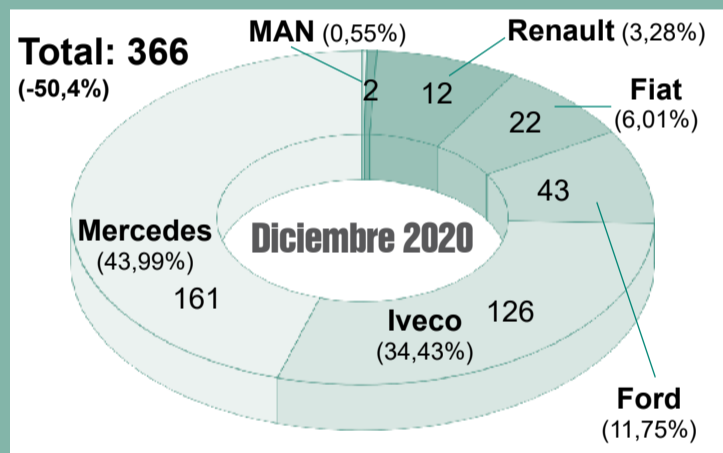


Fuente: ANFAC

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

**Importante repunte para finalizar** un año para olvidar que, eso si, ha vivido un último tercio más favorable, minimizando las pérdidas del acumulado anual (que queda en un -34,6% tras haber superado durante el ejercicio el 50%). De hecho, diciembre vivió casi un 80% más de nuevos registros, seguramente por cuestiones relacionadas con la normativa. En cuanto a las marcas, Mercedes confirmó el liderazgo de todo el año.

### MATRICULACIONES MICROBUSES



Fuente: ANFAC

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

**Hacia mucho tiempo** que una de las cuatro provincias gallegas no aparecía en el listado de las 10 más baratas en nuestro país, pero Pontevedra ha puesto de nuevo el contador a cero al situarse en la novena posición, y por debajo de 0,9 euro/litro. Las que tienen hueco en esta tabla son las únicas provincias del país donde es posible repostar por debajo de dicha cota. También llama la atención que toda la Cuenca del Ebro está ausente en la relación de finales de diciembre, incluidos territorios muy habituales como Cataluña o Aragón. El que no pierde importancia es el litoral mediterráneo, del mismo modo que Andalucía y Castilla y León se consolidan, con la sorprendente aparición de Badajoz para completar.

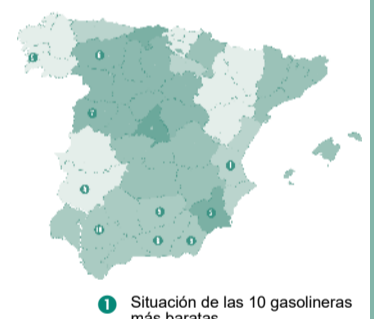
### COMPETITIVIDAD GASÓLEO

#### ESTACIONES DE SERVICIO MÁS ECONÓMICAS

Diciembre 2020 - Gasóleo A Habitual (Península y Baleares)

**Las 10 provincias más baratas**

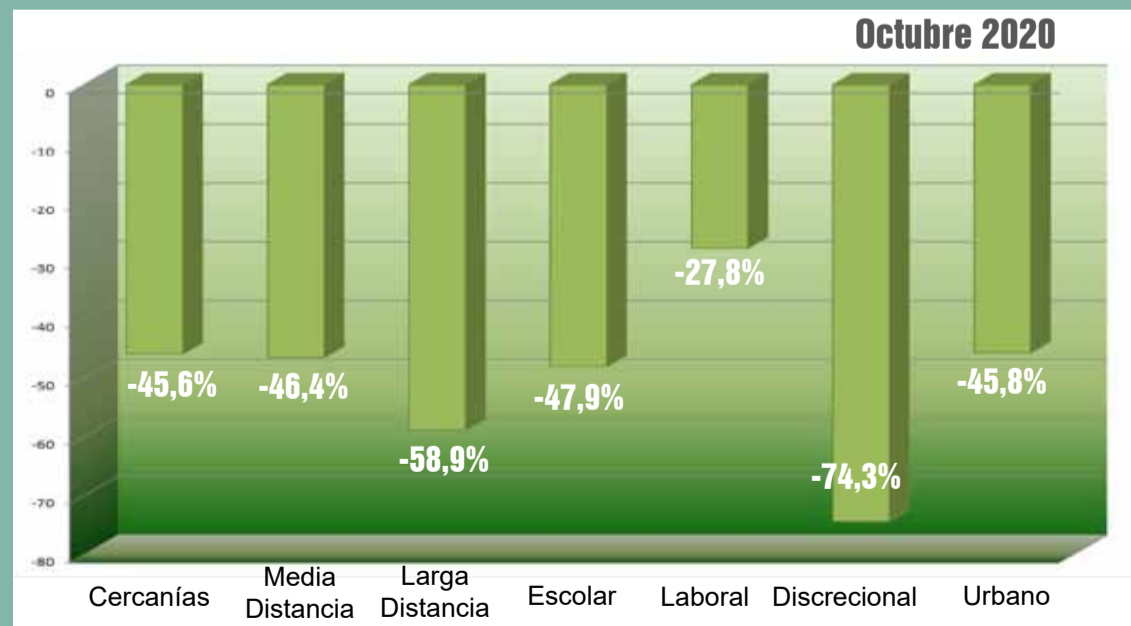
XÁTIVA - FAM. ENERGY (V).....	0,849
FORTUNA - RENESUR GR (MU)....	0,859
EL EJIDO - SPLASH (ALM).....	0,879
BADAJOS - SARAS (BA).....	0,889
JAÉN - PETROPRIX (J).....	0,889
PONFERRADA - PETROPRIX (L)....	0,889
Sª. MARTA TORMES - SUPECO (SA)...	0,889
OGIJARES - ASC CARBUR. (GR)...	0,899
PARADELA - CRP (PO).....	0,899
ÚTRERA - FAM. ENERGY (SE).....	0,899



Fuente: Ministerio de Economía

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

### VIAJEROS TRANSPORTADOS POR CARRETERA



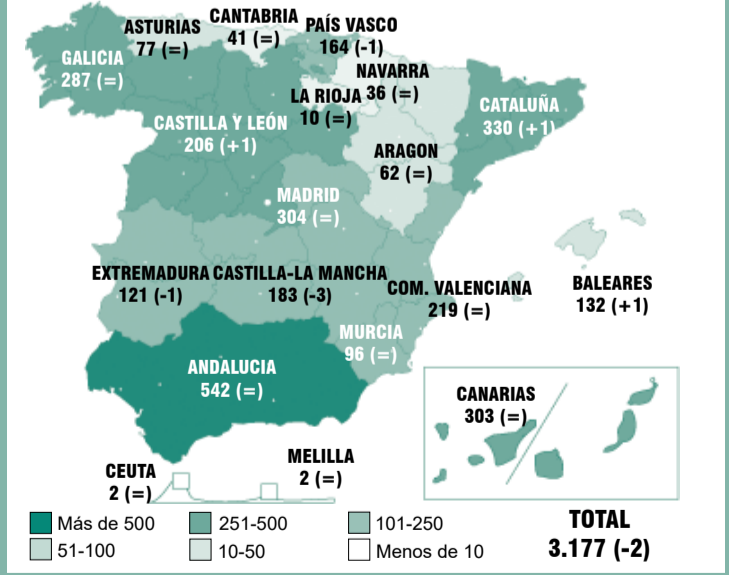
Fuente: INE.

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

**El uso del transporte público** en el mes de octubre arrojó un nuevo dato negativo, con 261,5 millones de usuarios, un 46,4% menos que en el mismo mes del año 2019. El transporte urbano cae un 46,9% en tasa anual, mientras que el interurbano lo hace un 47,9%. El volumen subió un 12,3% con respecto a septiembre, con el urbano perdiendo un 44,3% sobre el mismo mes del año anterior, el interurbano un 45,4% y el discrecional un 85%.

### EMPRESAS TRANSPORTISTAS DE VIAJEROS

#### Noviembre 2020 - Servicio Público Autobús

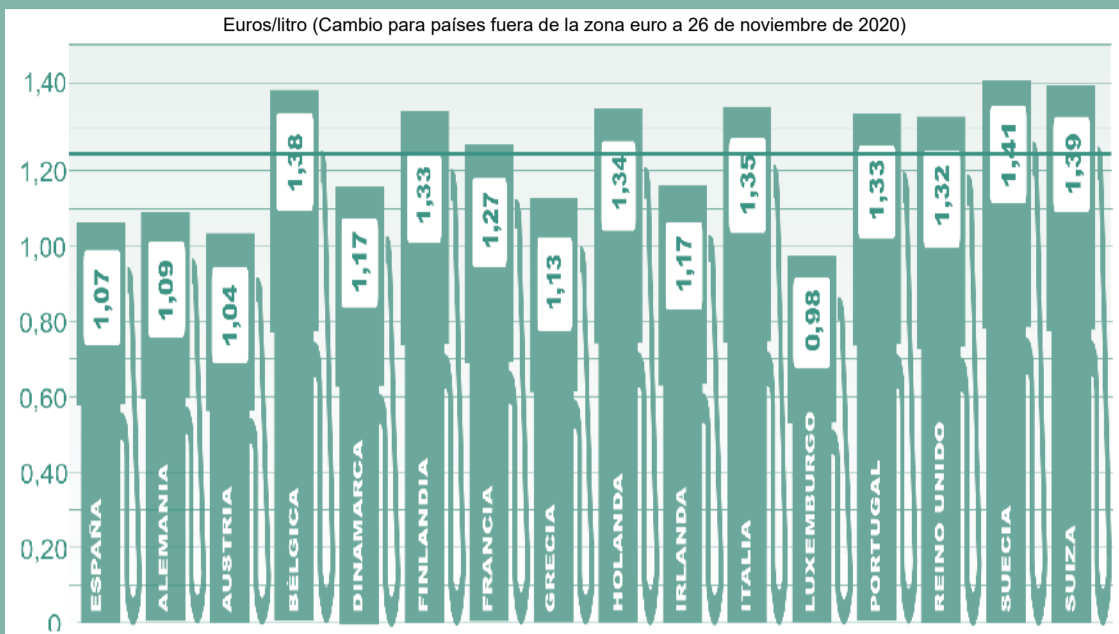


Fuente: Ministerio de Transporte (a 1 de diciembre)

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

**Primer mes en negativo** después de más de un semestre, aunque la buena noticia es que la fluctuación es apenas apreciable. El año finaliza con 50 empresas más que en 2019 a estas alturas (3.129), lo que teniendo en cuenta todo lo sucedido, es motivo para la esperanza.

## PRECIOS INTERNACIONALES DEL GASÓLEO DE AUTOMOCIÓN



Fuente: IRU.

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

**A pesar de que el petróleo se ha mantenido** durante todo el mes muy levemente por encima de los 50 dólares/barril, el precio medio en los países europeos se ha incrementado, por segundo mes consecutivo, más de dos céntimos en diciembre, hasta los 1,236 céntimos/litro. La gran mayoría de los Estados presentaron en su fluctuación esta misma proporción, incluyendo a España, que aún así se mantiene entre los países más baratos para repostar. La mayor subida se registró en Suecia, debido en parte al cambio de divisa.

## CAMBIOS DE DIVISAS

(Cotizaciones a 31.12.2020)

Divisas por €

Dólar USA.....	1,23
Libra Esterlina.....	0,9
Franco Suizo.....	1,084
Corona Danesa.....	7,438
Corona Noruega.....	10,496
Corona Sueca.....	10,067
Florinto Húngaro.....	364,932
Zloty Polaco.....	4,579
Corona Checa.....	26,3
Leu rumano.....	4,87
Rublo Ruso.....	91,151

€ por Divisa

1 Dólar USA.....	0,813
1 Libra Esterlina.....	1,11
1 Franco Suizo.....	0,923
1 Corona Danesa.....	0,134
1 Corona Noruega.....	0,095
1 Corona Sueca.....	0,10
100 Florintos Húngaros.....	0,27
1 Zloty Polaco.....	0,218
100 Coronas Checas.....	3,80
1 Leu rumano.....	0,21
100 Rublos Rusos.....	1,10

## Bus stop

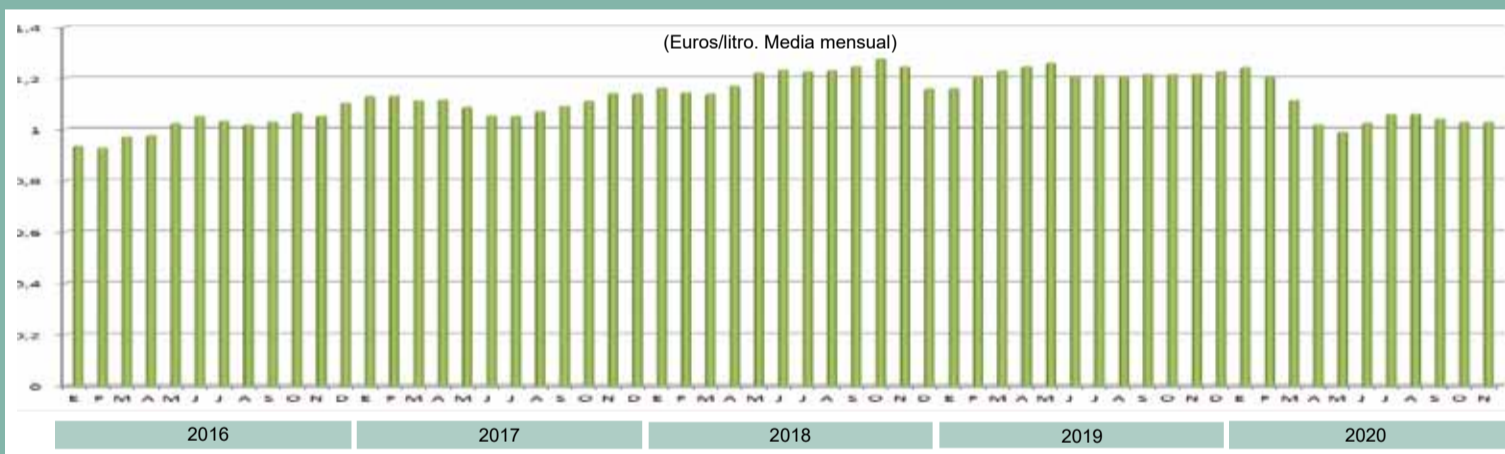


**¿Es el momento de modificar la LOTT?**

Daniel Gallego

**U**NO DE LOS frentes abiertos más recurrentes en el transporte por carretera es, sin duda, el de la liberalización del servicio de larga distancia. Ahora que está a punto de concretarse el relativo al transporte de viajeros por ferrocarril, la carretera aviva el debate. Concretamente, ha sido Anetra la que ha presentado al Ministerio una propuesta para que los operadores de discrecional puedan, en determinados trayectos, circular 'en paralelo' con las líneas regulares, vendiendo sus butacas 'plaza a plaza' sin intermediación de las agencias de viajes. Un requerimiento que, al parecer, no ha sido mal recibido en el Mitma, a pesar de que acaba de iniciar el proceso de información, por medio del Ineco, para renovar el mapa concesional en los próximos años. ¿Es el momento, con la que está cayendo, para afrontar una reforma tan estructural del Sector? Desde Anetra considera que sí, que su petición es lícita y que, además, no es algo nuevo, sino que llevan trabajando en ellos durante mucho tiempo. Confibus, por su parte, considera que sería más recomendable cierta estabilidad, justo ahora que se inicia el trabajo para modificar el mapa concesional. Pero el debate sigue activo.

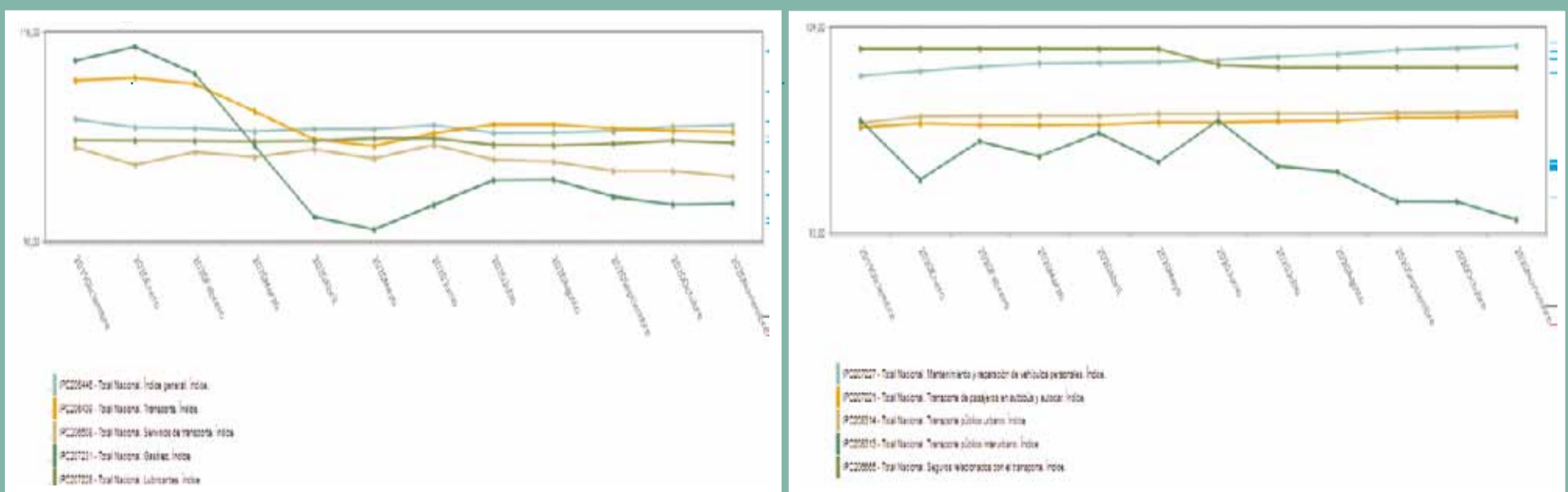
## PRECIOS DEL GASÓLEO DE AUTOMOCIÓN EN ESPAÑA



Fuente: Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

## INDICES DE PRECIOS AL CONSUMO



Fuente: INE.

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

**El análisis de las indicadores económicos en el último año** es realmente complicado, sobre todo por la disparidad de evoluciones que presentan las curvas en los gráficos adjuntos. Por un lado, el índice general se ha mantenido muy estable durante todo el ejercicio. En el 'bando' de los que han ido a la baja se encuentran el Transporte, los Servicios de transporte, el Transporte interurbano y, curiosamente, el Gasóleo. Por otro lado, se aprecia un repunte leve, pero constante, en el Mantenimiento, y también en menor medida en el Transporte por carretera y en el Urbano. En cualquier caso, un año tan colvulso no permite balances profundos, ni tampoco hacer demasiadas previsiones.



## Toyota fortalece su alianza para los buses de hidrógeno con Caetano

Toyota Caetano Portugal (TCAP), *joint venture* entre Toyota Motor Europe (TME) y el Grupo Salvador Caetano, se convierte en accionista directo de dos empresas portuguesas. Esta nueva alianza estratégica con la empresa de fabricación y venta de autobuses CaetanoBus y con Finlog, empresa de servicios financieros para vehículos, tiene como objetivo acelerar el desarrollo de la movilidad basada en el hidrógeno.

A medida que más países y ciudades europeas anuncian políticas estratégicas para promover la descarbonización de la movilidad, se espera que los vehículos industriales, especialmente los autobuses urbanos, se electrifiquen rápidamente. Por lo tanto, TME ampliará aún más su desarrollo en movilidad cero emisiones aprovechando el negocio de autobuses establecido hace años por CaetanoBus y sus recientes esfuerzos en el desarrollo y ventas de autobuses cero emisiones.

### Soluciones de movilidad

Esta alianza reforzada impulsará las soluciones de movilidad cero emisiones de Toyota, en su camino para desarrollar una sociedad basada en el hidrógeno.

Ya en la actualidad, TME su-



ministra la tecnología de pila de combustible de Toyota a CaetanoBus, que ha sido integrada en su primer autobús de hidrógeno con una autonomía de 400 km. A través de esta nueva y reforzada alianza, Toyota Europa participará en el desarrollo, producción y distribución de autobuses de pila de combustible de hidrógeno para ampliar sus soluciones de movilidad cero emisiones y contribuir así a promover un mayor desarrollo de la sociedad del hidrógeno.

Por otro lado, Finlog desarrollará un programa completo de leasing operativo centrado en el negocio de los autobuses. Utilizando su experiencia y conocimientos en

el mundo del *leasing* de vehículos turísticos, Finlog aumentará su oferta de soluciones de movilidad sin emisiones en todas las ciudades europeas.

El CEO de TCAP, José Ramos, afirma: "Estamos muy contentos con esta oportunidad de ampliar al negocio de autobuses la relación y la sociedad histórica que tenemos con Toyota. Junto con CaetanoBus, creemos que podemos contribuir de manera muy determinante al desarrollo de la sociedad del hidrógeno, aportando nuestro *know-how* y nuestros recursos humanos, así como introduciendo el conocido Sistema de Producción Toyota (TPS) en ellos".

## Solaris solicita una partida de motores MX-11 a DAF

Solaris ha realizado un pedido de 120 motores a DAF Components. Los motores Paccar MX-11 Euro 6 se suministrarán en combinación con el sistema de emisiones tratadas (EAS) de DAF y se montarán en el nuevo autobús articulado Urbino U18, que próximamente entrará en servicio de transporte público de Nazaret y Jerusalén.

DAF Components es un proveedor independiente de diferentes componentes como motores, ejes o cabinas. Fabricantes de autobuses, autocares y vehículos especializados de todas partes del mundo utilizan estos elementos, tanto en el sector industrial como en el agrícola.

Los 120 motores Euro 6 Paccar MX-11 pedidos por Solaris entregan una potencia de 370 CV y un par motor de 1.900 Nm a 900

rpm. Un par motor consistente garantiza una conducción suave y la máxima comodidad para los pasajeros. Solaris también optó por los motores Paccar por su fiabilidad y sus costes de mantenimiento. Además, el calendario de mantenimiento con un único intervalo al año garantiza el máximo tiempo de actividad de los vehículos.

Solaris lleva muchos años suministrando autobuses para el transporte urbano y regional israelí. Gracias al nuevo pedido, el número de autobuses Solaris equipados con un motor Paccar que se han proporcionado a Israel supera el hito de las 500 unidades. El mantenimiento de los autobuses articulados se realizará en la red de concesionarios DAF Tashit, en colaboración con el importador Solaris Afifi.



## El Mundial de Fútbol de Qatar, con buses de Yutong

Zhengzhou Yutong Bus Co., Ltd. acaba de formalizar el pedido de 1.002 autobuses de Mowasalat, el transporte público de Qatar empresa, que proporcionará servicios de transporte para la Copa Mundial de la FIFA Qatar 2022, 741 de los cuales serán eléctricos, lo que lo convierte en el pedido más grande de autobuses eléctricos de la historia.

Durante el evento, Yutong Bus también firmó un acuerdo marco con QFZA y Mowasalat para establecer una fábrica de KD en Qatar, mientras el gobierno qatari continúa promoviendo el desarrollo de su infraestructura de autobuses eléctricos. Qatar 2022 será el primer evento de la Copa del Mundo en adoptar la mayor cantidad de autobuses eléctricos

ecológicos con cero emisiones, y Yutong Bus tiene el honor de ser parte de la misión de convertirlo en un evento deportivo ecológico y sostenible.

"Yutong Bus continuará trabajando en estrecha colaboración con socios locales para acelerar la construcción del sistema de transporte público con una solución de energía verde", dijo Shen Hui, gerente general de Yutong Bus en Oriente Medio. "La fábrica KD para autobuses EV con la Autoridad de Zonas Francas de Qatar (QFZA) y Mowasalat realizará el diseño y la fabricación localizados de autobuses EV en Qatar, ofreciendo más experiencia y tecnologías para ayudar al desarrollo sostenible del transporte público local".

## Continental efectúa pruebas con sus neumáticos para buses eléctricos

Los fabricantes de automóviles y de vehículos comerciales no son los únicos que deben cambiar sus procesos para adaptarse a la movilidad eléctrica. Los fabricantes de neumáticos también deben idear nuevos conceptos para amoldarse a esta nueva forma de propulsión. Un campo particularmente exigente, en términos de tecnología, es el desarrollo de neumáticos para autobuses urbanos eléctricos. Por eso, Continental y VDL Bus & Coach han aunado sus conocimientos y han desarrollado conjuntamente unos prototipos iniciales de neumáticos que, actualmente, se están probando en el circuito de pruebas Contidrom de Continental.

VDL Bus & Coach presentó su primer autobús urbano eléctrico Citea en 2013. Desde entonces, sus vehículos eléctricos han recorrido más de 75 millones de kilómetros en numerosas ciudades europeas, evitando la emisión de 11 millones de toneladas métricas de CO<sub>2</sub>.

### Requerimientos especiales

"Al igual ocurre con todos los demás vehículos eléctricos, estos neumáticos para autobús están expuestos a un par más alto al arrancar y acelerar", ha explicado Ben Hudson, ingeniero de automoción de Continental Truck Tires. Pero, como continúa diciendo, con los



neumáticos para autobuses urbanos eléctricos hay otras consideraciones involucradas, más allá de las experimentadas en anteriores proyectos de vehículos exteriores: "En el tráfico urbano, en particular, los vehículos necesitan circular muy silenciosamente para que la comodidad que ofrece la conducción eléctrica silenciosa no se vea disminuida por el fuerte ruido de los neumáticos sobre la carretera". Además, la desaceleración en el tráfico urbano es un factor clave

en el proceso de recuperación de energía para los autobuses eléctricos. Aquí, el motor eléctrico actúa como un generador e, impulsado por la desaceleración del autobús, produce energía para cargar la batería. Esto proporciona un marcado aumento en la autonomía del vehículo. En comparación con los sistemas de gestión de frenos convencionales, este proceso de recuperación ejerce una presión adicional sobre los neumáticos del eje de tracción.

**LEGISLACION ESTATAL****Compensaciones**

REAL DECRETO LEY 37/2020, DE 22 DE DICIEMBRE, DE LA JEFATURA DEL ESTADO, de **medidas urgentes para hacer frente a las situaciones de vulnerabilidad social y económica en el ámbito de la vivienda y en materia de transportes.**

En el BOE, a 23 de diciembre de 2020.

España afronta retos importantes en el ámbito de la vivienda, entre los que destaca la necesidad de dotarse de una legislación estatal en la materia que ofrezca soluciones estructurales y equilibradas, y que permitan avanzar en la garantía del derecho a una vivienda digna y adecuada, recogido en el artículo 47 de la Constitución Española y, a nivel internacional, en la propia Declaración Universal de Derechos Humanos de Naciones Unidas, que en su artículo 25 sitúa la vivienda como objeto de un derecho fundamental de todas las personas.

En este mismo plano estructural, se está avanzando con un gran número de Administraciones territoriales a través de diferentes acuerdos para incrementar de manera notable y en breve plazo el exiguo parque de vivienda social en alquiler que caracteriza nuestro país, tal y como se pone de manifiesto en el último boletín especial del Observatorio de Vivienda y Suelo, en el que se constata que dicho parque apenas llega a las 290.000 viviendas en el conjunto de España, una cifra muy lejana a la necesaria para constituir un instrumento efectivo de apoyo social, y también muy alejada del nivel de desarrollo de este tipo de parque en los principales países de nuestro entorno.

Sin embargo, en estos momentos, además de trazar el marco general y reforzar los instrumentos públicos para abordar los retos de la vivienda, es preciso ofrecer respuesta inmediata a la grave situación de aquellas personas y hogares que están experimentando con mayor crudeza los efectos de la pandemia, en un contexto marcado por la declaración de un estado de alarma para contener la propagación de infecciones causadas por el SARS-CoV-2, a través del Real Decreto 926/2020, de 25 de octubre, por el que se declara el estado de alarma para contener la propagación de infecciones causadas por el SARS-CoV-2, que ha sido prorrogado en virtud del Real Decreto 956/2020, de 3 de noviembre, y que se enfrentan a situaciones en las que uno de los derechos básicos como es la vivienda, corre serio peligro.

Para dar respuesta a esta situación, ya se han adoptado importantes medidas que han permitido aliviar la situación de muchos hogares, entre las que pueden destacarse las introducidas a través del Real Decreto-ley 11/2020, de 31 de marzo, por el que se adoptan medidas urgentes complementarias en el ámbito social y económico para hacer frente al COVID-19. Entre ellas, se puede subrayar la introducción de un periodo de suspensión del procedimiento de desahucio y de los lanzamientos, cuando afecten a arrendatarios vulnerables sin alternativa habitacional; la posibilidad de acogerse a una prórroga extraordinaria de los contratos de arrendamiento de vivienda que finalicen en este periodo, en los mismos términos y condiciones; en situaciones de vulnerabilidad, una prórroga o reducción del alquiler cuando el arrendatario sea un gran tenedor; una línea de ayudas transitorias de financiación, sobre la base de una línea de avales con garantía del Estado a través del ICO, que permite cubrir el pago de hasta seis mensualidades de alquiler;

se ha incrementado notablemente la dotación del actual Plan Estatal de Vivienda 2018-2021, incorporando un nuevo programa de ayuda y flexibilizando la gestión del Plan para que las comunidades autónomas puedan dar soluciones, de forma ágil, a las situaciones de vulnerabilidad en el ámbito de la vivienda.

Además, debe destacarse que se trata de medidas que se han ido adaptando de forma progresiva a la realidad y evolución de la situación, extendiendo su alcance material y temporal, con objeto de mantener y reforzar la protección de los más vulnerables, entre otros, a través del Real Decreto-ley 26/2020, de 7 de julio, de medidas de reactivación (...).

### Capítulo II Medidas en materia de transportes

**Artículo 2.** Reequilibrio económico de los contratos de gestión de servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera de uso general para paliar las consecuencias del COVID-19 tras la finalización del estado de alarma declarado por el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo.

1.- Por el periodo comprendido entre la finalización del estado de alarma declarado por el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, y el 30 de junio de 2021, los contratos de gestión de servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera de uso general de titularidad de la Administración General del Estado podrán ser reequilibrados económicamente por la situación de hecho creada por el COVID-19 y las medidas adoptadas por el Estado para combatirlo, única y exclusivamente en los términos establecidos en este artículo. En ningún caso ese derecho podrá fundarse en las normas generales sobre daños por fuerza mayor o sobre restablecimiento del equilibrio económico que, en su caso, pudieran ser aplicables al contrato. Este derecho al reequilibrio económico del contrato está condicionado a que el servicio se esté prestando a la entrada en vigor de este real decreto-ley y continúe prestándose al menos hasta el 31 de diciembre de 2021. El incumplimiento de este compromiso obligará al contratista a devolver la compensación económica recibida, para lo cual se instará el correspondiente procedimiento de reintegro.

2.- El reequilibrio se determinará teniendo en cuenta la reducción de ingresos por la disminución de la demanda de viajeros entre el 22 de junio de 2020 y el 30 de junio de 2021, ambos inclusive, todo ello calculado conforme a lo dispuesto en el anexo I de este artículo. Se tendrá en cuenta asimismo la disminución de los costes de explotación por reducción de expediciones, los costes laborales respecto a los soportados en el periodo de referencia, los costes fijos por los kilómetros no recorridos y los nuevos costes soportados con motivo de la desinfección de los vehículos adscritos. El periodo de referencia será el periodo equivalente del año 2019.

3.- La solicitud de reequilibrio se presentará ante la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en el plazo de veinte días hábiles desde la entrada en vigor de este real decreto-ley y exclusivamente con el contenido especificado en la letra a) del apartado A y en las letras a), b) y c) del apartado B del anexo II.

4.- Sin perjuicio de la solicitud prevista en el punto anterior, antes del 31 de agosto del año 2021, deberá remitirse a la Dirección General

de Transporte Terrestre los datos y el resto de la documentación referida en el anexo II.

5.- Será imprescindible para reconocer el derecho al reequilibrio que la empresa contratista acredite estar al corriente en la cumplimentación y remisión de la siguiente información a la Dirección General de Transporte Terrestre:

a) Datos estadísticos declarados de acuerdo con la Resolución de 6 de junio de 2019, de la Dirección General de Transporte Terrestre, por la que se determina la información de explotación que las empresas contratistas de los servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera de uso general de competencia estatal deben proporcionar.

b) Cuenta de explotación del contrato para el año 2019 de acuerdo con lo dispuesto en la Orden PRE/907/2014, de 29 de mayo.

6.- La resolución se dictará por la Dirección General de Transporte Terrestre antes del 31 de octubre de 2021, transcurrida la cual podrá entenderse desestimada. La resolución pondrá fin a la vía administrativa.

7.- Esta actuación se financiará con las disponibilidades presupuestarias existentes en el presupuesto del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana correspondiente. En el supuesto de que la disponibilidad presupuestaria sea inferior a la suma de las cuantías de las compensaciones calculadas según el anexo I, el importe asignado a cada solicitud se distribuirá proporcionalmente al importe disponible.

8.- Antes del 31 de mayo de 2021, se abonará a cada contratista que presente la solicitud de reequilibrio, la cantidad que corresponda de conformidad con el anexo III, como anticipo de la compensación a la que tuviera derecho de conformidad con lo dispuesto en este artículo. En el momento de dictar la resolución se instará el correspondiente procedimiento de reintegro si el anticipo hubiese superado el importe de la compensación. La entrega de este anticipo no requerirá la presentación de aval o garantía. Los diversos pagos del anticipo quedarán expresamente exceptuados de las limitaciones recogidas en el apartado Tercero de la Orden EHA/4261/2004, de 27 de diciembre, por la que se aprueba el Presupuesto monetario correspondiente al ejercicio 2005.

9.- La gestión se atribuye al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a través de la Dirección General de Transporte Terrestre de la Secretaría General de Transportes y Movilidad. A tales efectos, la competencia para resolver la asignación y ejecución de las transferencias de este fondo, conforme a los criterios expresados en este artículo, así como para aprobar los gastos y autorizar los compromisos y liquidaciones que procedan en relación a las citadas transferencias, corresponderá a la persona titular de la Dirección General de Transporte Terrestre. La ordenación e instrucción del procedimiento se realizará por el órgano competente de dicha Dirección General.

10.- El procedimiento completo se efectuará a través de la Sede Electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en la siguiente dirección: [https://sede.mitma.gob.es/SEDE\\_ELECTRONICA/LANG\\_CASTELLANO/OVICINAS\\_SECTORIALES/TTE\\_CTRA/CONCESIONES\\_PERMANENTES/REEQUILIBRIO\\_COVID19](https://sede.mitma.gob.es/SEDE_ELECTRONICA/LANG_CASTELLANO/OVICINAS_SECTORIALES/TTE_CTRA/CONCESIONES_PERMANENTES/REEQUILIBRIO_COVID19). El medio de publicación de todos los actos administrativos del procedimiento, surtiendo

en todo caso los efectos de notificación, será la Sede Electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

11.- Los contratos de gestión de servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera de uso general de titularidad de la Administración General del Estado verán incrementada la antigüedad máxima de los vehículos adscritos en quince meses.

### Disposición final primera. Título competencial.

Este real decreto-ley se dicta al amparo de lo dispuesto en los apartados 1.ª, 6.ª, 8.ª, 13.ª, 18.ª, 21.ª y 25.ª del artículo 149.1 de la Constitución Española, que atribuyen al Estado la competencia exclusiva en la regulación de las condiciones básicas que garanticen la igualdad de todos los españoles en el ejercicio de los derechos y en el cumplimiento de los deberes constitucionales; en materia de legislación procesal; en materia de legislación civil; en materia de bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica; en materia de bases del régimen jurídico de las Administraciones Públicas y de legislación básica de contratos y concesiones administrativas; en transportes terrestres; y en materia de bases del régimen minero y energético, respectivamente.

### Disposición final segunda. Entrada en vigor.

Este real decreto-ley entrará en vigor el mismo día de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid, el 22 de diciembre de 2020. Felipe R. El presidente del Gobierno, Pedro Sánchez Pérez-Castejón

### Anexo I

Metodología del cálculo de la cuantía compensatoria en los contratos de gestión de servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera de uso general de competencia estatal

1. Cálculo del resultado del periodo que transcurre entre el 22 de junio de 2020 y el 30 de junio de 2021:

Ingreso (n) – Coste(n) = Resultado (n)

Siendo:

Ingreso (n): ingresos vinculados a la actividad declarados por el contratista para el periodo n.

Coste (n): costes declarados para el periodo n. El valor absoluto de los costes del periodo comprendido entre el 22 de junio de 2020 y el 30 de junio de 2021 no podrá superar el valor de la expresión:

$[[0,35 * \text{kms. recorridos (n-1)}] + [0,65 * \text{kms. recorridos (n)}]] * 1,34 \text{ €}$

2. Cálculo del resultado del periodo equivalente del año 2019:

Ingreso (n-1) – Coste (n-1) = Resultado (n-1)

Siendo:

Ingreso (n-1): ingresos contabilidad analítica (n-1).

Coste (n-1): costes anuales de contabilidad analítica (n-1).

n-1: período equivalente del año 2019.

3. Cálculo de la cuantía total de la compensación económica:

Compensación económica = Resultado (n-1) – Resultado (n)

(No existirá derecho a compensación si el resultado fuera negativo.)

La cuantía total de la compensación económica del periodo comprendido entre el 22 de junio de 2020 y el 30 de junio de 2021 no podrá superar la diferencia entre costes e ingresos del periodo.

**Congreso****Reunión de los concesionarios**

Título: XXX Congreso & Expo.  
Cuándo: 17-18 febrero 2021  
Dónde: Centro Convenciones Norte, Ifema (Madrid)  
Organiza: Faconauto

La patronal de los concesionarios, Faconauto, celebrará el año que viene su XXX Congreso & Expo bajo el lema #ProtagonistasDeLaRecuperación. La situación actual ha obligado a que esta edición tenga dos partes, una primera virtual, los días 17 y 18 de febrero, y una segunda presencial los días 14 y 15 de junio, en el Centro de Convenciones Norte.

**Feria****Un rayo de esperanza**

Título: Busworld Europe  
Cuándo: 9-14 Octubre 2021  
Dónde: Bruselas (Bélgica)  
Organiza: Busworld

Tras la cancelación de la FIAA de Madrid, y a expensas de lo que pueda ir sucediendo desde el punto de vista sanitario, Busworld se vislumbra en el horizonte otoñal como la que puede convertirse en la primera gran cita del Sector del transporte de viajeros por carretera. Por segunda vez, Bruselas acogerá esta cita sectorial internacional.

**Congreso****Cita anual con el GNL**

Título: VII International LNG Congress  
Cuándo: 7-8 junio 2021  
Dónde: Palacio de Congresos de Ifema, Madrid  
Organiza: Busworld

La cita anual del LNG Congress se celebrará en el Palacio Municipal de Congresos, de Ifema, del 7 al 8 de junio del año próximo. La organización del mayor congreso de Europa para el sector de gas natural licuado ha elegido Madrid al ser un importante centro de esta industria, donde tienen sede las principales compañías.

**Seminario****Experiencias en carreteras**

Título: Seminario Piloto Siscoga Extended  
Cuándo: 21 de enero  
Dónde: virtual  
Organiza: C-Roads

El proyecto C-Roads Spain se enmarca dentro de la plataforma europea C-Roads. En C-Roads Spain se están desplegando los servicios C-ITS y esta compuesto por cinco pilotos, de dos horas de duración, cada uno de ellos con su particular conjunto de tecnologías y servicios con la participación de diferentes socios.

**Guía****Edición 2021 con novedades**

Título: Guía Michelin España & Portugal 2021  
Establecimientos: Más de 1.000  
Edita: Michelin

Michelin presenta la nueva selección 2021 de la Guía Michelin España & Portugal, en la que tres restaurantes acceden, con honores, a la categoría de dos Estrellas Michelin. Además, 21 establecimientos reciben su primera Estrella, 53 se añaden a los restaurantes que cuentan con la distinción Bib Gourmand, y 21 reciben la nueva Estrella Verde.



# Expertos en Consultoría de Transporte de Viajeros por Carretera

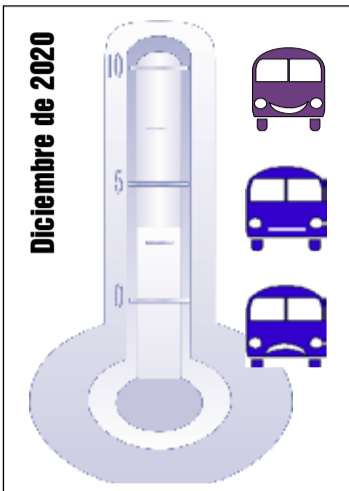
**Nexopublic**  
CONSULTING  
Lope de Vega, 13. 28013 Madrid. ☎ 91 369 41 00. Fax 91 369 18 39

- ✦ Evaluaciones de Calidad.
- ✦ Estudios de Mercado.
- ✦ Estudios Estratégicos.
- ✦ Autodiagnósticos de Empresa.
- ✦ Análisis Sectoriales.
- ✦ Desarrollos en Internet.
- ✦ Fusiones y Adquisiciones.
- ✦ Búsqueda de socios financieros.

## De Profesional a Profesional



Solicite Información, pre-Estudio y datos sobre Ayudas y Subvenciones a [direccion-tecnica@nexopublic.net](mailto:direccion-tecnica@nexopublic.net)



## RESULTADOS

### ▲ Evolución

#### Año Nuevo, vida...

El famoso dicho popular tiene difícil acople en las circunstancias actuales que nos rodean. Lo de 'vida nueva' se antoja un tanto pretencioso, porque todo hace indicar que, al menos a lo largo del primer semestre del año, la vida que nos espera será bastante similar (por desgracia), a la que tuvimos durante gran parte del año pasado. Al menos, desde marzo. Pero el Sector ha demostrado, en múltiples ocasiones, que es capaz de sobreponerse a las dificultades. Sean las que sean.

COYUNTURA / Aunque leve, los viajeros acumulan meses de crecimiento

## El Sector cambia de año con malas sensaciones, pero expectante

El último mes del año nos deparó un incremento del precio del combustible, ya esperado por la evolución del petróleo; un repunte en el número de viajeros, algo tam-

bién previsible tras levantarse buena parte de las restricciones a la movilidad, y una sorprendente subida de las matriculaciones, seguramente por efectos de la normativa.

### INDICADORES NEXOBÚS DE COYUNTURA DEL SECTOR

#### PRECIO DEL GASÓLEO



A pesar de la estabilidad del petróleo este pasado mes, el precio refleja la subida de noviembre.

#### FLUJO DE VIAJEROS

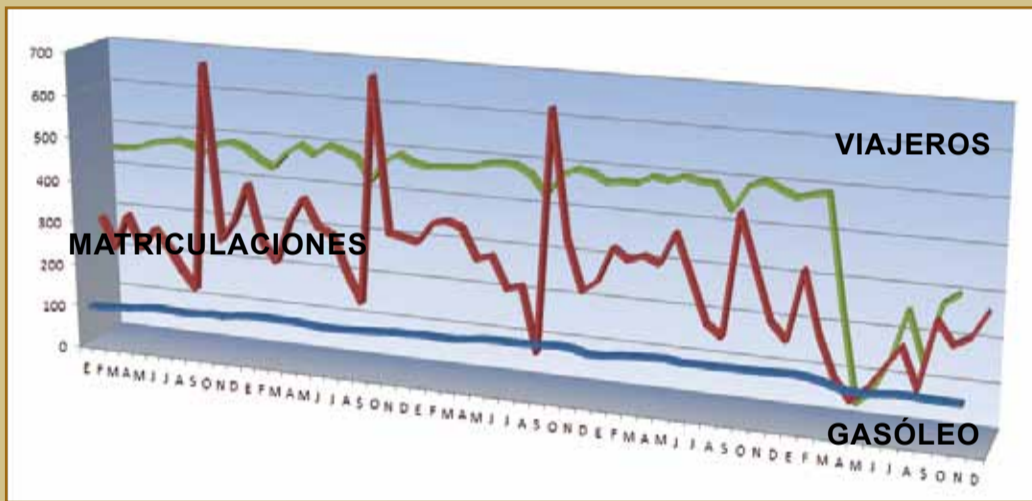


Aunque el total es muy preocupante, se encadenan varios meses de recuperación del total de usuarios.

#### MATRICULACIONES



Como estaba previsto, el año cierra en negativo, pero se aprecia un notable repunte en diciembre.



Fuentes: ANFAC, INE y Ministerio de Fomento

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

### En Ruta



#### El transporte público es seguro (y II)

Miguel Ruiz

LA CIENCIA VIENE rompiendo falsas creencias generadas en estos últimos meses avalando la seguridad en el uso del transporte público. Diversos estudios científicos certifican que el transporte público es un entorno totalmente seguro frente al Covid-19. El último estudio de la Comisión Europea indica que los viajes en autobuses, metros o tranvías son del todo seguros. En comparación con las reuniones familiares o el ocio, que están a la cabeza con casi un 40% de los contagios, el lugar de trabajo (27%) o el entorno sanitario (12%), el transporte público no aparece entre esos lugares que requieren una atención especial.

Expertos en salud pública destacan además que, con las medidas de seguridad impuestas, como el empleo obligatorio de la mascarilla, los continuos procesos de desinfección y limpieza, y los sistemas de ventilación que renuevan el aire, el riesgo de infección es prácticamente nulo, sobre todo en comparación con otras actividades.

Queremos recuperar la confianza en el transporte público y la afluencia que teníamos antes de la pandemia para mantener la movilidad de las ciudades, demostrando que podemos garantizar la seguridad de usuarios y trabajadores.

Para ello, se deben realizar esfuerzos adicionales desde las instituciones locales, regionales y nacionales para comunicar enérgicamente los beneficios del transporte público a la sociedad y restaurar la confianza de los ciudadanos.

Miguel Ruiz es el presidente de Atuc (viene de la pág. 2).



## PREVISIONES

### ▲ Ascenso

#### De Fandabus a la Junta



Juan Carlos García

Juan Carlos García Argenté es, desde el pasado día 17, el nuevo director gerente del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla, tras su designación por parte del Consejo de Administración de la mencionada entidad pública. Hasta ahora desempeñaba el cargo de director de Fandabus.

### ▼ Descenso

#### El Renove ha fracasado



Reyes Maroto

El Ministerio de Industria anunció, a mediados del año pasado, un Plan Renove para ayudar a la adquisición de vehículos más ecológicos. Pero lo cierto es que el retraso en su inicio y su escasa publicidad han provocado que más de 200 millones de euros se queden sin adjudicar.



## Análisis de Actualidad del Turismo y Agencias de Viajes en España

### NEXOTUR

Más de 6.300 páginas

PVP: 9€ Cada Volumen

PVP: 98€ Colección Completa

Solicite su ejemplar o colección:  
suscripciones@nexotur.com



12 Tomos