

La revista  
de mayor difusión  
del transporte  
de pasajeros.  
Autocares, autobuses,  
carrocerías  
y componentes.

Año 30. #302.  
Junio-Julio-Agosto 2024  
[www.revistaviajeros.com](http://www.revistaviajeros.com)

# VIAJEROS

de transporte público en España y Portugal



## REDUCCIÓN DE JORNADA Y JUBILACIONES MÁS TEMPRANAS: UN NUEVO RETO PARA EL SECTOR DEL AUTOBÚS

- Entrevistas: David Moneo, Director de FIAA 2022  
y José Manuel Berzal, presidente UNAUTO VTC • Especial: Posventa •
- Producto: BLEDSYSTEM, telemetría de primera al alcance de todos •

# AMAR TU TRABAJO NUNCA HABÍA SIDO TAN FÁCIL.



El MAN Lion's Coach con el confort de conducción y la seguridad más avanzados.

Siente el poder del confort mientras conduces cada vuelta y cada kilómetro sin esfuerzo. Nuestro MAN Lion's Coach y su nuevo puesto de conducción están repletos de características interesantes y sistemas de asistencia inteligentes que proporcionan un confort y una seguridad extraordinarios. El manejo intuitivo, el diseño ergonómico y los innovadores mandos, como MAN SmartSelect, te permiten concentrarte fácilmente en la carretera. [www.man.eu/lionscoach](http://www.man.eu/lionscoach)





## VERDE QUE TE QUIERO VERDE



Luis Gómez-Llorente  
Director de Viajeros

**E**n este número recogemos muchas de las inquietudes principales que el sector del transporte por carretera sufre en sus propias carnes. Uno de los principales es la transformación energética. Hemos estado en multitud de foros, y los que nos quedan, en los que se trata por activa y por pasiva de lo necesario que es transformar las flotas. En todos esos encuentros profesionales llegamos siempre a la misma conclusión: para ese cambio, hace falta dinero. ¿Y si resulta que tenemos potencial económico para asumir ese gasto extra en las flotas? Pues tampoco es suficiente, porque para muchos segmentos, hablar de propulsión alternativa es todavía algo muy lejano. No es que no exista la tecnología, es que no hay vehículos que cubran las necesidades específicas de algunos servicios. Y ante esta realidad y las exigencias que llegan desde Europa en materia de emisiones, que se han incrementado, pues los operadores de transporte de viajeros se sienten un poco entre la espada y la pared.

Mientras que llegan los vehículos, llega el suministro adecuado y bajan los costes para poder mantener la competitividad de las empresas, pues podríamos conformarnos con otras soluciones que a día de hoy son la única salida y que también contribuyen a las cero emisiones, como el biometano.

Los combustibles renovables parecen ser una herramienta rápida y útil para ponernos en el camino de la descarbonización sin penalizar

la viabilidad económica de las empresas. Por eso, el sector pide a gritos “neutralidad tecnológica” para llegar a la movilidad del futuro sin perecer en el intento.

Esa es una de las aristas del poliedro, pero no la única. La digitalización también está suponiendo grandes dolores de cabeza a los empresarios del transporte. Si bien es difícil llevarla a cabo, quienes ya la han probado también indican que los nuevos sistemas van a revolucionar la eficiencia de la gestión tanto del servicio en sí mismo como de los mantenimientos de la flota. Y es solo la punta del iceberg de lo que podremos hacer con la digitalización.

¿Y si tenemos dinero para descarbonizar y digitalizar? Pues aún tendríamos un problema, y muy serio. No hay conductores profesionales y, en pocos años, un gran porcentaje de los que siguen en activo se jubilarán. En España sobrevuela además la idea de la anticipación de las jubilaciones para los conductores profesionales. A esto se suma la reducción de jornada, que haría necesario contratar a más personas para cubrir los servicios... ¿Podremos garantizar a quienes comienzan a conducir hoy que se jubilarán trabajando como conductores profesionales o está más cerca de lo que parece la conducción autónoma?

Demasiadas dudas para una sola página de Word. Vayamos paso a paso. No se pierdan el número de verano de la revista VIAJEROS.



03



06



10



18



20



22



25



26



30

**03 EDITORIAL**

Verde que te quiero verde

**18 ENTREVISTA**

David Moneo, Director de FIAA 2022

**25 JORNADAS**

II Simposio de Transporte Colectivo de Viajeros y Mercancías

**06 EN PORTADA**

Reducción de jornada y jubilaciones más tempranas

**20 ASOCIACIONES**

Todo sobre el CONFEBUS Journey 2024

**26 ASOCIACIONES**

ASTIC celebra su Asamblea y el Foro Empresarial de Transporte

**10 REPORTAJE**

BLEDSYSTEM, telemetría de primera al alcance de todos

**22 ASOCIACIONES**

ANETRA pide un cambio de modelo para mejorar la movilidad

**30 REPORTAJE**

MAN cumple 50 años en España



VIAJEROS  
de transporte público en España y Portugal

**Depósito Legal:** M-23.188-1995

**Revista fundada por:** Jesús Gómez Llorente

**Dirección:** Luis Gómez-Llorente

**Redacción:** Isabel Blancas Maldonado

**Marketing & Publicidad:** Paloma Buitrón Susaeta

**Pruebas Técnicas:** Antonio Juliá Fernández

**Maquetación:** Infocomunicación

**Colaboradores:**

Francisco Sánchez-Gamborino (Abogado. Doctor en Derecho)

Verónica Olivera Villanueva (Periodista)

José Carlos Cámara Molina (Periodista)

**Sección Oficial:**

**aetram** *Tascabus*

Los artículos firmados expresan el criterio de sus autores, sin que ello suponga que TRANSPORTE 3 ni las respectivas empresas de los colaboradores compartan necesariamente las opiniones expuestas por los primeros.

C/ Padilla, 72

Tel.: 91 401 69 21 / 91 401 34 39

[www.editec.es](http://www.editec.es) / [editec@editec.es](mailto:editec@editec.es)



#### 12 FERIAS

Inscríbete en los premios a los Talentos Europeos de la Movilidad

#### 16 ENTREVISTA

José Manuel Berzal, presidente UNAUTO VTC

#### 24 ASOCIACIONES

Celebrado el II Congreso de AET

#### 32 ESPECIAL

Una postventa cada vez más eficiente

ORGANIZADOR DE LOS PREMIOS NACIONALES DEL TRANSPORTE





# REDUCCIÓN DE JORNADA Y JUBILACIONES MÁS TEMPRANAS

LAS NUEVAS MEDIDAS LABORALES ANUNCIADAS PREOCUPAN AL SECTOR DEL TRANSPORTE

**EL SECTOR CONSIDERA QUE LA FALTA DE CONDUCTORES PROFESIONALES SE VA A VER FUERTEMENTE AGRAVADA SI SE ADELANTA LA EDAD DE JUBILACIÓN. ESTO JUNTO A LA REDUCCIÓN DE LA JORNADA LABORAL ANUNCIADA, CREARÍA GRAVES PROBLEMAS PARA PRESTAR LOS SERVICIOS**

**E**n un marco de escasez de conductores profesionales que pone en jaque al sector del transporte por carretera, tanto de viajeros como de mercancías, las nuevas medidas anunciadas por el Gobierno en materia laboral podrían empeorar aún más la situación, a juicio de las asociaciones sectoriales.

Por un lado, la patronal del autobús señala que la medida general de reducción de la jornada dificultaría considerablemente la prestación de los servicios de transporte. Por otro lado, la propuesta de adelantar la edad de jubilación de los conductores causaría una falta aún mayor de estos profesionales.

## PREOCUPADOS POR LA REDUCCIÓN DE LA JORNADA LABORAL

La nueva jornada laboral propuesta pasa de 40 horas a 37,5 horas semanales. ATUC y CONFEBUS enviaron una carta a la vicepresidenta segunda del Gobierno, Yolanda Díaz, para expresarle su preocupación ante los perjuicios que la reducción de la jornada laboral tendría en el cumplimiento de servicios esenciales para el ciudadano.

Ambos colectivos destacan la imposibilidad impuesta por la tasa de reposición para llevar a cabo nuevas contrataciones e insisten en la imposibilidad de trasladar los incrementos de costes a aquellas explotaciones que se rigen por contratos de concesión dada la legislación vigente.

## ¿CUÁNTO COSTARÍA LA REDUCCIÓN DE LA JORNADA LABORAL AL SECTOR DEL AUTOBÚS?

ATUC y CONFEBUS encargaron un informe especializado para saber cuál sería el gasto de personal asociado a la reducción de la jornada laboral de 40 a 37,5 horas semanales. El informe analizó el transporte urbano y suburbano de pasajeros en autobús, el transporte regular interurbano y los servicios discretionales en autocares, así como los servicios de autobuses dentro de los aeropuertos.

La principal conclusión del informe es que el incremento de personal asociado a la reducción de la jornada laboral de 40 a 37,5 horas semanales podría situarse en una cuantía superior a los 300 millones de euros anuales. Algo que “será insostenible”, según las impresiones de ATUC y CONFEBUS. Ambas organizaciones recuerdan que la productividad del sector está directamente relacionada con el número de horas trabajadas, por la propia actividad en sí, por lo que la reducción implicaría una caída inmediata de productividad de este sector estratégico. Reivindican el papel estratégico del transporte público, que “apuesta por la descarbonización del sector y por un modelo eficiente, sostenible, justo e inclusivo que impulse el proceso de reducción de emisiones para cumplir con las exigencias de las agendas 2030 y 2050”.

#### EL PROBLEMA DEL ABSENTISMO LABORAL

A esta reducción laboral hay que añadirle otra cuestión: el absentismo. Éste impacta también en una posible reducción de la jornada laboral.

Desde CEPYME, la Confederación Española de la Pequeña y Mediana Empresa, se indica que se ha disparado desde la pandemia y, por ello, insta al Gobierno a mejorar la gestión de las bajas. Afirma la confederación que el absentismo se ha estan-



cado en los niveles máximos registrados en la pandemia. A pesar de estar legalmente reconocidas, las bajas tienen un coste para las empresas, que es un lastre mayor para las pymes, debido a sus menores recursos.

En su jornada “El impacto del absentismo en las pymes” se habló, entre otras cuestiones, de la saturación de los servicios públicos sanitarios en la gestión de la Incapacidad Temporal. CEPYME apostó por brindar a las Mutuas un mayor papel en la atención sanitaria para agilizarla y reducir el absentismo.

---

**SEGÚN ATUC Y CONFEBUS, LA REDUCCIÓN DE LA JORNADA LABORAL SUPONDRÍA UN COSTE DE 300 MILLONES DE EUROS ANUALES PARA EL SECTOR Y PODRÍA AFECTAR AL CUMPLIMIENTO DE SERVICIOS PÚBLICOS ESENCIALES**

---

# GRAND ISUZU TORO

## GRAND TORO



### COMPACTO

8,5m. de longitud



### FIABLE

Motor Cummins 210CV  
Caja de cambios ALLISON



### VERSÁTIL

Clase II y Clase III  
37 pasajeros  
Maletero 4,6m<sup>2</sup>



Mobility Bus Spain S.L.

Importador oficial de Isuzu Bus en España

Av. de Córdoba nº13, P.I.La Carrehuela, Nave 4, Valdemoro, Madrid

+34 609 108 656 | info@mobilitybus.es | www.mobilitybus.es



**ISUZU BUS**

## SEGÚN UN ESTUDIO DE LA IRU, ANALIZADO POR ANETRA, EN ESPAÑA, MÁS DEL 30% DE LOS CONDUCTORES PROFESIONALES ACTUALES SOBREPASAN LOS 55 AÑOS

Según se indicó en ese foro, en una década se ha multiplicado por dos el porcentaje de horas perdidas por bajas médicas. Y según los datos del Instituto Nacional de Estadística (INE), el promedio de horas no trabajadas por asalariado ha subido un 32,3% entre 2018 y 2023, de 86 horas en 2018 a 113 horas. Es decir, en 2023 el absentismo equivalió a 14 días laborables por empleado. Estos datos son generales, no concretos del sector del transporte.

El V Acuerdo para el Empleo y la Negociación Colectiva (AENC), rubricado por CEPYME, CEOE y los sindicatos CCOO y UGT en 2023, ya refleja en su Capítulo VII la preocupación de los agentes sociales sobre la evolución de las IT por contingencias comunes, que derivan del aumento de las listas de espera médica, así como del aumento de la edad de la población trabajadora.

### ADELANTAR LA EDAD DE JUBILACIÓN DE LOS CONDUCTORES PROFESIONALES

El Congreso de los Diputados, por solicitud de ERC, aprobó, sin ningún voto en contra, una proposición no de ley para adelantar la edad de jubilación de los conductores profesionales. En otros sectores de carácter también peligroso por la actividad desarrollada ya cuentan con esta diferenciación del régimen general de jubilaciones. De hecho, la legislación española indica que la edad mínima de jubilación se podrá rebajar en "aquellos grupos o actividades profesionales cuyos trabajos sean de naturaleza excepcionalmente penosa, tóxica, peligrosa, insalubre o causen elevados índices de mortalidad". Ya disfrutaban de esta ventaja otros profesionales. La portavoz de ERC en el Congreso, Inés Granollers, afirmó los profesionales del volante son un también un colectivo de riesgo.

La solicitud de ERC viene justificada por la importancia que la edad supone en el desempeño de la conducción, que requiere estar en buenas

condiciones visuales, auditivas y motrices para evitar aumento de la siniestralidad y los accidentes de tráfico. Según los datos aportados por la diputada, a partir de los 55 años, los accidentes laborales de los conductores profesionales triplican los de personas de la misma edad en otros sectores.

### EL IMPACTO DE ANTICIPAR LA JUBILACIÓN

ANETRA ha indicado que seguirá de cerca la tramitación de la proposición de ley para rebajar la edad de jubilación de los conductores. "En un contexto como el actual, de escasez de chóferes cualificados y crecimiento de la edad media de los conductores de autocar, esta nueva iniciativa del legislador podría tener un importante impacto en la actividad de las empresas del sector", se señala desde la asociación.

ANETRA recuerda que los datos de la Administración Central del Estado ponen de manifiesto que en materia de siniestralidad este tipo de transporte ofrece la movilidad por carretera más segura de todas."

### LAS CIFRAS DEL PROBLEMA

ANETRA señala que "la situación del mercado laboral de conductores de autobús y autocar en Europa, está disminuyendo constantemente en los últimos años, hasta el punto de que desde la Organización Internacional del Transporte por Carretera (IRU) se habla de un aumento de la demanda del 43% entre enero y septiembre, y se pronostica una escasez para 2026." Indica también que la escasez de conductores se está saliendo de control, impulsada por el aumento de la demanda de transporte, y, por el envejecimiento de la población. El estudio de la IRU señala que en 2021 había unas 12.000 plazas vacantes en cuatro países sobre los que basa el análisis, por ser los que más tráfico de transporte por carretera de viajeros tiene en Europa, como son Polonia, Dinamarca, España y Alemania, y que se espera que vaya creciendo a un ritmo de un 20% hasta 2026.

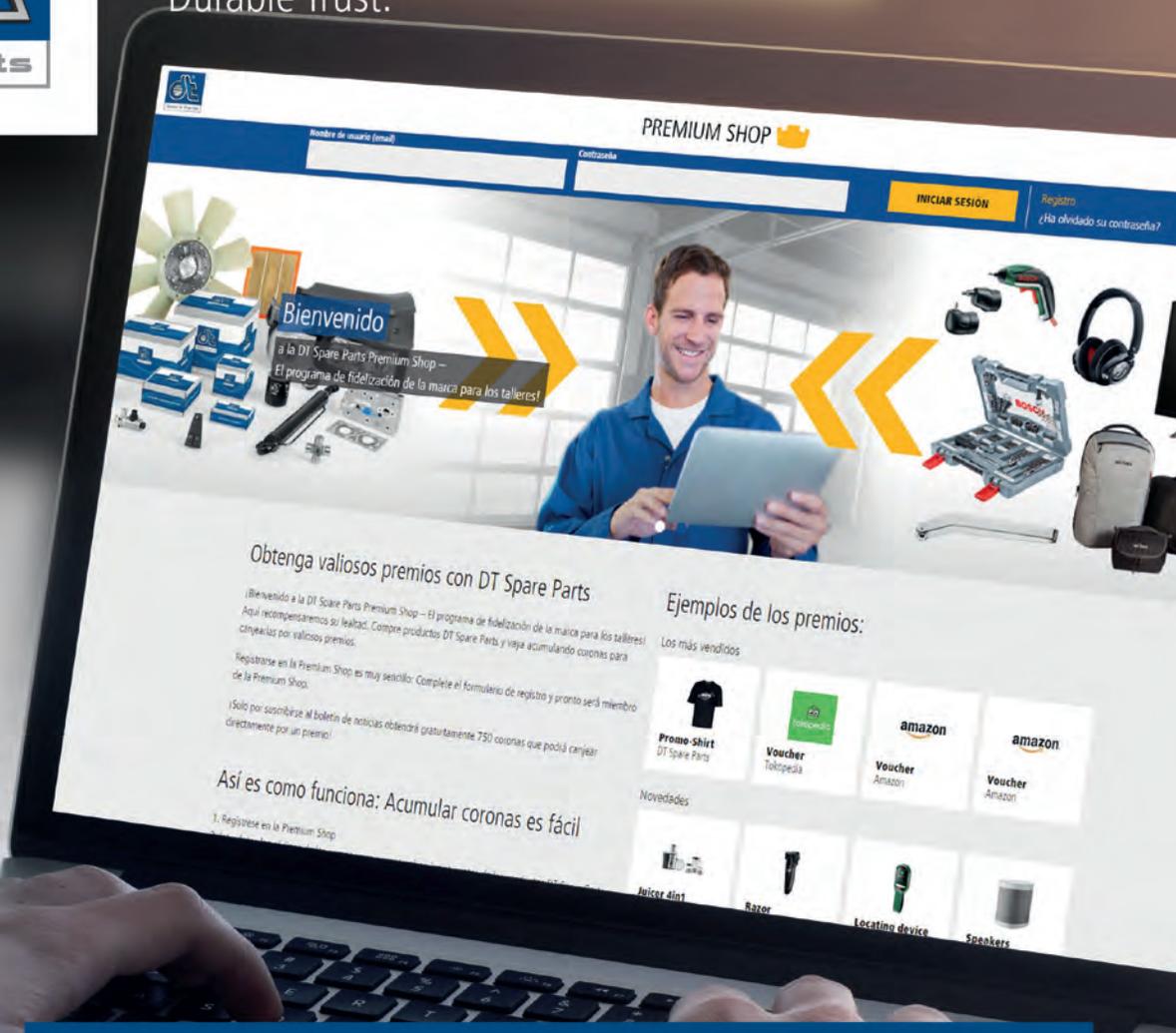
En el caso de España, IRU anticipa que la situación de incremento del transporte, sobre todo turístico, tras la pandemia, y el aumento de las jubilaciones, puede tener un efecto, significativamente, multiplicador, hasta por nueve de cara al 2026. De hecho, en los nueve primeros meses de año, el informe destaca una demanda de conductores del 50%. Para 2026, IRU considera que se van a producir 37.000 vacantes en España.

En España, más del 30% de los conductores actuales sobrepasan los 55 años.





Genuine Quality.  
Durable Trust.



# 365 días

# de premios



Acumula coronas y canjéalas por valiosas recompensas.  
[premiumshop.dt-spareparts.com](http://premiumshop.dt-spareparts.com)

# BLEDSYSTEM, TELEMETRÍA DE PRIMERA AL ALCANCE DE TODOS

POR CADA EURO INVERTIDO EN CONTROL DEL TCO CON BLEDSYSTEM, RETORNAN CINCO

**BLEDSYSTEM, PROPIEDAD DE LA EMPRESA ADN MOBILE SOLUTIONS, ES LA SOLUCIÓN DE TELEMETRÍA DEFINITIVA PARA REDUCIR LOS GASTOS OPERACIONALES POR KILÓMETRO DE LOS OPERADORES DE TRANSPORTE PÚBLICO, CON INDEPENDENCIA DE SU TAMAÑO**

La telemetría de Bledsystem da valor a todas las áreas de las empresas de transporte de viajeros, desde las operaciones y los vehículos hasta la labor de los conductores y de los responsables de la compañía. Este sistema maneja una gran cantidad de datos fiables, que permiten tener una visión 360° del operador, y proponerle así acciones basadas en IA con un retorno medible para reducir drásticamente su TCO (Costes de operación - Total Costs of Ownership).

#### 100% INTEROPERABLES



Poner en funcionamiento Bledsystem es fácil para el usuario, ya que es 100% interoperable con todas las marcas de vehículos y sistemas embarcados, por lo que no requiere duplicar equipos.

#### RESULTADOS GARANTIZADOS



Con este sistema de telemetría se pueden reducir los gastos de energía en más de un 25% por combustible, pero también los de mantenimiento. En cuanto a la disminución de accidentes, es de más del 15%. Si nos centramos en la mejora de confort y conducción, éstas aumentan más del 40%... Podemos decir que por cada euro que un operador invierte en Bledsystem, retornan cinco euros.

#### ESPECIALMENTE ACONSEJABLE PARA LA ELECTROMOVILIDAD



Es más, la llegada de los e-buses impone una complejidad desconocida hasta ahora. Bledsystem ha conseguido los siguientes resultados en los e-buses: autonomía y rangos óptimos (+40% aumento autonomía), menor gasto



energético (35-40%), menores incidencias para una operación predecible y menos autobuses para el mismo servicio (un 5% menos de autobuses).



### ¿PUEDE CUALQUIER OPERADOR OBTENER ESTOS RESULTADOS?



Todos los operadores pueden beneficiarse de Bledsystem. Cada uno elige su plan de actuación conforme a sus necesidades e intereses. Para ello, se estudia primero su perfil y sus datos actuales. Con todo ello se proyecta una reducción personalizada de los costes de operación (TCO) y un plan medible para alcanzarlo con retorno de la inversión siempre antes del primer año.

### ¿VOY A TENER TIEMPO PARA SACARLE PARTIDO A BLEDSYSTEM?



Uno de los miedos tradicionales de los operadores es no tener tiempo para exprimir a fondo todas las ventajas de la telemetría. Bledsystem propone un plan de acción basado en IA personalizado y escalonado. No crea procesos ni tareas artificiales, sino que incorpora una metodología y recomendaciones a procesos ya existentes en el operador. Por eso, los resultados son inmediatos y mantenibles en el tiempo. Además, los operadores nunca están solos, cuentan con el equipo de expertos de Bledsystem, con un soporte continuo de primera clase.

### AYUDAS PARA FINANCIAR SU IMPLANTACIÓN



Existen ayudas para incorporar sistemas como Bledsystem, enfocados a la eficiencia operacional y reducción de emisiones a partir de un análisis avanzado de la información. Estas ayudas varían en función de las comunidades, pero existen otras de alcance nacional. La compañía también ayuda y asesora para poder optar a esas subvenciones.

### OBLIGATORIEDAD POR NORMATIVA Y EN LAS NUEVAS CONCESIONES



Ciertamente, las nuevas normativas nacionales o de la UE imponen a los operadores la adopción progresiva de sistemas de gestión de la energía basados en datos. Tal es el caso de la reciente Ley de Movilidad Sostenible en España. Independientemente de estos requisitos legales, los operadores que quieran mantenerse competitivos y optar a las concesiones de forma rentable deben adoptar sistemas de este tipo o estarán fuera del mercado en pocos años.

### DESDE EL EQUIPO DE BLEDSYSTEM SON OPTIMISTAS CON EL PANORAMA ACTUAL DEL SECTOR



Fernando Aparicio Martínez, Chief Commercial Officer de Bledsystem: "La mentalidad ha cambiado sobre todo tras la pandemia. Los operadores son conscientes de que la información precisa y completa es

## "CON BLEDSYSTEM HEMOS ENCONTRADO BENEFICIOS EXTRAORDINARIOS"

ÁNGEL BLANCO, JEFE DEL DEPARTAMENTO DE OPERACIONES DE TUSSAM

"Con Bledsystem hemos encontrado beneficios extraordinarios, como la reducción del estrés de los conductores, mayor confort para los pasajeros, reducción del mantenimiento y también descenso de la siniestralidad hasta en un 11%, entre otras mejoras", indica Ángel Blanco, Jefe del Departamento de Operaciones de TUSSAM.



poder y las oportunidades de mejora son enormes. Los pasajeros, los ciudadanos y las comunidades son cada vez más exigentes y prefieren aquellos operadores comprometidos con el medio ambiente y con su seguridad y confort."



Iñaki Iguaran Valle, Chief Revenue Officer de Bledsystem: "Seguiremos aportando valor a los operadores como hasta ahora. De hecho, Bledsystem tiene una tasa de retención de clientes cercana al 100%, con clientes que llevan con nosotros más de 10 años. Este es el mejor de los indicadores de que vamos por el buen camino."

### BLEDSYSTEM CONSOLIDA SU LIDERAZGO FUERA Y DENTRO DE ESPAÑA

Sagalés, Francisco Larrera, Avanza, Alsa, Vectalia, Moventis, Transvía o empresas públicas como TUS Santander y TUSSAM, en España, así como Alsa Marruecos, ATM en Milán y MPT en Malta, confían ya en Bledsystem para reducir sus gastos operacionales de forma continua.



## BLEDSYSTEM DEFINE LÍNEAS BASE, OBJETIVOS DE ENERGÍA Y SEGURIDAD, Y UN PLAN DE ACCIÓN ASOCIADO CON AHORROS CONSEGUIDO, EN SOLO 8 SEMANAS



# ¿TIENES TALENTO PARA LA MOVILIDAD?

INSCRÍBETE EN LOS PREMIOS A LOS TALENTOS EUROPEOS DE LA MOVILIDAD

## COMO EN EDICIONES ANTERIORES, EUMO EXPO 2024 HONRARÁ A MUJERES Y HOMBRES QUE TRABAJAN PARA PROMOVER EL TRANSPORTE PÚBLICO Y LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

**E**l Salón de la Movilidad Europea abrió el plazo de inscripciones para poder participar en los trofeos a los Talentos Europeos de la Movilidad. Estos galardones se celebran en el marco de la feria EuMO Expo 2024. La fecha límite de presentación de inscripciones es el 21 de julio de 2024.

Seguramente habrá colegas y empleados en su empresa, startup, autoridad local, institución u organización sin fines de lucro que merezcan especialmente el reconocimiento de sus pares de todo el sector. Ahora le toca a usted nominar a una o más personas de su propia organización o de cualquier otra entidad involucrada con el transporte público y la movilidad sostenible. Las autonominaciones también son posibles.

### UN JURADO DE 6 PAÍSES EUROPEOS

Miembros de la prensa europea se reunirá para decidir los cinco premios. El jurado de los Premios Europeos Talento en Movilidad está formado por seis profesionales de la prensa especializada de toda Europa, reconocidos por su experiencia y compromiso con el transporte público: Luis GOMEZ-LLORENTE, Viajeros (España); Robert JACK,

Passenger Transport (Reino Unido); Marie-Hélène POINGT, Ville Rails & Transports (Francia); Annika SCHOENEN, Nahverkehrs praxis (Alemania); Riccardo SCHIAVO, Autobus (Italia); y Marcel SLOFSTRA, OV magazine (Países Bajos)

### CINCO CATEGORÍAS DE TALENTOS IMPULSANDO LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

Los Premios Europeos Talento en Movilidad distinguen a los profesionales que destacan por su talento, innovación y aportaciones a la movilidad sostenible. Los premios cubren cinco categorías: Al Mejor talento joven; Mejor gerente/directivo; Mejor director de proyectos; Premio especial a la carrera; y Premio de los Usuarios Web. Para esta última categoría, los internautas podrán votar a su candidato favorito a partir del 22 de agosto.

### MIGUEL RUIZ, PRESIDENTE DE ATUC, FUE TALENTO EUROPEO DE LA MOVILIDAD EN 2016

Miguel Ruiz, gerente de la Empresa Malagueña de Transportes (EMTSAM), entidad responsable de la gestión del transporte urbano en la ciudad andaluza, y presidente de la Asociación de Empresas Gestoras de los Transportes Urbanos Colectivos (Atuc), fue distinguido con el prestigioso Premio 'Talentos de la Movilidad 2016' en la categoría de Mejor Directivo, por su compromiso con el transporte público y sus iniciativas para mejorar la movilidad en Europa.

¡Tu puedes ser el siguiente, apúntate!



# Lunas y Parabrisas

Más de **1000** referencias  
Parabrisas Ventanas y lunas

## STOCK PROPIO

Lunas y parabrisas Homologados  
Homologación Europea R43  
Fabricantes de Primeros equipos  
Garantía y calidad del Producto  
Distribución directa

## SOMOS ESPECIALITAS

Parabrisas u lunas primeros equipos  
Somos distribuidores  
Negociación de Stocks  
Estudio de flota a la carta  
Compromiso y Calidad  
Garantía de servicio  
Plazo de entrega 24-72 Horas  
a cualquier punto de España y Portugal



## ASISTENCIA

Línea telefónica  
asistencia técnica

## SOPORTE

Equipo comercial  
especializado

## SERVICIOS

Servicio de atención al cliente  
Diseño de planos  
Estudio de flotas

C/Osca, 20 nave 4, parc. ALI 2.1  
Plataforma Logística PLAZA  
50197 Zaragoza ESPAÑA  
+34 876 26 95 50 • +34 876 76 89 94  
[info@cbmiberica.eu](mailto:info@cbmiberica.eu)

[www.cbmcompany.com](http://www.cbmcompany.com)



# EL SECTOR DEL VTC COGE FUERZA

## NUEVO CONVENIO PARA LOS CONDUCTORES DE VTC DE MADRID

**EL NEGOCIO VTC SIGUE CRECIENDO EN NUESTRO PAÍS Y SE HA CONVERTIDO EN UNA GRAN FUERZA DE CONTRATACIÓN. EN MADRID, DONDE SE ACABA DE FIRMAR EL CONVENIO, HAY UNOS 17.000 CONDUCTORES DE VTC DE UNAS 500 EMPRESAS QUE PRESTAN ESTE SERVICIO**

**D**espués de más de seis meses, finalmente se ha firmado el acuerdo que pone fin a la negociación del Segundo Convenio Colectivo de transporte de pasajeros de la Comunidad de Madrid en vehículo de turismo mediante arrendamiento con licencia VTC. Ha sido firmado por el sindicato mayoritario del sector de la VTC, SLT, con las patronales del sector, UNAUTO y ASEVAL. Se desconvocaron así las huelgas y manifestaciones programadas para estos meses de junio y julio.

### VIGENCIA HASTA DICIEMBRE DE 2026

Su vigencia es desde este pasado mes de mayo, hasta el 31 de diciembre de 2026. Los conductores pasarán a tener un salario de 17.100 euros anuales. Esto supone un incremento del 7,7% aplicable desde el mes de mayo. Es el segundo convenio aprobado para el sector en Madrid. Según afirma el SLT, "ahora mismo es el mejor convenio nacional del sector de la VTC en cuanto a condiciones de trabajo y salario". Estas son algunas de las Mejoras económicas y sociales alcanzadas:

- El salario para los trabajadores que tienen al menos 6 meses de antigüedad se aumenta en un 7,7 %. Pasa de 15.876 a 17.100 €, apli-

cable desde mayo de 2024. Para el 2025 y 2026 todos los conceptos aumentan un 4 % cada año.

- Se suprime el RD 1561/1995 de jornadas especiales de trabajo que permitía aumentar la jornada ordinaria en 20 horas semanales de tiempo de presencia. Por tanto, se queda la jornada anual de 1.776 horas equivalentes a 38 horas y 50 minutos semanales como tiempo de trabajo únicamente, sin permitirse ya ningún tipo de extensión adicional. Se reconoce como tiempo efectivo de trabajo los tiempos de taller, gestiones con la empresa y espera de disponibilidad de vehículos, entre otros.
- La jornada laboral pasa a ser de 8 horas más 30 minutos de descanso, en vez de 8 horas más una hora de descanso que había anteriormente.
- Es obligatorio entregar a cada trabajador que lo solicite su registro horario. Se mantiene la formación continua obligatoria por las empresas, mayor claridad y transparencia en las nóminas de los trabajadores debiendo incluirse todos los conceptos como antigüedad, nocturnidad y horas extras en su caso.

Desde SLT se indica: "En definitiva, los trabajadores del sector VTC de Madrid, verán mejoradas sus condiciones laborales tanto en jornada como económica y socialmente. A corto plazo, donde SLT tenga implantación mayoritaria, se procurará que este mismo Convenio sea referencia para otras Comunidades Autónomas e igualar así las condiciones de trabajo."



# El espacio es tuyo.

## Nuevos Clase V y EQV.

Ahora tus trayectos alcanzan un nuevo nivel de la mano de un diseño innovador y un equipamiento superior que harán que tus clientes viajen con todo el confort. Disfruta de sus asientos premium, su techo panorámico expansivo, puertas correderas por ambos lados y un gran paquete de conectividad.

Disponible con motor diésel, de hibridación suave y 100% eléctrico, tú eliges.





# “CRECIMIENTOS INNECESARIOS DEL NÚMERO DE AUTORIZACIONES SERÍA NEGATIVO PARA LA CALIDAD DEL SERVICIO”

JOSÉ MANUEL BERZAL, PRESIDENTE UNAUTO VTC

**UNAUTO VTC CUENTA CON UN NÚMERO IMPORTANTE DE EMPRESAS EN TODAS LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS, LO QUE LE ACREDITA DE MANERA CUANTITATIVA Y CUALITATIVA COMO UNO DE LOS MEJORES INTERLOCUTORES DEL SECTOR**

**C**ómo nace UNAUTO VTC y cuáles son sus objetivos?

UNAUTO VTC, es una Asociación Profesional constituida legalmente en el año 2010, manteniéndose como un referente del sector del arrendamiento de vehículos con conductor en España, como Entidad Asociativa privada sin ánimo de lucro, con personalidad jurídica y patrimonio propio e independiente del de sus

asociados. Su espectro asociativo está integrado por empresas y autónomos titulares de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor y/o de cualquier otra forma de movilidad actual o futura, que prestan servicios en el sector de la movilidad. Entre sus funciones están: Defensa y mejora de los intereses de sus asociados, e igualmente actuación y representación ante las distintas administraciones y entidades públicas competentes en la materia, máxime ante la existencia de los numerosos cambios legislativos que ha padecido el sector. Oferta de servicios en áreas de interés: promoción económica, empleo, formación profesional, gestión de flotas, defensa jurídica, seguros, etc. En esencia, trabajamos para proporcionar a nuestros asociados apoyo en aquellas áreas necesarias para el desempeño de su actividad. UNAUTO VTC pretende ser un referente nacional e internacional de la movilidad sostenible, segura y confiable.

¿Cómo ha evolucionado el sector en nuestro país?

¿Sigue creciendo?

Los VTC han formado parte del sistema español de transporte durante décadas, ofreciendo una alternativa más de movilidad urbana a disposición de los ciudadanos, junto al transporte público colectivo o el servicio del taxi. Alternativas a las que recientemente nuestras ciudades han sumado otras, como los vehículos de alquiler por horas, los servicios de bicicletas compartidas, o los patinetes eléctricos, entre otros. Durante los últimos años y fruto del periodo de liberalización que se produjo entre los años 2009 y 2015, el sector VTC ha experimentado un rápido crecimiento que continúa en la actualidad: nuestra actividad es cada vez más demandada por la población que busca un medio de transporte rápido, seguro y sostenible. UNAUTO VTC es una patronal responsable que apuesta por un crecimiento del número de autorizaciones VTC en aquellas autonomías donde se produzca un desequilibrio entre la oferta y la demanda, estando en contra de un crecimiento de las mismas que sea innecesario, ya que eso generaría serias dificultades de supervivencia a todos los actores que conforman el ecosistema de la movilidad. Como ejemplo, destaca la CAM (Comunidad Autónoma de Madrid), en la que existe un equilibrio entre oferta y demanda, ya que en la actualidad no es necesario que se incremente el número de autorizaciones VTC ni de licencia de taxi. Bien al contrario, sucede en Barcelona, donde ese equilibrio no existe y resulta imprescindible que todas las autorizaciones existentes en la actualidad puedan realizar, sin excepción, servicios urbanos. UNAUTO VTC es la única patronal del sector VTC que, de manera seria y responsable, afronta la realidad actual con criterios objetivos y está dispuesta a apoyar un crecimiento del número de autorizaciones en aquellas ciudades donde de verdad sea imprescindible incrementar la oferta por razones objetivas.

Además, hay que destacar que crecimientos innecesarios del número de autorizaciones sería negativo para la calidad del servicio que reciben los consumidores y usuarios y solo buscaría la ruina del sector del VTC y el del Taxi. Así mismo, UNAUTO VTC es la patronal que mejor defiende los intereses del sector en sus diferentes modalidades, gran turismo y plataformas digitales.

¿El incesante crecimiento del turismo ha repercutido en su volumen de trabajo?

Resulta notorio que las principales ciudades de nuestro país cada vez van contando con una afluencia mayor de turistas, nacionales y extranjeros, a los que le gustaría moverse en este tipo de transporte VTC, o al menos tener la posibilidad de elegir entre los diversos modos de transporte de viajeros por carretera en libertad. En casi todas las comunidades autónomas el sector VTC ha experimentado un aumento en su volumen de trabajo; por ejemplo, en ciudades como Barcelona, Madrid, Málaga o Valencia, el turismo va aumentando todos los años, y



ello a pesar de que en alguna de ellas se nos impone fuertes restricciones legislativas a nuestra actividad, caso de Barcelona, Baleares o Valencia. Piénsese que, según la Organización Mundial del Turismo, de la que UNAUTO VTC es miembro, ya solo el turismo internacional alcanzó en nuestro país el 97% de los niveles anteriores a la pandemia en el primer trimestre de 2024.

¿A qué retos cree que se enfrenta actualmente el servicio VTC?

La máxima aspiración de nuestra actividad profesional es poder operar con una seguridad jurídica suficiente, que nos conduzca a un marco de competitividad justo y sano: esto siempre va a redundar en beneficio de los usuarios y su libertad de elección para desplazarse. Igualmente, otra de nuestras prioridades es contribuir activamente a la descarbonización del transporte.

¿Cómo están contribuyendo a la descarbonización del transporte?

Los VTC son un aliado para el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible en materia de movilidad. El uso de la tecnología, al que las VTC han sabido adaptarse, puede contribuir a abaratar los precios del transporte urbano, crear nuevas oportunidades económicas, ofrecer una alternativa viable al uso del vehículo privado, complementar la red de transporte público y contribuir a una movilidad más limpia y sostenible. Igualmente, desde nuestra asociación se lleva tiempo impulsando la renovación de flotas con vehículos ECO o 0, incluso antes de que esto se fuera imponiendo por las diversas legislaciones, siendo nuestro principal objetivo la consecución de una movilidad sana, segura y sostenible.

De igual manera, apostamos por la electrificación de las flotas, por lo que trabajamos con las administraciones al objeto de ser beneficiarios de ayudas que faciliten a autónomos y empresarios del sector alcanzar este objetivo.

¿Qué avances tecnológicos están introduciendo en sus servicios?

Al igual que ha ocurrido en muchos otros sectores, también en el ámbito del transporte la tecnología ha propiciado la aparición de nuevos servicios y alternativas a disposición de los ciudadanos. Un cambio al que las VTC, insisto, han sabido adaptarse, modernizándose y ofreciendo a sus clientes un servicio más rápido, asequible y de mayor calidad, lo que así mismo constituye un beneficio para la sociedad en general y el tráfico rodado en particular, pues se reduce considerablemente la circulación de vehículos sin pasajeros

---

**UNAUTO VTC TIENE UNA REPRESENTATIVIDAD DEL 44,92% EN LA SECCIÓN DE ARRENDAMIENTO DE VEHÍCULOS CON CONDUCTOR DEL DEPARTAMENTO DE VIAJEROS DEL CNTC Y DEL 50,96% EN EL COMITÉ MADRILEÑO DE TRANSPORTE POR CARRETERA**

---



# “LAS EMPRESAS PARTICIPANTES LOGRAN EL MÁXIMO RETORNO A SU INVERSIÓN”

DAVID MONEO, DIRECTOR DE FIAA 2022

**FIAA 2024 SE CELEBRARÁ DEL 22 AL 25 DE OCTUBRE EN IFEMA MADRID TRAS DOS AÑOS DESDE SU ÚLTIMA EDICIÓN**

**C**uáles son las cifras resumen de este certamen?

A cuatro meses vista de su celebración, tenemos ya a más de un centenar de empresas que han confirmado su presencia, reservando alrededor del 80% de la superficie disponible. Una cifra de participación empresarial que supone el 75% de la cuota de mercado de marcas de autobuses y autocares de España. El buen arranque de la comercialización de la mayor convocatoria del sur de Europa de esta industria, iniciada el pasado mes de febrero, confirma las positivas expectativas que despierta esta convocatoria, que cumple su décimoquinta edición, y que recupera su bienalidad. Precisamente esas expectativas nos han obligado a ampliar un pabellón más, para dar cabida a la amplia oferta que esperamos acoger, con lo que FIAA 2024 ocupará los pabellones 8 y 10, además de una zona exterior para poder realizar pruebas con los vehículos.

Quiero resaltar el renovado respaldo de la Asociación Nacional de Fabricantes de Carrocerías de Autobuses, ASCABUS, que garantiza la presencia de buena parte de sus asociados, incluidos los principales fabricantes de vehículos, industria auxiliar y carroceros. Al apoyo de ASCABUS, se suma el del resto de agrupaciones de este importante segmento económico, con su presencia en FIAA. Ellas son ANETRA, la

Asociación Nacional de Empresarios de Transportes en Autocares; ATUC, la Asociación de Transportes Públicos Urbanos y Metropolitanos; CONFEBUS, la Confederación Española de Transporte en Autobús; DIREBUS, la Asociación de Empresas de Autocares, y ANTROP, la Asociación Nacional de Transporte de Pasajeros de Portugal.

¿Y cómo son en relación con la última edición de FIAA 2022?

Con esas más de cien empresas que han confirmado ya su asistencia, superamos ampliamente a los 70 registrados en la última edición de 2022. Una convocatoria que venía aún marcada por las dificultades post pandemia por las que atravesaba este sector y, en general, toda la economía. Ahora mismo, nos encontramos en un entorno económico y sectorial mucho más favorable y se observa que hay ganas de feria, y de aprovechar la magnífica oportunidad que ofrece una plataforma comercial y de negocio privilegiada como es FIAA, para dar a conocer el importante esfuerzo en I+D de este importante segmento económico. Como señalaba antes, la alta demanda empresarial que estamos registrando nos ha impedido a abrir un pabellón más, lo que supondrá un 66% más de superficie expositiva disponible en relación con 2022.

¿Siguen siendo interesantes las ferias sectoriales, cómo han evolucionado?

Naturalmente las ferias siguen siendo imprescindibles para fomentar el establecimiento de estrechas relaciones comerciales entre empresas y visitantes profesionales. Además, es una gran oportunidad para mostrar a las instituciones y sociedad la potencia tecnológica de un sector y su papel estratégico en la economía del país. Aunque también, desde luego, hemos sabido adaptarnos a las nuevas tecnologías y aprovechar las magníficas posibilidades que ofrecen, para ayudar a nuestros clientes, tanto expositores como visitantes, a rentabilizar al máximo su presencia en nuestros salones.

¿Qué novedades serán las más relevantes o cuál será el hilo conductor este año?

Para las novedades, habrá que esperar aún a ver qué nos traen los fabricantes, seguro están ya trabajando en ultimarlas, pero lo que sí puedo anticipar es que FIAA 2024 volverá a ser el mejor escaparate comercial de la capacidad innovadora de la industria del autobús y el autocar.

Por lo que se refiere al lado organizativo, no se puede hablar estrictamente de novedad, ya que venimos trabajando ya desde hace tiempo en esa línea de internacionalización de la Feria, pero sí es cierto que en esta ocasión, realizaremos un esfuerzo especial en reforzar aún más la proyección exterior de FIAA, desarrollando un ambicioso programa de compradores internacionales invitados, procedentes de aquellos mercados más atractivos para el sector, e implementado con la colaboración del mismo.

¿Además de la propia exposición de productos, qué otras actividades ofrecerá?

Estamos trabajando en la programación de una intensa agenda de jornadas técnicas, que como es habitual, configuran un escenario de análisis y reflexión del máximo nivel, y ello, gracias a la implicación de las firmas líderes del sector y de sus principales organismos de representación, que se encargarán de traer a expertos muy cualificados.

Sí quiero recordar que, dentro de esa programación, volveremos a acoger los prestigiosos premios europeos Minibus of The Year. Además, el primer día de feria, el 22 de octubre, celebraremos nuestra Jornada de Prensa, para dar a conocer a las principales revistas sectoriales, de forma directa, las últimas novedades de los expositores.

¿Cómo cree que afectará la Ley de Movilidad Sostenible al sector?

Dos de los cuatro pilares básicos de la nueva Ley son la movilidad como derecho social y que sea limpia y saludable. La movilidad de personas en autobús y autocar es una de las más sostenibles

## EN SU DÉCIMO QUINTA EDICIÓN, FIAA 2024 RECUPERA SU BIENALIDAD. OCUPARÁ LOS PABELLONES 8 Y 10, ADEMÁS DE UNA ZONA EXTERIOR PARA PRUEBAS CON VEHÍCULOS

y limpias que existen actualmente, además de impulsar ese derecho social, al servir como elemento de cohesión social, al vertebrar el transporte tanto en entornos urbanos como rurales. Por tanto, el autobús es y será el medio de transporte por excelencia que cumple los pilares básicos de la movilidad sostenible, limpio, social y seguro.

La demanda de bus metropolitano y turístico crece. ¿Cómo ve el futuro del sector?

El transporte público en autobús se ha convertido en los últimos años en pieza básica para la movilidad urbana. La aparición de sistemas de propulsión más limpios, como el gas, hidrogeno y eléctricos, han desterrado la imagen histórica de medio de transporte sucio y contaminante. Por otro lado, la tecnología de seguridad de los vehículos y la digitalización y conectividad de los servicios públicos de transportes, han posicionado, como comentaba anteriormente, al autobús como una figura clave y estratégica en el movimiento de personas en ámbitos urbanos e interurbanos.

Gracias al liderazgo de España como destino turístico, nuestras empresas operadoras se posicionan como un referente mundial, convirtiendo al mercado español de transporte de viajeros por carretera en líder absoluto en este ramo.

¿Por qué no se puede perder nadie esta edición de FIAA?

La Feria Internacional del Autobús y el Autocar, FIAA 2024, representa para todos los agentes implicados en esta industria una magnífica oportunidad comercial y de negocio, que no se puede desaprovechar. Las empresas participantes logran el máximo retorno a su inversión, gracias a todas las herramientas que ponemos a su disposición. Herramientas que invitamos también a que utilicen los profesionales, antes de su visita, programándola con suficiente antelación y, así, lograr el mayor rendimiento posible a la misma.



# CONFEBUS JOURNEY



## TODO SOBRE EL CONFEBUS JOURNEY 2024

EL FOCO EN LA MOVILIDAD SOSTENIBLE, LA COLABORACIÓN PÚBLICO-PRIVADA Y EL TURISMO

### LA CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE TRANSPORTE EN AUTOBÚS, CONFEBUS, CELEBRÓ EN ZARAGOZA CONFEBUS JOURNEY

**E**l evento reunió a expertos y los principales actores del Sector en un foro con más de 200 asistentes.



En la inauguración de CONFEBUS Journey, **Juan Calvo, presidente de AETIVA**, reivindicó el papel vertebrador del sector del autobús en España “y en particular en Aragón, por sus características de dispersión de población”.



Por su parte **Octavio López, consejero de Fomento, Vivienda, Movilidad y Logística del Gobierno de Aragón**, destacó que el Ejecutivo regional va a desplegar un nuevo mapa concesional de transporte de viajeros que afectará a 1.300 núcleos urbanos, supondrá la incorporación de 300 vehículos de nueva generación, híbridos y de bajas emisiones y reducirá un 10% de todas las tarifas.

**Álvaro Fernández Heredia**, secretario general de Movilidad Sostenible del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, señaló que la movilidad sostenible ha de ser “socialmente abordada como un derecho y un elemento de cohesión social, al servicio de las necesidades de movilidad cotidiana de la ciudadanía”. Hizo también referencia a la Ley de Movilidad Sostenible en tramitación.



#### PNIEC 2021-2030

La jefa de Área de Medio Ambiente y Clima de CEOE, **Cristina Riestra**, abordó el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) 2021-2030. Destacó como objetivo alcanzar un parque de 5.450.000 de vehículos eléctricos en 2030, entre los que se incluyen turismos, furgonetas, motos y autobuses”.



#### EL TURISMO FUE OTRO DE LOS PROTAGONISTAS DEL FORO

En su intervención, el CEO de Smartvel, **Iñigo Valenzuela**, reveló las principales tendencias de los turistas. Destacó que la tecnología va a impactar muy deprisa en los próximos dos o tres años.



## LA MESA DE DIRECTORES GENERALES DE TRANSPORTE AUTONÓMICOS

En la primera mesa, los directores generales de transporte autonómicos manifestaron su preocupación por el nuevo mapa concesional estatal y su disposición a dialogar y negociar con la Administración Central para alcanzar un diseño que cumpla con las expectativas de los ciudadanos y sea sostenible tanto desde el punto de vista ambiental como económico y social.

## LA MESA SOBRE LA ENERGÍA

En la mesa de energía todos pusieron de manifiesto la importancia de las ayudas por parte de las administraciones para que las empresas del sector puedan abordar la renovación de flotas con criterios de eficiencia y sostenibilidad. Además, la industria del autobús demandó la multitecnología para cubrir sus necesidades de la movilidad y el carácter imprescindible de las ayudas para la renovación de la flota.

## EL AUTOBÚS, PROTAGONISTA DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

CONFEBUS Journey fue clausurada por José Antonio Santano, secretario de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Afirmó que “la capacidad de crecimiento del transporte de viajeros por carretera es la principal vía para la descarbonización”. En cuanto al nuevo mapa competencial, destacó que el nuevo diseño apuesta también por la intermodalidad entre las líneas nacionales, autonómicas y municipales.



## CONCLUSIONES DE CONFEBUS JOURNEY 2024

RAFAEL BARBADILLO, PRESIDENTE DE CONFEBUS

1. El reconocimiento del rol esencial del autobús para la movilidad y los objetivos de sostenibilidad y descarbonización a nivel global.
2. La capilaridad que permite vertebrar el territorio y garantizar la movilidad universal de las personas y su acceso a los servicios del Estado del bienestar y a otros fundamentales para la calidad de vida de las personas.
3. La necesidad de apostar por un modelo sostenible de colaboración público-privada en la movilidad de las personas que mejore y actualice los procesos de licitación y lo adapte a las necesidades del mercado.
4. El impulso del transporte en autobús como servicio público esencial, fundamental para el desarrollo de la principal industria de nuestro país, el Turismo, y para el acceso a la sanidad, la educación y el trabajo.
5. La puesta en valor del sector del transporte en autobús como elemento fundamental en el fortalecimiento del sector turístico, que garantiza la movilidad de las personas de una forma sostenible, conectando a viajeros y destinos para dar a conocer y aprovechar el patrimonio de nuestro país.
6. Posicionamiento clave del autobús como icono de la movilidad sostenible y su relevancia en la consecución de los objetivos de descarbonización.
7. La oportunidad que ofrece la Ley de Movilidad Sostenible para consolidar el modelo y la financiación del transporte público.



# EU MO EXPO 2024

La cita profesional  
de los protagonistas  
de la movilidad  
sostenible

► **250** expositores y **11.000**  
participantes de **60** países

► Más de **50** eventos,  
conferencias, talleres, pitches  
de innovación...

► Más de **100** ponentes,  
expertos, y profesionales  
del sector

## JOIN US IN ESTRASBURGO 01 ► 03 OCTUBRE

Prepare su visita y descargue  
su pase gratuitamente

[eumo-expo.com](https://eumo-expo.com)

X @EuMoExpo | LinkedIn EuMo Expo

### EUROPEAN MOBILITY EXPO 2024

Organizado por

GIE **Objectif transport public**  
Groupement d'Intérêt Économique GART | UTP Union des Transporteurs Publics de la Région Grand Est

Invitado de honor

City of Vienna

Socios institucionales

Strasbourg.eu Grand Est

Con el apoyo de

UITP EUROPE

En colaboración con

asstra IMPULSO AL MOVIMIENTO atuc movilidad sostenible

Bundesverband **SchieneNahverkehr**  
Wir gestalten Mobilität

KONINKLIJK  
NEDERLANDS  
VERVOER

VDV Die Verkehrs-  
unternehmen

VÖV UTP Verband öffentlicher Verkehrsmittel  
Union des transports publics  
Unione dei trasporti pubblici



Los representantes políticos debatieron sobre movilidad sostenible.

# “UN CAMBIO DE MODELO ES POSIBLE PARA MEJORAR LA MOVILIDAD”

LO AFIRMABA EL PRESIDENTE DE ANETRA EN SU JORNADA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

TRAS LA ASAMBLEA GENERAL DE ANETRA, SE CELEBRÓ LA JORNADA “PROPUESTAS PARA INCREMENTAR EL PAPEL DEL AUTOBÚS EN LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN ESPAÑA”

**E**l conductor de la jornada y moderador de la mesa política, Raúl González, periodista de Somos Movilidad, ofreció a los asistentes datos preocupantes. En los últimos diez años han desaparecido 3 millones de viajes de las rutas de empresa para trabajadores y otros 2 millones en las rutas escolares.

Con estas cifras negativas, es lógico que el sector discrecional busque salidas a esta situación, no sólo para mejorar el transporte escolar y el transporte de empresa, sino también para poder prestar servicios “más flexibles, menos restrictivos y más imaginativos”, indicó el Presidente de ANETRA, Luis Ángel Pedrero.

## VENTA PLAZA A PLAZA

En su presentación de la propuesta de sector “Un nuevo modelo de transporte en autobús”, Pedrero puso ejemplos claros en los que la venta plaza a plaza no sólo sería beneficioso para el transporte discrecional, sino también para el medio ambiente, ya que cada autocar puede sacar de la carretera alrededor de 13 coches privados. En el famoso concierto de Taylor Swift en Madrid se realizaron más de 20.000 viajes en coches compartidos.

Con la venta plaza a plaza en eventos de estas características, no se está compitiendo con el sec-



El Presidente de ANETRA, Luis Ángel Pedrero.

tor regular, sino con el vehículo particular, según indicó. Hay nichos como las rutas de esquí, la de eventos taurinos o servicios en polígonos de empresa, en los que se podría realizar el servicio de manera más eficiente vendiendo plaza a plaza. Aunque los grupos que lo contraten no sean heterogéneos, sí que les mueve la misma actividad o evento, explicaba. Y recordaba Pedrero que no tiene lógica que se pueda vender individualmente cada plaza de un coche compartido, pero no pueda existir un autocar compartido. Para ello, habría que modificar el Artículo 99 de la LOTT, una ley del 87 que, a su juicio, queda obsoleta.

#### LA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE QUE NOS GUSTARÍA

Por su parte, Jordi Xucià, Abogado-Profesor de Relaciones Internacionales y ex parlamentario entre el año 2000 y 2019, afirmaba que libre competencia es inyectar más plazas, más oferta y más posibilidades en la movilidad en diferentes modos. Aseguraba que el impacto de la digitalización en la vida ha sido inmenso y todavía tiene mucho recorrido. Las nuevas herramientas podrían solucionar el problema de las "plazas que van vacías en los autocares discrecionales por imperativo legal" si se permite la existencia del autobús compartido.

#### PLANES DE MOVILIDAD LABORAL, INCENTIVOS FISCALES Y SU IMPACTO

La Ley de Movilidad Sostenible, que está actualmente en trámite parlamentario, obliga a las empresas a tener un Plan de Movilidad si tienen más de 500 trabajadores. Deberán incentivar la movilidad activa, el transporte colectivo, la movilidad compartida y la colaborativa, así como el teletrabajo. Eva Romagosa, Chief Strategy Officer y cofundadora de BUSUP y Cristóbal Herrera, Director de Asuntos Públicos de Enterprise Mobility, expli-

## MAN PATROCINÓ EL EVENTO

### LOS CAMBIOS LEGISLATIVOS EUROPEOS SUBIRÁN EL PRECIO DEL AUTOBÚS

Manuel Fraile, Director de MAN Truck & Bus en España, habló sobre los nuevos requisitos tecnológicos, de seguridad y de emisiones que tendrán que incorporar los nuevos autobuses y autocares. La industria está haciendo un gran esfuerzo para cumplir los nuevos reglamentos, pero eso supondrá un encarecimiento de sus productos, aseguró. Por ello, Fraile está convencido de que es necesario el apoyo económico del Gobierno para que las empresas puedan acometer estos cambios.



caron que habrá 24 meses para ponerlo en marcha desde la aprobación de la Ley de Movilidad Sostenible. Señalaron que viene con ayudas para su ejecución y también con multas por su incumplimiento. Entre los problemas que han detectado se encuentra que las bonificaciones para transporte se consideran sueldo o retribución en especie, lo que supone un gasto añadido para la empresa y el correspondiente pago del IRPF para el trabajador, en lugar de ser un gasto exento como otros conceptos.

#### EL TRANSPORTE ESCOLAR, LA ASIGNATURA PENDIENTE EN LOS PLANES DE MOVILIDAD

Sonia Lorenzo, vicepresidenta de AETRAM, se centró en el transporte escolar y la necesidad de ayudas para incentivar su uso. Explicó que no sólo es más eficiente, sino que es un transporte más seguro, y evita atascos.

#### EL DERECHO A LA MOVILIDAD EN LA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

Por otro lado, Luis Miguel Torres, Director de Transportes y Movilidad Sostenible de la Comunidad de Madrid, afirmó "un mapa concesional que solo se preocupa de las grandes ciudades va contra el Derecho a la Movilidad que promueve la Ley de Movilidad Sostenible."

Sobre esta y otros aspectos del proyecto de ley estuvieron debatiendo Ignacio López (PSOE), Carina Mejías (VOX) y Alberto Ibáñez (SUMAR).



# Solaris Urbino 18 electric

Nueva generación de autobuses eléctricos





# CELEBRADO EL II CONGRESO DE AET

LOS EXPERTOS ANALIZAN EL PRESENTE Y EL FUTURO DEL TRANSPORTE

**LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DEL TRANSPORTE HA CELEBRADO EL 'II CONGRESO AET: TRANSPORTE 5.0, INNOVACIÓN DISRUPTIVA' LOS PASADOS DÍAS 29 Y 30 DE MAYO. CONTÓ CON PATROCINADORES COMO ARRIVA**

Los expertos analizaron durante dos jornadas el estado actual y los retos asociados a los desarrollos tecnológicos en todas las áreas de especialización del sector. Además, han puesto en común los nuevos desarrollos tecnológicos que están transformando el sector de la logística y la movilidad y las oportunidades y los retos que representan estos avances.

Entre otros temas se habló sobre el talento y cómo traerlo de forma ordenada y con formación previa en los países de origen. Los expertos recordaron también que las empresas con equipos diversos son unos 34% más productivas que el resto.

En el tercer panel dedicado a la Ciberseguridad en el Transporte, se analizó si era un tema aún pendiente para muchas empresas y se recordó que, sin un gobierno del dato, la IA no tiene sentido. Los participantes de la mesa redonda también resaltaron que, en la actualidad, hay una sobre-regulación.

#### LEGISLACIÓN ADECUADA PARA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

Hubo análisis a las nuevas tendencias en movilidad sostenible, con especial hincapié en la nueva legislación. En este sentido, se matizó que la ley "quizá no será suficiente", que "hay medidas que llegan tarde y obsoletas" y que no hay una distribución equitativa de recursos económicos para ponerla en marcha.

Los expertos participantes, también recordaron que hay que continuar con el impulso al transporte público para que sea más atractivo que la opción del vehículo privado. Asimismo, resaltaron que hay que tener en cuenta que cada ciudad tiene unas necesidades diferentes, por lo que se debe "abrir la mente y pensar que no podemos aplicar las mismas soluciones en todas partes".

#### SOSTENIBILIDAD Y TRANSICIÓN ENERGÉTICA

Entre las principales conclusiones, los expertos señalaron que este tipo de medidas, para ser consideradas como tal deben ser "medioambientales, sociales y económicas" y que al contar con perfiles de usuarios muy distintos en el ámbito del transporte "la intermodalidad es fundamental".

Recordaron además que las empresas españolas apuestan cada vez más por este tipo de iniciativas respetuosas con el entorno, pero este esfuerzo no se percibe por el cliente final.

En cuanto a la implementación de nuevas fuentes de energía, consensaron que "eliminar el tubo de escape de las ciudades debe ser una de las soluciones más urgentes". Si bien, matizaron que una misma solución no vale para todos, ya que, dependiendo del tipo de trayecto o del vehículo, la respuesta pasa por utilizar diferentes tipos de combustibles.



# RETOS Y SOLUCIONES PARA LA DESCARBONIZACIÓN

## II SIMPOSIO DE TRANSPORTE COLECTIVO DE VIAJEROS Y MERCANCÍAS

**EL INSIA Y ASEPA ORGANIZAN DE NUEVO ESTE FORO, QUE TENDRÁ LUGAR LOS DÍAS 2 Y 3 DE OCTUBRE DE 2024 EN LA ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE INGENIEROS INDUSTRIALES DE LA UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID**

**A**nte los problemas, incertidumbres y preocupaciones que afronta una parte muy importante de los sectores relacionados con el transporte por carretera, la Asociación Española de Profesionales de Automoción y el Instituto Universitario de Investigación del Automóvil Francisco Aparicio Izquierdo - Universidad Politécnica de Madrid UPM, ponen en marcha la segunda edición de este simposio. El encuentro contará con la participación de las principales asociaciones y empresas de los sectores implicados, universidades y centros de investigación del sector, órganos de la Administración y medios de comunicación especializados.

### LOS OBJETIVOS DEL SIMPOSIO

Tras el éxito del primer simposio, celebrado en 2018 con el título: "Transporte en Autobús y Autocar. Hacia una visión triple cero", llega ahora "La descarbonización como meta: retos y soluciones." El foro de expertos tiene varios objetivos. Por un lado, analizar y valorar, de manera rigurosa y objetiva, las alternativas que ofrece la tecnología y los diferentes tipos de energía, así como los desarrollos que aportan las empresas de los sectores implicados y los centros de investigación, para contribuir a la descarbonización del trans-

porte colectivo de personas y de mercancías, de largas distancias. Por otro lado pretende servir de punto de encuentro y debate de todos los actores de sectores involucrados: operadores de transporte, fabricantes de vehículos y equipos, suministradores energéticos, responsables de las administraciones relacionadas, asociaciones, especialistas y centros de investigación.

### NOVEDADES DE ESTA EDICIÓN

En relación con la anterior edición, incorpora dos novedades destacables. La primera es el tratamiento conjunto de los problemas que afrontan los subsectores del transporte colectivo de pasajeros y de mercancías, especialmente los operadores de largas distancias, para lograr la descarbonización, sin poner en riesgo la competitividad. La segunda es la incorporación de ASEPA como coorganizadora del Simposio, junto al INSIA.

### CONTENIDOS QUE SE TRATARÁN

El contenido se desarrollará durante dos días. Estará dividido en tres conferencias invitadas y nueve mesas redondas. En estas secciones se analizarán, de una manera rigurosa e integrada las diferentes alternativas energéticas, agrupadas en tres bloques: la electrificación, el hidrógeno y los combustibles renovables. También se analizarán aspectos tan importantes como suministro de energía y redes de recarga eléctrica; el ámbito normativo y los aspectos económicos, fiscalidad e incentivos.



# LOS CINCO RADIOS DE LA MOVILIDAD

EL TTM DE LA FUNDACIÓN CORELL NOS EXPLICA ESTOS PUNTOS FUNDAMENTALES

**EL TTM CONSIDERA QUE ÉSTAS SON LAS CUESTIONES QUE ES NECESARIO PRIORIZAR ANTE UNA NUEVA LEGISLATURA EN LOS ÁMBITOS DEL TRANSPORTE, LA MOVILIDAD Y LA LOGÍSTICA, DESDE UNA PERSPECTIVA ECONÓMICA Y EMPRESARIAL**

**E**l Think Tank Movilidad (TTM) de la Fundación Corell está desempeñando un papel importante como ayuda a las empresas del transporte y la movilidad, que requieren una organización que haga de guía experta para cruzar la selva de tantos órganos, organismos, alianzas, grupos, negocios de escaparate y otros de trastienda, tantos escenarios y calendarios, techos y suelos, perspectivas y prospectivas, tácticas y estrategias, clústeres y partenariados, regulaciones y autorregulaciones, que pueblan el territorio de la movilidad y forman un ecosistema tan hiperramificado. A la vez se añade el análisis y la prospectiva en la evolución de las situaciones y la llegada de nuevas obligaciones y desafíos ineludibles para la actividad.

Para ese fin, desde el TTM se realizan estudios y reflexiones que son los más relevantes para el desarrollo ordenado y sostenible de la actividad de la movilidad, el transporte y la logística. La elección de asuntos parte del permanente contacto tanto con las empresas del sector del transporte, como proveedoras de vehículos, energía y tecnología, a los que hay que añadir las universidades y expertos independientes que forman parte de este laboratorio de ideas.

Por ello, y aún más si cabe, ante el inicio de la presente legislatura y la formación del nuevo gobierno, es necesario, a modo de recordatorio, subrayar los asuntos en los que se deberían centrar los compromisos y acciones para guiar las políticas de movilidad, transporte y logística.

Se deberían contemplar alrededor de cinco asuntos, que en realidad forman los radios más estratégicos de la rueda que mueve a este amplio "sector de sectores". Cinco radios en los que ya viene trabajando el TTM, y que constituyen los ámbitos de proyección de las acciones con relación a las que deberían orientarse las políticas públicas del Gobierno, CCAA, Administraciones locales, así como las colaboraciones privadas, por lo que su interés resalta tanto desde una óptica pública, de carácter general, como particularmente desde la perspectiva económica y empresarial de nuestro país.

## ELEMENTOS BÁSICOS

Como premisas previas, hay que resaltar dos elementos básicos:

1. Que ahora más que nunca, la política de transporte está traspasada -afectando a lo más esencial de su actividad-, por otras realidades globales y políticas transversales de orden más primario, como son la economía mundial, la seguridad y defensa, la evolución de las fuentes de energía tradicionales (y los calendarios para avanzar hacia nuevas fuentes alternativas), ello unido a las políticas sobre clima y los compromisos de medioambiente. A ello hay que añadir los principales retos de adaptación a los cambios tecnológicos (IA, digitalización, robotización, automatización de procesos y vehículos autónomos, etc.).
2. Que la pertenencia de España a organismos internacionales y tratados multilaterales, principalmente la UE, reconduce las políticas sectoriales, como es la movilidad, hacia cauces consensuados y pactados por múltiples actores de más allá de nuestras fronteras, que a su vez están condicionados por visiones políticas variadas y, estratégicamente, por factores diferentes, por lo que cada vez es mayor el esfuerzo para alcanzar la mayoría o la unanimidad, según los casos. Saber jugar en ese terreno representa un requisito principal para obtener regulaciones y recursos que contribuyan a mejorar las capacidades de adaptación de las empresas de la movilidad, el transporte, y logística. Sin embargo, no hay que olvidar la fragmentación del poder a nivel nacional, regional y local, por lo que hay que buscar consensos siempre en materia de movilidad y medioambiente.

### ¿CUÁLES SON LOS CINCO RADIOS FUNDAMENTALES?

Los cinco radios fundamentales por los que apuesta el TTM para desarrollar la política en este campo son: la intermodalidad en el transporte y distribución de las mercancías; la aplicación de los fondos europeos del mecanismo de recuperación y resiliencia y previsión de nuevas líneas de financiación del transporte sostenible; la transición energética; la legislación sobre movilidad sostenible y los nuevos aspectos de fiscalidad.

#### PRIMER RADIO: MULTIMODALIDAD EN EL TRANSPORTE Y DISTRIBUCIÓN DE LAS MERCANCÍAS

El ministro de Transportes ha indicado que una de las prioridades de su mandato va a ser la potenciación del transporte ferroviario de mercancías. Es una buena noticia ya que la situación cada vez más minoritaria del transporte de mercancías por ferrocarril en España es una anomalía que resta oportunidades a la posición estratégica de España en la cadena de suministros mundial.

## LOS CINCO RADIOS SON:

1. INTERMODALIDAD EN EL TRANSPORTE Y DISTRIBUCIÓN DE LAS MERCANCÍAS
2. APLICACIÓN DE LOS FONDOS EUROPEOS DEL MECANISMO DE RECUPERACIÓN Y RESILIENCIA Y PREVISIÓN DE NUEVAS LÍNEAS DE FINANCIACIÓN DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE
3. TRANSICIÓN ENERGÉTICA
4. LEGISLACIÓN SOBRE MOVILIDAD SOSTENIBLE
5. NUEVOS ASPECTOS DE FISCALIDAD

El transporte por carretera de mercancías, siendo líder indiscutible de la actividad, también le interesa una mayor participación y coordinación con el transporte ferroviario, como cliente, como proveedor, y como colaborador estratégico, y no solo competidor del mismo.

Desgraciadamente, los representantes de usuarios del transporte ferroviario de mercancías, todavía fieles a ese modo, no están satisfechos con el ferrocarril -la falta de infraestructuras adecuadas, la rigidez de la oferta, y las carencias en la coordinación entre todos los agentes implicados-, son algunas de las causas que dañan, según ellos, la competitividad del ferrocarril de mercancías.

Torcer la actual situación implica la participación de múltiples agentes para apostar por su desarrollo: esos agentes son principalmente el transporte marítimo, el transporte por carretera de empresas internacionales y el mundo de la logística como actividad transversal en toda la cadena de transporte, incluidos cargadores, transitarios y comercializadores logísticos.



## EN LOS PRÓXIMOS NÚMEROS DE LAS REVISTAS VIAJEROS Y TRANSPORTE 3, IREMOS DESARROLLANDO CADA UNO DE LOS OTROS RADIOS DE LA RUEDA DE LA MOVILIDAD

En el lado de las infraestructuras, se necesita una apuesta de verdad por los Corredores Mediterráneo y Atlántico, así como el respaldo al corredor central de los Pirineos. En la misma dirección se presenta la apuesta logística por el corredor Sines-Badajoz-Puertollano, que tiene un interés especial y se completa en la conexión con Valencia, vertebrando el territorio ibérico y enlazando puertos del Mediterráneo con el Atlántico. Y se debe destacar, asimismo, el impulso de una nueva perspectiva en malla, sumando puertos, nodos, apartados industriales, y adaptaciones en apartaderos, gálibos, pesos, etc., respecto a los tramos lineales del ferrocarril.

Los estudios relativos a los indicios de yacimientos de recursos minerales estratégicos para la industria española y, en especial, su aportación al desarrollo de la nueva movilidad y la transición energética, arrojan que requerirán planes de transporte para los que el modo ferroviario puede desempeñar un papel clave en ese ámbito.

Ante la caída permanente de los tráficos de las compañías ferroviarias de mercancías, especialmente de la sociedad Renfe Mercancías, la presidencia de RENFE ha optado por una de las opciones de gestión como es la asociación estratégica de la división de mercancías con un socio industrial que aporte la capacidad de gestión del sector privado y su músculo económico, siendo seleccionada la naviera MSC, que ya opera en el ferrocarril en Portugal y en España (a través de Medway). La implicación pública y privada del transporte marítimo, puertos, navieras y transitarios; sus movimientos estratégicos en los últimos tiempos han depositado esperanzas en la reanimación del sector ferroviario. Los planes de puertos estratégicos de España y Portugal, como también de empresas multinacionales que han apostado por ser clientes del ferrocarril en múltiples mercados (siderometalurgia, automóvil, químico, distribución mayorista...) puede ser la oportunidad para lograr avanzar en la mejora y crecimiento del modo ferroviario.

Debería quedar abierta, además, la posibilidad de dar entrada en ese tipo de alianzas a otros posibles socios industriales, cargadores, logísticos o empresas transportistas de carretera para reforzar su interés y compromiso de "subir mercancías al tren". Entre las variadas experiencias, cabe resaltar el mo-



delo de comercialización del transporte combinado llevado a cabo entre Renfe y transportistas de carretera y marítimo, que desde 1992 se ha llevado a cabo a través de Combiberia. También lo es el respaldo a la colaboración entre Adif, empresas ferroviarias, cargadores y operadores logísticos, que está dando sus frutos en algunos corredores.

Si queremos más tamaño en el ferrocarril de mercancías hay que apostar, por el lado de la infraestructura, por dar seguridad y previsibilidad a este modo, con presupuestos y calendarios, también en instalaciones, apartaderos, nodos multifuncionales y multimodales, derivaciones particulares, etc.; y por el lado de la gestión, continuar con la implicación de Adif en la creación de lazos con todos el ecosistema del transporte y la logística, la implementación de ayudas a la renovación de material rodante, la mejora en la disponibilidad mutualizada de locomotoras y demás elementos de transporte ferroviario, la mejora de la productividad de los maquinistas, la organización de los acarreo de carretera como parte integrante de la logística, el seguimiento on line y trazabilidad de las cargas, vagones y contenedores; es decir, inversiones y ayudas, y también acción coordinada y cooperativa en el mercado; y, por último, allí donde se detecten carencias, no dudar en abordar una reforma legislativa. Ese es el contenido de la voluntad política de impulso del transporte ferroviario de mercancías.

### ARTÍCULO DE LOS MIEMBROS DEL THINK TANK MOVILIDAD, DE LA FUNDACIÓN CORELL:



**JOSEP MARIA FORTUNY**  
(HA SIDO SUBDIRECTOR GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA)



**JUAN MIGUEL SÁNCHEZ**  
(HA SIDO DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE DEL MINISTERIO DE FOMENTO)



# ASTIC CELEBRA SU ASAMBLEA Y EL FORO EMPRESARIAL DE TRANSPORTE

EL LEMA DE ESTE AÑO FUE: "LAS RUEDAS DEL CAMBIO"

## LA ASOCIACIÓN DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA CELEBRÓ EN BILBAO SU 47ª ASAMBLEA GENERAL Y EL EL FORO EMPRESARIAL DE TRANSPORTE

La Asamblea General ha reunido a grandes e históricas empresas de transporte internacional por carretera, que representan cerca del 20 % de la facturación anual del sector. La patronal fundada en 1960, decana de las asociaciones del transporte por carretera en España, agrupa a más de 240 miembros con una "edad empresarial" media de 33 años, una facturación promedio que supera los 41 millones de euros anuales y una media de 120 vehículos pesados por compañía; organizaciones que, en su conjunto, dan empleo a más de 25.000 personas. El presidente de ASTIC, Marcos Basante, ha hecho hincapié en el momento de enorme incertidumbre, con costes disparados, avalancha regulatoria y una inseguridad jurídica, así como las exigencias medioambientales de la UE: "El reglamento exige una reducción del 90 % en emisiones para vehículos pesados para 2040 y del 100 % para autobuses urbanos en 2035, una ambición desproporcionada sin el adecuado soporte de infraestructuras y medidas que lo faciliten". Para lograrlo, pidió "una aproximación pragmática sin sesgos ideológicos y tomando como base el principio de neutralidad tecnológica, permitiendo la combinación de todas las opciones energéticas sostenibles disponibles".

Las grandes empresas de transporte por carretera que participaron en la Asamblea exigen una armonización en la interpretación de la normativa social de la UE para que

no se produzcan interpretaciones discriminatorias. También están preocupados por la reducción de la jornada laboral de 40 a 37,5 horas que impulsa la vicepresidenta del Gobierno Yolanda Díaz y por la falta de conductores profesionales. Gabino Diego, fundador y CEO de Foro de Logística, anunció la creación, junto a ASTIC, de un Foro de Innovación, cuyo objetivo es impulsar proyectos innovadores para la transformación digital del sector. Esta iniciativa nace a partir del Máster en Transporte Internacional que ASTIC desarrolla desde 2018.

### FORO EMPRESARIAL DE TRANSPORTE

La preocupación por la escasez de conductores volvió a salir en el Foro Empresarial de Transporte como uno de los temas principales. Pero también se habló de la necesidad de la neutralidad tecnológica y combinación de energías para afrontar la transición ecológica. Otras cuestiones que importan son el crecimiento de las compañías en un contexto de costes disparados, las potencialidades que ofrece la digitalización o cómo promover una percepción social positiva de un sector estratégico para las economías modernas.

Antonio Garamendi, presidente de CEOE, clausuró el foro: "Podríamos decir que, sin transporte, el mundo se pararía. Vuestras ruedas son las que mueven España, Europa y el mundo".



# MAN CUMPLE 50 AÑOS EN ESPAÑA

EL PRIMER MEDIO SIGLO DE MAN EN NUESTRO PAÍS COMENZÓ CON CODIMA EN LOS AÑOS 70

**PARA CELEBRARLO, MAN HA ORGANIZADO UN EVENTO CONDUCIDO POR STÉPHANE DE CREISQUER, DIRECTOR GENERAL DE MAN TRUCK & BUS IBERIA. HA CONTADO TAMBIÉN CON LA PRESENCIA DE ROMAN SITTE, MÁXIMO RESPONSABLE PARA EUROPA DE LA COMPAÑÍA**

**L**a historia de MAN en España comenzó en la madrileña calle Goya, 107, en la primera mitad de la década de los años 70, bajo el nombre de Codima y de la mano de José Luis Schuler. De los 23 puntos de asistencia con que contaba MAN en aquella época, tres todavía continúan en activo: Talleres Esga, Servidiésel y Automoto (que hoy conocemos como Covigal y Dalonga). En aquellos primeros años bajo las ventas de camiones MAN se solapaban con las de tractores de la marca alemana Fendt. La actividad se relanzó en 1979, momento en que se liberalizó la importación de camiones en España.

**SE CONSTITUYE LA FILIAL  
MAN VEHÍCULOS INDUSTRIALES ESPAÑA**

1987 fue un año clave. Se constituyó la filial de MAN en España y la marca se trasladó a la actual sede de Coslada. La plantilla ascendía a 70 personas, la mitad de ellas procedentes de Codima.

## EL COMIENZO DE LA VENTA DE BUSES

En el año 1994, MAN Vehículos Industriales España comienza a vender autobuses en nuestro país, con una red inicial de tres puntos que pronto se duplicó, aunque ya antes se comercializaban (sobre todo autocares) en algunos puntos de nuestra geografía. Entre sus hitos, podemos destacar que MAN fue pionera en la venta de autobuses de piso bajo, los primeros para la ciudad de Barcelona para prestar servicio en los JJ00 de 1992.

## AMPLIACIÓN EN EL DÉCIMO ANIVERSARIO

Coincidiendo con el 10º aniversario de MAN España, en 1997, se procedió a la ampliación de la sede central, con una tercera planta, acompañada en el año 2000 con el Centro de Formación y en 2003 con la ampliación del almacén hasta sus 4.000 metros cuadrados actuales.

En estos cincuenta años, el grupo no ha dejado de presentar novedades en su gama de productos y ser-



vicios para adaptarse a las necesidades de sus clientes. Todo esto ha sido posible, en palabras de Stéphane de Creisquer, director general de MAN Truck & Bus Iberia, gracias a “todos los Departamentos, sin excepción, y todas las personas que los componen, que trabajan cada día para que el cliente esté satisfecho con nuestra labor, compruebe que cumplimos con nuestros compromisos y sea consciente de que puede depositar, sin ninguna preocupación, su confianza en esta marca”, demostrando que esas personas son las que han logrado el reconocimiento de MAN como una marca premium, comprometida con la calidad, el servicio y la sostenibilidad.

El director general también afirmó que “a pesar de las dificultades, todo lo anterior nos ha conducido hasta una actualidad en la que afrontamos el futuro con esperanza, optimismo y compromiso con nuestros clientes y con la sociedad. Un medio siglo que es la base sólida de los muchos años de actividad que quedan por venir”.

#### DÉCADAS TRABAJANDO EN MAN

El sentimiento de pertenencia se aprecia no sólo en la red, sino también en cada una de las personas que componen el equipo de la marca en España. La edad media de antigüedad supera los 12 años, aunque son muchos los empleados y empleadas que superan las tres décadas en MAN, incluso algunos rozando los 40 años. Son los casos, por ejemplo, de las cuatro personas que más tiempo llevan en MAN, que comparten el haber formado parte también de Codima.

Paloma Gil, (Departamento de Buses), afirma: “siempre recuerdo que fui la receptora del primer ordenador que llegó a la compañía, y que supuso toda una revolución. Eran otros tiempos, pero muy bonitos. Incluso los tractores Fendt se los llevaban los clientes circulando desde la calle Goya”.

Encarni Ramiro, (Departamento de MAN TopUsed), recuerda que “en la época de Codima, el trabajo era bien distinto al de ahora y mucho más artesanal. Incluso teníamos que pedir la vez para utilizar ese primer ordenador”.



Mercedes de los Santos, (Post-Venta), manifestó: “me encanta poder haber sido testigo del crecimiento de la compañía, desde aquellos inicios en los que trabajábamos con telex y se utilizaban los interfonos para que el jefe contactara con nosotras, a lo que se ha convertido en la actualidad”.

Y Luis Mariano García, (Departamento de Recambios), concluye: “yo llevaba el fichero en Codima, en papel y a boli, claro. Todavía me acuerdo de las referencias que más utilizábamos. Tengo muy buenos recuerdos de aquella etapa y de las relaciones que he podido conservar con gente que, hoy en día, sigue formando parte de alguna manera de la familia de MAN”.

#### MAN TRUCK & BUS IBERIA HOY

Hoy en día, la familia MAN en España está compuesta por 584 empleados propios, y 800 en su red privada de distribución y postventa. Cuenta con 71 talleres de mantenimiento/repación y una red de distribución de 16 concesionarios y 6 regiones de venta propia.

Todo este entramado presta servicio al parque nacional, que está compuesto, en la actualidad, por 60.000 camiones, un +15% en relación con el año 2000; 7.000 buses (+40% vs 2000) y más de 5.000 furgonetas TGE.

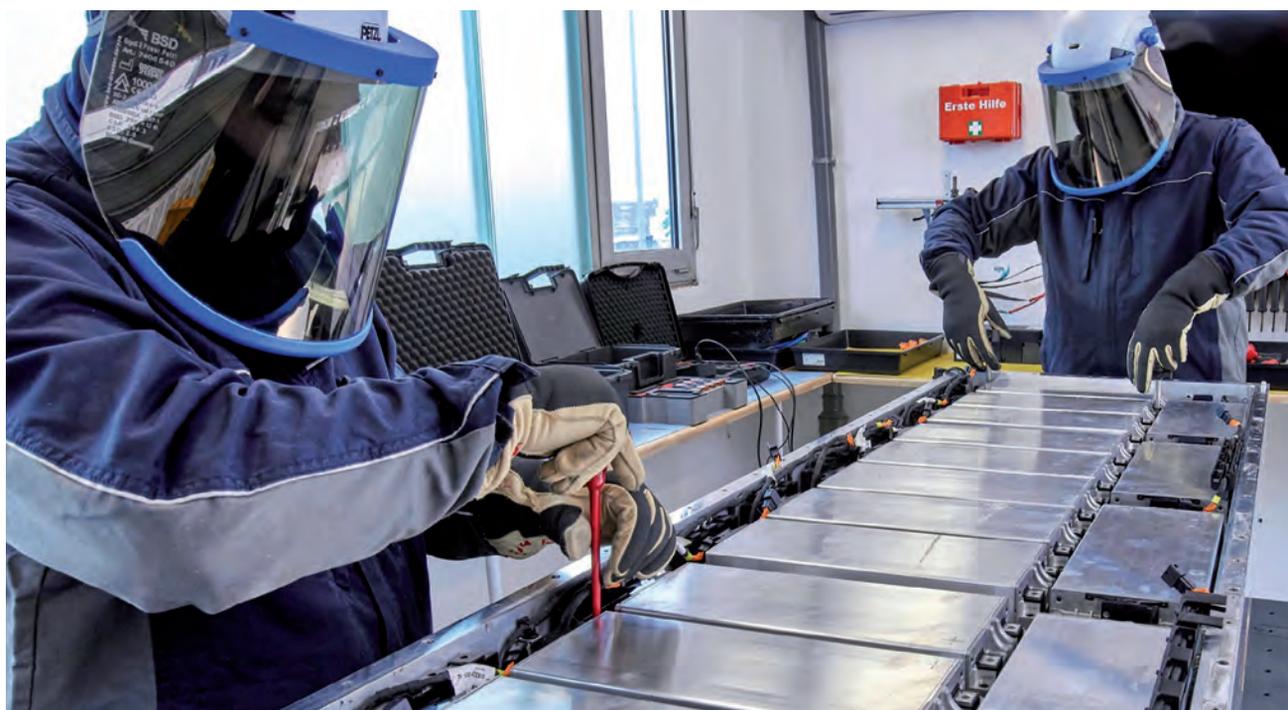
MAN cubre hoy toda la geografía española, de tal manera que cualquier cliente tiene un punto de servicio a menos de 30 minutos de su base.



---

**MAN CUENTA EN ESPAÑA CON 584 EMPLEADOS PROPIOS Y 800 EN SU RED PRIVADA DE DISTRIBUCIÓN Y POSTVENTA. TIENE 71 TALLERES, 16 CONCESIONARIOS Y 6 REGIONES DE VENTA PROPIA**

---



# UNA POSTVENTA CADA VEZ MÁS EFICIENTE

A LOS ACCESORIOS EFICIENTES SE SUMA LA DIGITALIZACIÓN DE LOS PROTOCOLOS DE POSTVENTA

**SIEMPRE SE HA DICHO QUE LA POSTVENTA ES TAN IMPORTANTE COMO LA VENTA PARA LAS MARCAS. ESTA FRASE AHORA ES MÁS IMPORTANTE QUE NUNCA, TENIENDO EN CUENTA LOS NUEVOS MODELOS DE GESTIÓN QUE LLEGAN CON LOS VEHÍCULOS DE PROPULSIONES ALTERNATIVAS**

**L**as marcas se toman muy en serio la postventa y la industria auxiliar del sector ha hecho grandes esfuerzos para mejorar su presencia online, la digitalización de sus almacenes y talleres y también, por su puesto, contribuir a una mayor eficiencia de los vehículos al usar sus productos.

## **IVECO LANZA UNA WEB DE ACCESORIOS PARA TODA SU GAMA DE VEHÍCULOS**

El nuevo sitio web de accesorios de IVECO se implantará en 15 países europeos. Se ha lanzado en inglés, italiano, francés, español y alemán. Esta web es fácil de usar para navegar fácilmente entre más de 500 accesorios diseñados para

todos los vehículos IVECO, desde la gama Ligera hasta la Media y Pesada. Está organizada para que los clientes encuentren fácilmente lo que buscan. Cuenta con secciones dedicadas a cada gama y, dentro de cada sección, accesorios destacados presentados según las necesidades del cliente. La oferta de accesorios se renueva constantemente y las últimas novedades pueden encontrarse fácilmente en una sección específica del sitio web.

## **SCANIA REVOLUCIONA LA DIGITALIZACIÓN CON LA LLEGADA DE MY SCANIA**

Scania ha presentado su nuevo ecosistema digital, My Scania. Se trata de una plataforma sencilla e intuitiva a través de la que se accede a todos los productos y servicios digitales. Todos los servicios y aplicaciones están interconectados entre sí, permitiendo el intercambio de datos. La plataforma cuenta con un panel de control personalizado con fácil acceso a todas las aplicaciones o servicios adecuados para su rol, ya sean gerentes, jefes de flotas o conductores. Con My Scania crear y gestionar informes de averías y actividades de servicios, historial de taller, solicitar cita al taller, calendario de mantenimiento y coberturas de servicios. También aporta informes de seguimiento semanales, mensuales y/o anuales con datos

como la distancia recorrida, conducción por inercia, ralenti, exceso de velocidad, frenazos bruscos, etc.

#### MAN PONE EN MARCHA CENTROS DE REPARACIÓN DE BATERÍAS EN EUROPA

Dos centros de reparación de baterías de MAN ya están en funcionamiento en Alemania (Hannover-Laatzten) y España (Barcelona). Entre 2024 y 2025 les seguirán Italia, Dinamarca/Noruega, Austria, Bélgica, Países Bajos, Francia, Polonia y Reino Unido, y otros países de Europa. La empresa invertirá millones de euros durante los dos próximos años para este despliegue. Las primeras unidades del MAN eTruck se entregarán a los clientes en 2024 pero hay ya más de 1.000 autobuses urbanos MAN eléctricos y más de 2.400 furgonetas MAN totalmente eléctricas circulando por las carreteras europeas.

El principal objetivo de MAN Truck & Bus es aprovechar la batería del vehículo el mayor tiempo posible, por ello, tanto la reparación como el reacondicionamiento son clave dentro de las actuales medidas.



**VDO RECOMIENDA PASAR POR TALLER LO ANTES POSIBLE PARA CAMBIAR EL TACÓGRAFO. PARA QUIEN TIENE LA VERSIÓN ANALÓGICA O DIGITAL, LA FECHA TOPE ES EL 31 DE DICIEMBRE DE 2024. SI TIENES YA LA PRIMERA GENERACIÓN DE TACÓGRAFO INTELIGENTE, LA FECHA LÍMITE ES AGOSTO DE 2025**

#### BUSSTORE CUMPLE 10 AÑOS

BusStore, la marca de Daimler Buses que comercializa autobuses usados celebra este año su décimo aniversario con una historia llena de éxitos. En febrero de 2014, abrió sus puertas el BusStore Center en Nuevo Ulm, el primer BusStore y el más grande hasta la fecha. Ahora cuenta con el BusStore Center de Neu-Ulm y otras 25 sucursales en 23 países europeos. Daimler Buses presentó por primera vez la marca BusStore en la feria Busworld en 2013. Ha



**www.atlasbus.io** Avda. Rebullón s/n - P.I. A Portela • 36416 Mos, Pontevedra, España • Tlf: 986 288 934 • **info@atlasbus.io**  
Delegación Madrid: Solidaridad 9 • P.I. Los Olivios • 28906 Getafe - Madrid • Tlf: 91 357 87 13

### Recambios y Accesorios para Autobuses y Autocares

ILUMINACIÓN - EMBELLECEDORES - CARROCERÍA - INTERIORES - AUDIO & VIDEO - SISTEMAS DE PUERTA



**Marcas.**  
Ayats, Autocuby, Beulas, BMC, Caetano, Carsa, Castrosua, Camo, Cobus, Carbus, Farebus, Ferqui, Fiat, Higer, Indcar, Irisbus, Integralia, Iveco, Irizar, Isuzu, Karsan, King Long, MAN, Marcopolo, Mercedes, Neoplan, Nogebus, Otokar, Scania, Setra, Sunsundegui, Staco Bus, Tata Hispano, Tamsa, UNVI, VDL, Volvo, VW, Yutong.



Distribuidores exclusivos para España y Portugal de **Euroliners, SBS y Eberspächer.**

conseguido una gran accesibilidad al cliente gracias a la rápida expansión por toda Europa. Los 12 sitios iniciales en Europa se han convertido ahora en 25 sitios. Ya cuenta con más de 3.500 clientes satisfechos de 54 países. Su gama de servicios también ha ido evolucionando constantemente. Hoy en día, abarca desde ventas y financiación hasta garantías y contratos

#### LA RED OFICIAL VOLVO TRUCKS & BUSES SUMA TRES CONCESIONARIOS

La red oficial de Volvo Trucks & Buses cuenta actualmente con 54 puntos de venta y servicio en toda España. Estos tres concesionarios nuevos se suman a los 4 ya existentes Volvo Truck Centers y completan la presencia directa de la marca en el corredor Madrid - Zaragoza - Barcelona. Se encuentran en Montornès del Vallès y en la Zona Franca (Barcelona) y en Salt (Gerona).

Volvo Trucks y Volvo Buses apuestan por acelerar el camino hacia el transporte de cero emisiones e invierte 25 millones de euros en tres concesionarios en Catalunya, uno de sus enclaves más estratégicos. El grupo busca consolidar su presencia en el corredor Madrid-Zaragoza-Barcelona y crecer en la región con su oferta de soluciones de transporte sostenible, optando a contratos de flotas tanto públicas como privadas con su oferta de camiones y autobuses eléctricos. Volvo Buses tiene más de 400 autobuses híbridos en funcionamiento en España, el país europeo con mayor presencia de éstos.

#### AEC GROUP, EL ÉXITO DE UNA EMPRESA FAMILIAR

AEC GROUP es una empresa familiar que inició sus actividades en Arbúcies (Girona) y que actualmente cuenta con sedes operativas en Barcelona y en Getafe (Madrid). Todo empezó en 1957, con su fundador Josep Coll. En 1988, su hijo, Josep Maria Coll, se unió al proyecto y creó AEC, con productos específicos para los autobuses y autocares. En 1998 la firma alemana BOSCH (Blaupunkt) les escoge como distribuidor exclusivo para España y después también para Italia, Portugal y Marruecos. En 2016, se convierte en distribuidor oficial en exclusiva en España de Luminator Technology Group (Lawo, Mobitec y Gorba). La tercera generación familiar ya se ha incorporado: David Iglesias Coll al frente de la gerencia y Josep M<sup>o</sup> Coll Júnior como responsable de marketing y comunicación.



#### ATLAS BUS SIGUE CRECIENDO

En la amplia gama de producto de ATLAS BUS podemos destacar los Euroliners® (empresa que fue adquirida por ATLAS BUS en 2022), con sus marcas Eurotrims®, Axlecovers®, Airmate® y Euro Super Singles®. También es distribuidor para España y Portugal de Eberspächer en la línea de climatización, HVAC división Bus. Cuenta con productos nuevos para vehículos eléctricos y accesorios específicos para la demanda de vehículos de fabricación china y turca, dado su gran peso en el parque móvil en España.

#### AUDIOBUS TIENE CASI TODO LO QUE NECESITE TU AUTOBÚS

AUDIOBUS tiene una gama de producto casi infinita. Entre sus principales novedades, podemos hablar de los espejos retrovisores electrónicos que sustituyen a los clásicos. También son muy interesantes su KIT de visión 360°, para visión perimetral o sus innovadores sistemas audiovisuales, sin olvidar sus monitores de gran formato y cámaras, cargadores USB de contacto e inalámbricos, o display digital con funciones de mensajes como parada y rampa solicitada, abróchese el cinturón, etc...

#### CBM CONVIERTE MOTORES TÉRMICOS EN ELÉCTRICOS

CBM cuenta con accesorios para autobús y también ofrece soluciones de mantenimiento predictivo desarrolladas por STIMIO y su retrofit para convertir motores térmicos en eléctricos, gracias a su nueva asociación con RETROFLEET. Stimio es una empresa del Grupo CBM. Retrofleet es una empresa francesa especializada en la conversión de un con motor de combustión en uno eléctrico, ya sea en vehículos en servicio o, de acuerdo con el fabricante, en un vehículo nuevo, como equipo original.

#### CONTINENTAL AYUDA A GESTIONAR DIGITALMENTE LOS NEUMÁTICOS

ContiConnect Lite gestiona de forma digital los neumáticos y no requiere ningún hardware adicional. La herramienta proporciona datos sobre la presión y la temperatura de los neumáticos. Se calcula que puede reducir los pinchazos en aproximadamente un 30%, ahorrar un 2% de combustible y aumentar la vida útil de los neumáticos en casi un 10%. Los datos en tiempo real permiten un mantenimiento predictivo y ayudan a los conductores a controlar el estado de sus neumáticos y poder actuar rápidamente.

#### DIESEL TECHNIC RENUEVA SU PARTNER PORTAL

El Partner Portal de Diesel Technic está en servicio desde 2015 y ahora, con su actualización, ofrece acceso eficiente a toda la gama, con más de 43 000 recambios y accesorios permitiendo una búsqueda de productos optimizada desde cualquier tipo de dispositivo móvil. Se ha mejorado el rendimiento de la página y se puede hacer seguimiento del envío y seleccionar los proveedores de transporte. También indica la disponibilidad y deja descargar instrucciones de montaje con trucos y consejos.

#### HISPAOLD SE TRASLADA A LA ZONA FRANCA DEL PUERTO DE SEVILLA

Hispacold ha anunciado que en los próximos 12 meses se muda a la Zona Franca del Puerto de Sevilla para dar respuesta a los compromisos para los próximos años. Tras invertir casi 4 millones de euros, abarcará 14.000 m<sup>2</sup> de nave industrial y 2.500 m<sup>2</sup> de oficinas, en una parcela de 36.000 m<sup>2</sup>. Integrará operaciones en un solo punto, optimizará costes operativos e integrará de procesos, mejorando la competitividad. Todo ello apostando por Sevilla, garantizando el empleo en la región como siempre.



### SEFAC, EL LÍDER DE LAS COLUMNAS MÓVILES Y SEGURIDAD EN LOS TALLERES

SEFAC lleva más de 50 años diseñando, fabricando y distribuyendo plataformas elevadoras de columnas de alta resistencia en todo el mundo. En la pasada edición de Busworld vimos un elevador de columna móvil cableado, su

nuevo gato de transmisión DFM 6112, elevadores de columnas para carretillas elevadoras, su elevador de columna móvil inalámbrico, la protección de fosas FILENET, el gato de transmisión DFM 6115, soportes y caballetes, y mucho más...

### ACTIA SYSTEMS CELEBRÓ SUS 40 AÑOS SU EQUIPO PARTICIPÓ EN EL PREMIO ACTIA DE KARTING EN EL CARLOS SAINZ KARTING

El 2 de abril, ACTIA Systems celebró su 40 aniversario con todos los colaboradores de las instalaciones de Getafe, Villaverde y Linares. Desde su creación en 1984 con el nombre de VIDEO BUS PAHER, pasando por su absorción por el grupo ACTIA en 1993 y terminando por las múltiples etapas por las que ha atravesado para convertirse en la empresa innovadora y tecnológica que es hoy, ACTIA Systems nunca ha dejado de evolucionar y superar retos en estos últimos 40 años.



**La garantía del fabricante**



## FRENÓMETRO MÓVIL PARA INDUSTRIALES

- NO REQUIERE INSTALACIÓN U OBRA CIVIL
- SE PUEDE DESPLAZAR DENTRO DEL TALLER O FUERA
- HASTA 15 TONELADAS POR EJE
- PARA TODO TIPO DE VEHÍCULO

**Contacte con nosotros a**

comercial@sefac.es o al tel. 91 672 3612

www.sefac.es o facebook/SefacEspana



## SECCIÓN OFICIAL Y EXCLUSIVA DE COMUNICACIÓN DE



# NEUTRALIDAD TECNOLÓGICA

¡UN FACTOR INDISPENSABLE!

**LA NEUTRALIDAD TECNOLÓGICA, EN EL ÁMBITO DE LA ENERGÍA UTILIZADA PARA MOVER NUESTROS BUSES, RESULTA VITAL PARA ALCANZAR LOS OBJETIVOS DE DESCARBONIZACIÓN FIJADOS POR LA COMISIÓN EUROPEA**

**R**ecientemente, el pasado 13 de mayo, el Consejo adoptó formalmente el Reglamento relativo a las normas de emisiones de CO<sub>2</sub> para los vehículos pesados por el que se modifican y refuerzan las normas vigentes de la UE. Las normas actualizadas reducirán en mayor medida las emisiones de CO<sub>2</sub> del transporte por carretera e introducirán nuevos objetivos para 2030, 2035 y 2040.

Unas normas más estrictas sobre las emisiones de CO<sub>2</sub> contribuirán a aumentar la proporción de vehículos de cero emisiones en el parque de vehículos pesados en toda la UE.

### OBJETIVOS

Las nuevas normas mantienen el objetivo para 2025, fijado actualmente en una reducción de las emisiones del 15 % para los camiones pesados de más de 16 toneladas. El Reglamento establece además los siguientes nuevos objetivos:

Reducción de las emisiones en un 45 % a partir de 2030 (antes el 30 %); Reducción de las emisiones en un 65 % a partir de 2035; Reducción de las emisiones en un 90 % a partir de 2040.

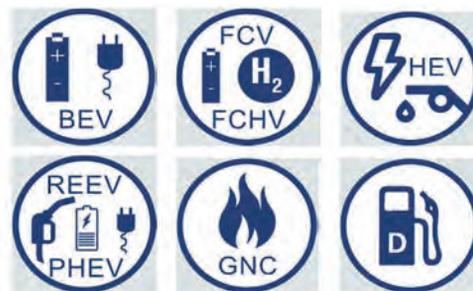
Las nuevas normas introducen un objetivo del 100 % de nuevos autobuses urbanos de cero emisiones para 2035, con un objetivo intermedio del 90 % para esta categoría en el horizonte del 2030. “Los autobuses interurbanos quedarán exentos de este objetivo ya que, a los efectos de la medición de la reducción de emisiones, se consideran autocares.”

### EURO 7

Por otro lado, se ha publicado el “Reglamento (UE) 2024/1257 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de abril de 2024, relativo a la homologación de tipo de los vehículos de motor y los motores y de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos en lo que respecta a sus emisiones y a la durabilidad de las baterías (euro 7)”.

Será de aplicación a partir de 29 de mayo de 2028 para los nuevos tipos de vehículos de las categorías M2, M3 y componentes, sistemas y unidades técnicas independientes destinados a vehículos de las categorías M2, M3 de tipo homologado en virtud del presente Reglamento y a partir del 29 de mayo de 2029 para los nuevos vehículos de las categorías M2, M3 y componentes, sistemas y unidades técnicas independientes para dichos vehículos.

Las matriculaciones hasta el pasado mes de junio arrojan los siguientes datos: Con 1.981 unidades de buses nuevos matriculados, el 20 % (393 uds) corresponden a buses para servicio urbano (Clases I y A) y el resto se matriculó para servicios interurbanos (Clase II-III y B). El 65 % de las unidades matriculadas (1.280 buses) utilizó la motorización térmica diésel (euro VI), un 14 % (278 buses) utilizó motorización eléctrica o hidrógeno (Cero emisiones) y el 21% restante (414 buses) utilizó energías eco.





### ES NECESARIA LA NEUTRALIDAD TECNOLÓGICA PARA LA DESCARBONIZACIÓN

Los datos ponen de manifiesto que tanto el sistema eléctrico como el fuel cell hidrógeno quedan relegados al servicio urbano y es que aún falta tecnología para que los buses interurbanos (autocares) puedan hacer uso de estos sistemas cero emisiones. Las prestaciones requeridas por el servicio interurbano no pueden, actualmente, ser cubiertas por la electromovilidad, aunque sí por el resto de energías limpias o eco.

Ante los objetivos de emisiones establecidos por la Unión Europea y el plazo en que deben alcanzarse dichos objetivos, resulta obvio pensar que todas las energías limpias, incluyendo las modernas motorizaciones euro 7 así como los nuevos combustibles verdes, son necesarias para superar el reto que la descarbonización de nuestras ciudades ha supuesto. Si, además, pensamos en la descarbonización global del planeta, estas mismas tecnologías resultan de vital importancia en aquellos países o áreas donde la posibilidad de dotar de infraestructuras eléctricas resulta de mayor complejidad o simplemente imposible de realizar. “La descarbonización global requiere del uso de todas las energías limpias, la neutralidad tecnológica es indispensable para superar el reto medioambiental.”



Fran Vargas  
 Secretario General de Ascabús  
[franvargas@ascabus.es](mailto:franvargas@ascabus.es)  
[www.ascabus.es](http://www.ascabus.es)

# Fiaa

Feria Internacional del Autobús y del Autocar

LIVE Connect

IMPACTA 3650 · CREA COMUNIDAD · CRECE



**Liderando la movilidad.**

**22-25 Oct**

**2024**

Recinto Ferial  
[ifema.es](http://ifema.es)





# DUPPLICIDAD DE SEGUROS EN EL TRANSPORTE EN AUTOBÚS

¿POR QUÉ CONCURREN, PARA IGUALES PERSONA Y TRAYECTO, DOS SEGUROS OBLIGATORIOS?

*La existencia conjunta de dos seguros -el de viajeros y el de riesgos de la circulación- que afectan al transporte de personas por carretera, ambos obligatorios y aparentemente iguales, ha dado lugar, no solo a críticas, por lo antieconómico de tal dualidad, lo complejo del sistema, o el posible enriquecimiento sin causa (se trata de indemnizar por un hecho lamentable, no de premiar un mérito), sino también a frecuentes dudas y litigios: ¿por qué dos seguros y no uno solo, para una misma persona y respecto a un mismo viaje?, ¿son compatibles?, ¿y sus indemnizaciones?, el viajero, ¿por qué tiene que pagar dos primas?, ¿tiene que reclamar (amistosamente o/y en vía judicial) contra el transportista, o contra su aseguradora, o contra ambos?, ¿qué debe probar?, ¿qué dicen los Tribunales de Justicia? A ello ya dedicamos alguna atención en nuestra Revista, nº 270, de Noviembre 2020 (páginas 44-47). Intentaremos ahora estudiar, en concreto y lo más nítidamente posible, esta extraña duplicidad.*

## 1. DIFERENCIA ENTRE SEGURO OBLIGATORIO DE VIAJEROS Y SEGURO DE RIESGOS DE LA CIRCULACIÓN

El seguro obligatorio de viajeros (en adelante, **SOV**) es **un seguro de accidentes**, que garantiza la indemnización por los daños corporales (por caídas, golpes, cortes, etc.) que sufran quienes viajen en vehículos de transporte público colectivo (capacidad de nueve plazas o superior), tanto urbano como interurbano, según los define la LOTT, causados por choque, vuelco, salida de vía, rotura, explosión, incendio, golpe exterior, etc.<sup>1</sup> del vehículo.

La obligatoriedad de ciertos seguros tiene un claro propósito tuitivo: busca la efectiva indemnización de las víctimas, pues de nada sirve establecer un riguroso régimen de responsabilidad del causante del daño si éste resulta insolvente. Lo que complementa la “acción directa” (posibilidad de reclamación directa) que en todo seguro de responsabilidad civil se concede a los perjudicados ante el asegurador de ese causante: art. 76 de la Ley 50/1980, que enseguida mencionaré <sup>2</sup>. No confundir con la “acción directa” a que se refiere la LOTT ídem <sup>3</sup>.

El SOV está regulado por el Real Decreto 1575/1989, de 22 Diciembre (BOE 28), que aprueba su Reglamento. Subsidiariamente, por la Ley 50/1980, de 8 Octubre, del Contrato de Seguro, que se ocupa de los seguros de accidentes -como lo es el SOV- específicamente en sus arts. 100 a 104. La Ley 16/1987, de 30 Julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (BOE 31) -LOTT, en su abreviatura habitual- en su art. 21,1<sup>4</sup> prevé la obligatoriedad de contratar el SOV en los transportes públicos de viajeros; y en el apartado 3 del mismo artículo dispone que las primas de los seguros son repercutibles al viajero (en lo que insistía el art. 5.5 del ROTT). Estos principios fueron seguidos por el Reglamento de dicha Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres<sup>5</sup> -ROTT- en su art. 5, que en su apartado 1 imponía la suscripción del SOV, con remisión expresa a dicho R. D. 1575/1989.

Por su parte, el seguro de RC del transportista está regido por la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobada por R. D. Legislativo 8/2004 de 29 Octubre (BOE 5 Noviembre), en abreviatura SRC. También es de suscripción obligatoria por todo titular de vehículos a motor, incluidos por tanto los autobuses (art. 2). Como seguro de RC, le son específicamente aplicables los arts. 73 a 76 de dicha Ley 50/1980. En cuanto al concepto de responsabilidad civil, los arts. 1902, 1903 y concordantes del Código Civil son claros en cuanto a que ésta exige la concurrencia de culpa en el causante.

El baremo del R. D. 1575/1989, para el SOV contiene importes de indemnizaciones vigentes aunque no actualizados tras más de un tercio de siglo, por tanto, bastante bajos. Por su parte, las indemnizaciones derivadas del SRC se calculan según el "sistema para la valoración de los daños y perjuicios" contenido en la Ley 35/2015, de 22 Septiembre. Suele ser penoso para el viajero, que tras su accidente no se encuentra en las mejores condiciones físicas ni de ánimo, tener que *bucear* entre ambos baremos, desiguales y muy técnicos.

El SOV actúa por el mero hecho del accidente -naturaleza objetiva-, exista o no culpa del transportista (el conductor) en su acaecimiento; es decir, incluso si el transportista no es responsable, p. ej. por culpa de tercero. Mientras que el Seguro de la Circulación (SRC) -en este caso, contratado por el transportista- es de "responsabilidad civil" (RC) actúa sólo cuando el transportista es responsable, -naturaleza subjetiva-, sea en caso de colisión, sea por frenazo, arranque brusco, acelerón, volantazo u otra maniobra violenta e indebida. Por tanto, de esta responsabilidad quedará exonerado cuando

## LA ACTUAL DUALIDAD DE SEGUROS AUMENTA EL TRABAJO BUROCRÁTICO PARA EL TRANSPORTISTA Y, POR REPERCUSIÓN DE LA PRIMA, EL PRECIO A PAGAR POR EL VIAJERO

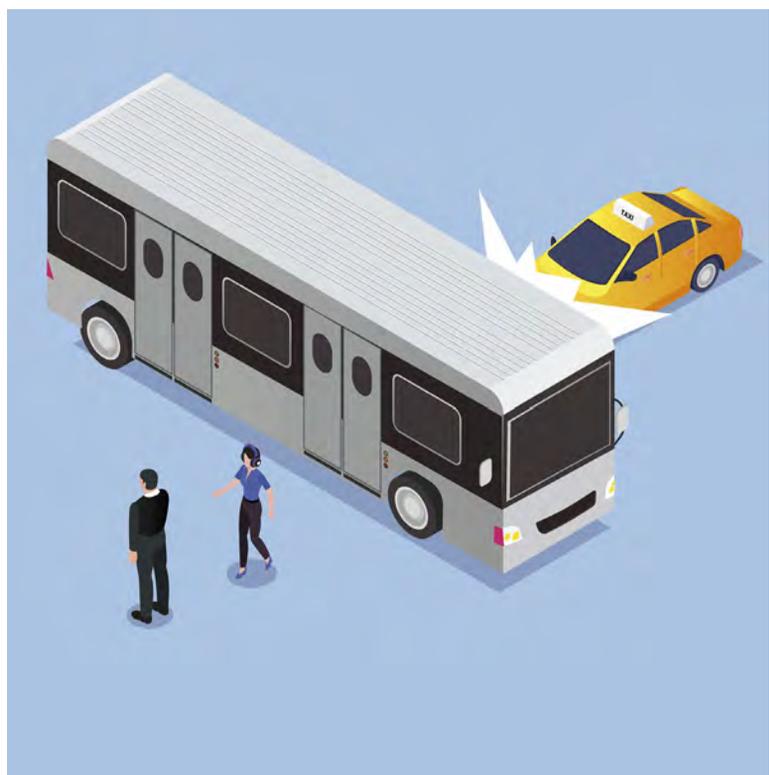
pruebe que los daños fueron causados por culpa exclusiva del viajero perjudicado o fuerza mayor ajena a la conducción o al funcionamiento del vehículo<sup>6</sup>.

### 2. SOV Y SRC, ¿SON COMPATIBLES, Y ACUMULABLES SUS RESPECTIVAS INDEMNIZACIONES?

Una de las cuestiones más polémicas y "que ha suscitado no pocas dudas" (REGLERO)<sup>7</sup> es si ambos seguros, SOV y SRC, referidos a unos mismos viajero, transportista, viaje y siniestro, son o no compatibles.

En nuestra opinión, no lo son. Por la sencilla razón de que el transportista -como cualquier otra persona- no puede ser a la vez culpable y no culpable de un daño. Si lo es, actuará el SRC; si no lo es, actuará el SOV.

Debería ser así, pero, no lo es. Pues, si -en esquema- el SOV cubre siempre y el SRC solo cuando el transportista es responsable, el resultado es que, en este segundo caso, la culpa del transportista está cubierta dos veces.



## ESCUDRIÑAR EL VIAJERO LESIONADO ENTRE DOS BAREMOS PARALELOS AUNQUE DISTINTOS PARA AVERIGUAR EL IMPORTE A RECLAMAR, SUELE SER UNA LABOR PENOSA

¿Tiene sentido que, en esa eventualidad de culpa del transportista, una misma lesión a un mismo viajero tenga esa doble cobertura? Entendemos que no.

Establece esta compatibilidad del SOV “con cualquier otro seguro concertado por el viajero o a él referente” el art. 2.2 del citado Real Decreto 1575/1989; también a ello aludía el art. 5 apartado 3, del ROTT<sup>8</sup>, hoy de manera “poco clara” (ESTANCONA)<sup>9</sup> o incluso “particularmente confusa” (REGLERO)<sup>10</sup>, lo deja entrever la actual redacción del art. 21.2 de la LOTT<sup>11</sup>.

La redacción originaria del art. 21.1 de la LOTT daba cobertura legal al precepto reglamentario que comentamos, al imponer la exigencia del seguro obligatorio de viajeros. Sin embargo, la cuestión cambia sustancialmente a raíz de la Ley 14/2000, de 29 Diciembre, cuya Disp. Adicional 24ª modifica el citado art. 21.1, al añadir una frase decisiva a la redacción anterior, indicando que el SOV es aplicable sólo:

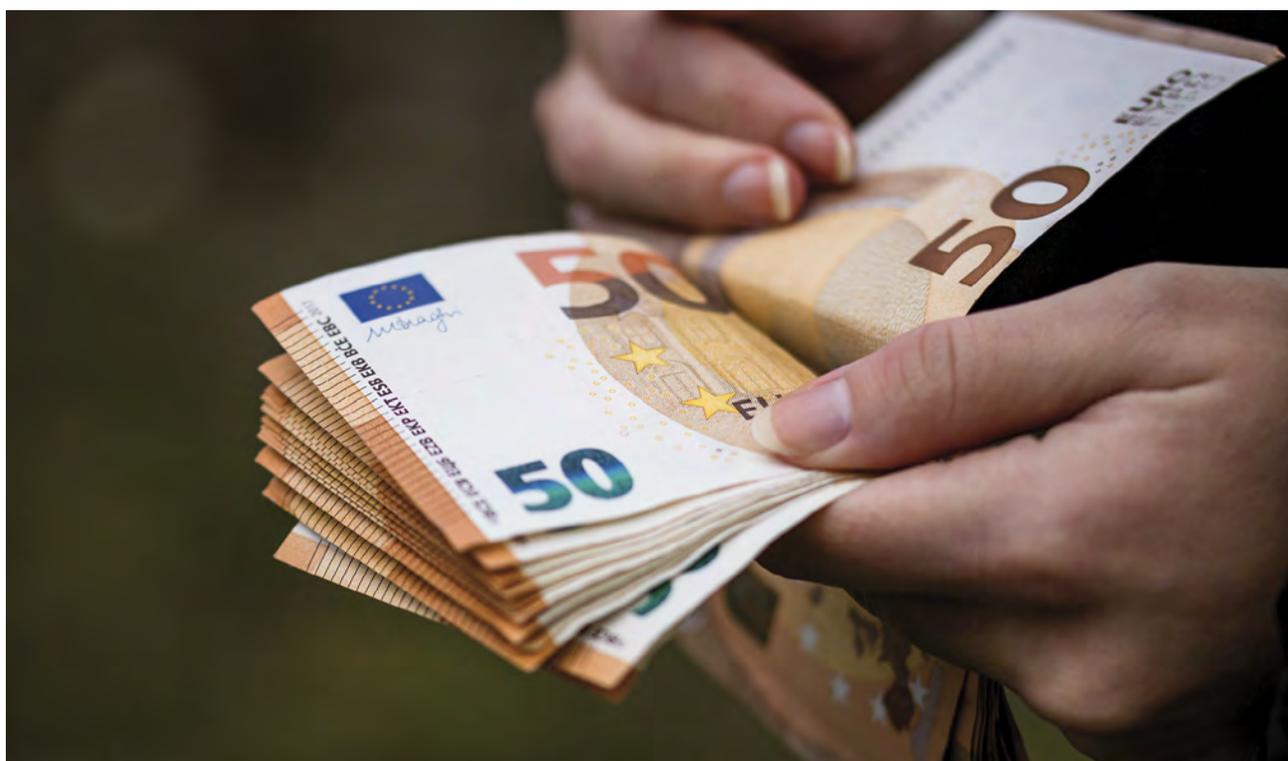
“(.....) en la medida en que dichos daños no estén indemnizados por el seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria previsto en la legislación de responsabilidad y seguro en la circulación de vehículos de motor”.

Si los daños sufridos por un viajero sí están cubiertos por un seguro, no puede reclamar después el mismo viajero por otro seguro distinto, también obligatorio, porque supondría un enriquecimiento injusto.

Pero, la polémica ha llegado hasta la Jurisprudencia, lo que no es de extrañar ante la avalancha de litigios que tal confusión provocó. Unas sentencias establecieron la compatibilidad (SAP = Sentencia de A. Provincial).

- SAP Barcelona 12 Julio 2019<sup>12</sup>.
- SAP Castellón 22 Octubre 2020<sup>13</sup>;
- SAP Málaga 30 Abril 2021<sup>14</sup>, que a su vez cita en la misma línea otras anteriores de la propia Audiencia: de 31 Enero 2018<sup>15</sup> y 15 Febrero 2018<sup>16</sup>;
- SAP Cantabria 31 Enero 2022<sup>17</sup>;
- SAP Madrid 1 Junio 2022<sup>18</sup>, que a su vez cita en la misma línea otras anteriores de la propia Audiencia: de 29 Septiembre 2005<sup>19</sup>; y 27 Abril 2016<sup>20</sup>;
- SAP Málaga 13 Marzo 2023<sup>21</sup>.

Esta última citada incluye una nítida explicación sobre la dualidad de las posibles reclamaciones: por el SOV y por el SRC, pues “su naturaleza, dimensiones y alcance son diferentes”.





“El SOV es –dice– “un seguro de accidentes en que son asegurados los ocupantes del medio de transporte y en el que no se trata [...] de probar si [...] o el conductor tiene culpa o no [...] sino [...] únicamente de determinar si el riesgo de que deriva la lesión está dentro de la cobertura del seguro, como cualquier otro seguro de accidentes personales. Y aparte de la anterior acción, **por los mismos perjuicios** <sup>22</sup>, también podrá [el viajero perjudicado] dirigirse contra la propietaria del vehículo o la compañía aseguradora con la que, en su caso, tenga concertado contrato de responsabilidad civil que cubra dichos eventos, bien por considerar que ha habido un incumplimiento del contrato por el porteador al no realizar todas las operaciones necesarias e idóneas para trasladar a esa persona de un lugar a otro en perfectas condiciones, lo que pudo producir el resultado lesivo, bien por considerar que dicho resultado lesivo fue consecuencia de un actuar negligente de [...] sus empleados”.

O sea, en caso de accidente de autobús, por culpa del transportista, el viajero cuya lesión corporal aparezca prevista en ambos baremos citados (el del R. D. 1575/1989 y el de dicha Ley 35/2015) en teoría podría reclamar dos indemnizaciones: una con cargo al SOV y otra con cargo al SRC.

Pero, ante esa sorprendente perspectiva, **otras sentencias declaran su incompatibilidad**. Entre ellas:

- SAP Madrid 6 Julio 2004 <sup>23</sup>
- SAP Córdoba 25 Nov. 2004 <sup>24</sup>
- SAP Orense 30 Dic. 2004 <sup>25</sup>

- SAP Cuenca 2 Marzo 2005 <sup>26</sup>
- SAP Cáceres 19 Sept. 2005 <sup>27</sup>
- SAP León 15 Febrero 2006 <sup>28</sup>
- SAP Madrid 17 Marzo 2006 <sup>29</sup>
- SAP Huelva 27 Marzo 2006 <sup>30</sup>

La idea central en tales decisiones es que entraría en juego la cobertura del SOV sólo en el caso de que el SCR no llegara a cubrir la totalidad de la indemnización debida al perjudicado. Es decir, se trataría de seguros complementarios, no acumulables. Debiendo, en aplicación del principio de jerarquía normativa, prevalecer la LOTT sobre el Reglamento del SOV.

De lo cual se deduce que **no es admisible** que tratándose de dos seguros independientes y de obligada contratación para el transportista, **se pretenda** obtener **una duplicidad de indemnizaciones** sobre la base de un mismo riesgo asegurado, de suerte que, si el ámbito de uno de dichos seguros es suficiente para resarcir en su integridad el perjuicio causado, no es de recibo que el mismo riesgo haya de ser indemnizado por el otro seguro. Lo ha dicho con claridad meridiana el Presidente de la Audiencia P. de Alicante, Dr. MAGRO <sup>31</sup>.

Ese es nuestro punto de vista: no es posible acumular aritméticamente las indemnizaciones correspon-

---

## CARECE DE SENTIDO QUE UNA MISMA PERSONA COBRE DOS VECES POR UNA ÚNICA LESIÓN

---

dientes a uno y otro seguro, pues, en tal caso, se produciría en el perjudicado un enriquecimiento sin causa.

Ha zanjado el asunto, el Tribunal Supremo, en el sentido de la compatibilidad; en sus Sentencias nº 618/2010, de 8 Octubre 2010 <sup>32</sup> y nº 627/2011 de 19 Septiembre 2011 <sup>33</sup>. según las cuales:

*El SOV no “se encuentra sujeto a la exigencia de indemnización concreta del daño, ni a la prohibición de enriquecimiento injusto del artículo 26 LCS [citada Ley 50/1980], ni a las reglas que rigen el abono de la indemnización en caso de seguro múltiple (art. 32 LCS), resultando compatibles en el ámbito de los seguros de personas el aseguramiento múltiple y cumulativo del mismo riesgo”.*

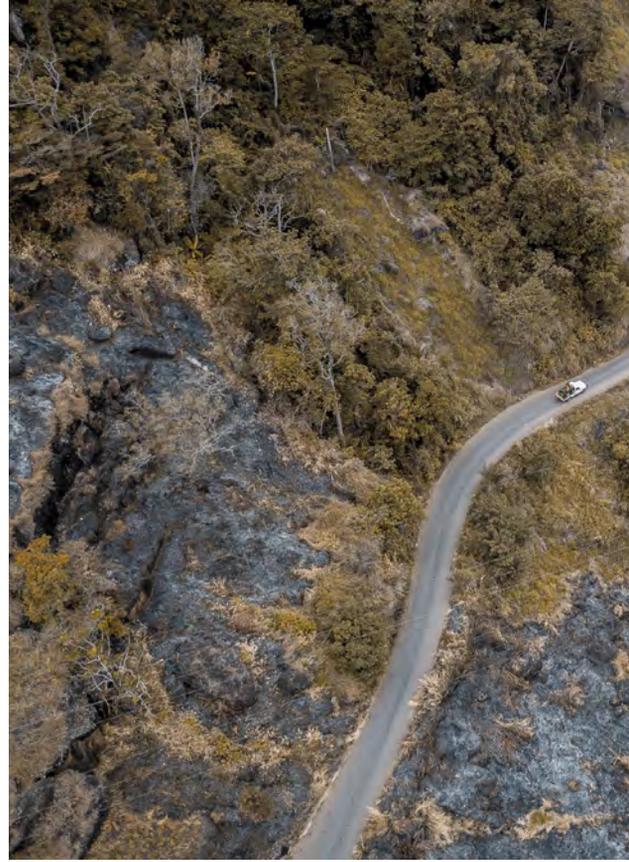
Según lo explicado, en ciertos casos las indemnizaciones de uno y otro seguros pueden ser complementarias.

Por ejemplo, el viajero lesionado podría cobrar las respectivas indemnizaciones en los siguientes casos <sup>34</sup>:

- Accidente en España de autobús español, por distracción de su conductor, y sin otro vehículo implicado (indemnización de SOV y de SRC por el asegurador del autobús siniestrado).
- Accidente en España de autobús español causado por negligencia de otro (indemnización de SRC por el asegurador del vehículo causante);
- Accidente en el extranjero de un autobús español en viaje con origen España (en este caso, indemnización de SRC según ley y sistema aplicables en el país de ocurrencia).

Lejos de nuestra intención pretender corregir al Tribunal Supremo. Pero, conviene recordar que los Jueces deciden conforme al Derecho vigente, aplicándolo. Otra cosa es si la normativa actual sea o no la idónea.

**SERÍA PREFERIBLE UN ÚNICO SEGURO, DE AMPLIA COBERTURA, CON POSIBLE POSTERIOR RECLAMACIÓN DE ESA COMPAÑÍA AL TRANSPORTISTA SÓLO SI ÉSTE FUERE CULPABLE**



En opinión de quien suscribe, esta pluralidad o superposición de seguros sobre un mismo viaje es inadecuada, pues puede encarecer notablemente el coste por este concepto (suma de sus respectivas primas), en definitiva, incrementar el trabajo burocrático para el transportista -por repercusión- aumentar el precio del transporte a pagar por el viajero (efectivo pagador de ambas primas), sin que tenga mucho sentido cobrar dos veces por una misma lesión. Por ello también ha sido cuestionada por otros autores <sup>35</sup>. Obviamente, la posibilidad de acaecer un accidente con resultado de daños corporales es la misma haya un seguro, dos, o diecisiete, pues depende de otros factores, como medidas de seguridad del autobús, pericia de su conductor, actitud de otros vehículos, calidad de la vía. etc.

### 3. PROPUESTA DE LEGA FERENDA

El razonamiento es, pues, tan sencillo como absurdo: ¿Por qué el viajero tendría derecho a cobrar dos indemnizaciones por una misma lesión? Porque pagó dos primas de seguro. ¿Y por qué se le obliga a pagar dos primas por lo mismo?

Con vistas a una posible legislación futura, la solución a tales dudas e inconvenientes, entendemos, pasa por:

- a) un único seguro, obligatorio, documentado en una sola póliza de asegurador identificado en el billete (con expresión de ese número de póliza), y a pagar mediante una única prima, que en todo caso indemnice al viajero perjudicado (salvo culpa de éste o fuerza mayor), en forma amplia -no solo lesiones



corporales, sino también otros daños (p. ej. a su equipaje), retraso y cualquier otro incumplimiento contractual por el transportista, sin necesidad de más acreditación que su presencia en el autobús -o al acceder o descender-, la ocurrencia del hecho dañoso y en su caso, alcance de las lesiones, de manera que el viajero no tenga que buscar pruebas, no siempre fáciles de obtener, sobre la culpa del transportista (conductor) como causa del hecho lesivo; y

b) la **posterior posible reclamación** -ya ajeno el viajero a la misma- **por ese asegurador contra el transportista** (o incluso contra su compañía aseguradora de responsabilidad civil -reclamación entre ambas compañías-) **solo si** es que considera que dicho **transportista es culpable** del siniestro.

A quien ha perdido un brazo en un accidente de autobús poco importa si el seguro es "contra daños" -como los de RC, arts. 73 y ss. de la Ley 50/1980, del contrato de seguro-, o "de personas" -como los de accidentes, arts. 100 y ss. de dicha Ley-, ni si para esa unificación que proponemos hay que modificar esa ley o cualquier otra. Ya que nadie le va a reponer el brazo, ni quitar el sufrimiento físico y moral padecido, lo que quiere es al menos cobrar pronto, de manera simple -de un solo asegurador, sin tener que ir a pleitos (costosos y de resultado incierto, como hemos visto, pues cada Tribunal sigue un criterio)- y en cantidad suficiente para poder comprar la prótesis que necesita para intentar medio-rehacer su vida.

- <sup>1</sup> Art. 7 del Reglamento del SOV, aprobado por Real Decreto 1575/1989, de 22 Diciembre. Cuya lista no constituye numerus clausus, porque añade una cláusula abierta que incluye eventos ocurridos por otras averías o anomalías que afecten o procedan del vehículo (Sentencia del Tribunal Supremo de 27 Febrero 2006; Fundamento de Derecho Cuarto (Rep. Aranzadi RJ 2006\694).
- <sup>2</sup> HUALDE MANSO, T.: El transporte de viajeros por carretera. Régimen de responsabilidad civil. Ed. Aranzadi. Pamplona, 1995; pp. 220 y 244-245.
- <sup>3</sup> Via de reclamación por el transportista efectivo contra el contractual, añadida por Disp. Adic. Sexta de la Ley 9/2013, de 4 Julio.
- <sup>4</sup> Conforme a su redacción operada por Disp. Adic. Vigésimocuarta de la Ley 14/2000, de 28 Diciembre, de medidas fiscales, administrativas y de orden social.
- <sup>5</sup> Aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 Septiembre. Si bien este art. 5 en concreto quedó sin contenido por obra del Real Decreto 70/2019, de 15 Febrero, art. 2. Uno.
- <sup>6</sup> Art. 1.1 del R. D. Legislativo 8/2004.
- <sup>7</sup> REGLERO CAMPOS, F.: Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil y Seguro. 2ª ed. Thomson-Aranzadi. Cizur Menor, 2007; p. 795.
- <sup>8</sup> Como ya se dijo, el Real Decreto 70/2019, de 15 Febrero, art. 2. Uno, dejó sin contenido este art. 5 del ROTT.
- <sup>9</sup> ESTANCONA PÉREZ, A.A.: Transporte terrestre de pasajeros. Contratación, responsabilidad y seguro; Ed. Tirant Lo Blanch, Valencia, 2018; p. 475.
- <sup>10</sup> REGLERO, ibidem; p. 798.
- <sup>11</sup> Primero, tras la reforma de la LOTT por la Disposición Adicional 24ª de la Ley 14/2000, de 29 Diciembre; y después, según lo modifica la Ley 9/2013, de 4 Julio, en su art. 1. Ocho. Decimos sin excesiva claridad porque incluye ambos seguros en el marco de la responsabilidad del transportista, haciendo expresa referencia como norma principal al Reglamento (UE) n.º 181/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 Febrero 2011, sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar, cuando el SOV nada tiene que ver con dicha responsabilidad, sino que la obligación de indemnizar nace del mismo hecho del accidente, como hemos intentado explicar más arriba.
- <sup>12</sup> Fundamento de Derecho Segundo; Rep. Aranzadi AC\2019\1028).
- <sup>13</sup> Fundamento de Derecho Segundo, apdo. 1; Rep. Aranzadi JUR 2021\11338.
- <sup>14</sup> Fundamento de Derecho Segundo; Rep. Aranzadi JUR 2021\268862.
- <sup>15</sup> Fundamento de Derecho Segundo, Rep. Aranzadi JUR 2018\264645.
- <sup>16</sup> Fundamento de Derecho Segundo; Rep. Aranzadi JUR 2018\290725.
- <sup>17</sup> Fundamento de Derecho Tercero, apdo. 5; Rep. Aranzadi JUR 2022\83120.
- <sup>18</sup> Fundamento de Derecho Tercero, apdos. 4 y 5; Rep. Aranzadi JUR 2022\285446.
- <sup>19</sup> Fundamento de Derecho Segundo; Rep. Aranzadi JUR 2006\36726.
- <sup>20</sup> Fundamento de Derecho Quinto; Rep. Aranzadi JUR 2016\192388.
- <sup>21</sup> Fundamento de Derecho Tercero; Rep. Aranzadi JUR 2023\275907.
- <sup>22</sup> Subrayado y negritas son nuestros.
- <sup>23</sup> Fundamento de Derecho Cuarto; Rep. Aranzadi AC 2004\1127.
- <sup>24</sup> Fundamento de Derecho Tercero; Rep. Aranzadi JUR 2005\46200.
- <sup>25</sup> Fundamento de Derecho Segundo; Rep. Aranzadi JUR 2005\43645.
- <sup>26</sup> Fundamento de Derecho Tercero; Rep. Aranzadi JUR 2005\90648.
- <sup>27</sup> Fundamento de Derecho Noveno; Rep. Aranzadi JUR 2005\219697.
- <sup>28</sup> Fundamento de Derecho Segundo; Rep. Aranzadi JUR 2006\105205.
- <sup>29</sup> Fundamento de Derecho Segundo; Rep. Aranzadi AC 2006\803.
- <sup>30</sup> Fundamento de Derecho Cuarto, Rep. Aranzadi JUR 2006\207371.
- <sup>31</sup> MAGRO SERVET, V.: "Acerca de si existe compatibilidad del seguro obligatorio de responsabilidad civil de automóvil con el seguro obligatorio de viajeros en los transportes urbanos"; La Ley nº 155, Noviembre 2011 (ref.: 19194/2011).
- <sup>32</sup> Fundamento de Derecho Tercero; Rep. Aranzadi RJ 2010\7444.
- <sup>33</sup> Fundamento de Derecho Tercero; Rep. Aranzadi RJ 2011\6424.
- <sup>34</sup> Fuente: página web de la Oficina Española de Aseguradores de Automóviles (OFESAUTO).
- <sup>35</sup> SANCHEZ GAMBORINO, F. M.: "Contrato de transporte, responsabilidad del porteador y seguros". Revista de Derecho Mercantil, nº 105-106. Madrid, Jul.-Dic. 1967, pp. 180 y 183-184; HUALDE, op. cit., pp. 222 y 227-231.



**FRANCISCO SÁNCHEZ-GAMBORINO**  
**DOCTOR EN DERECHO.**  
**ABOGADO ESPECIALISTA EN TRANSPORTES**  
[abogados@sanchez-gamborino.com](mailto:abogados@sanchez-gamborino.com)



**SECCIÓN OFICIAL**  
→ AETRAM

## SECCIÓN OFICIAL Y EXCLUSIVA DE COMUNICACIÓN DE

# aetram

**ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS  
DE TRANSPORTE EN AUTOCAR  
DE MADRID**



### NUEVO PLAN DE EMPLEO JOVEN DE LA COMUNIDAD DE MADRID

El Plan de Empleo Joven cuenta con 8 líneas de actuación y una inversión de 200 millones de euros. Destaca una nueva línea de subvenciones de hasta 1.500 euros para que aquellos jóvenes con rentas más bajas puedan cursar la educación más adecuada a sus intereses y aptitudes. Además, un nuevo incentivo de 360 euros al mes ayudará a desempleados sin estudios, con el compromiso de que se formen en cualquier centro acreditado por la Comunidad en certificados profesionales con una inserción laboral superior al 70%. AETRAM ha sido receptor de algunas iniciativas que se pondrán en marcha por la Administración regional próximamente relacionadas con una nueva línea de ayudas dirigidas a la obtención de los permisos profesionales de conducción de vehículos pesados, exclusivamente de mercancías y viajeros, a través de bonos de formación y que incluirán este año muy posiblemente la formación obligatoria del CAP.

### AETRAM PARTICIPA EN LA CONFECCIÓN DE LAS PRÓXIMAS SUBVENCIONES DE PROYECTOS DE EFICIENCIA ENERGÉTICA EN EMPRESAS TURÍSTICAS DE LA COMUNIDAD DE MADRID

AETRAM ha participado junto con otras Asociaciones relacionadas con el sector turístico en la región (hostelería, alojamientos turísticos y hoteles) en la ejecución y desarrollo de las próximas subvenciones de proyectos de eficiencia energética en empresas turísticas que en los próximos meses serán publicadas por la Consejería de Cultura, Turismo y Deporte de la Comunidad de Madrid y financiadas por el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de la Unión Europea. Estas ayudas están dirigidas a empresas de los sec-



### CASI LA MITAD DE LOS AUTOCARES NO ENTRARÁN EN MADRID CENTRO EN 2025

A partir del próximo 1 de enero de 2025, el 45% de los vehículos de transporte de viajeros discretivos y turísticos no podrán acceder al centro de Madrid y en concreto a la zona de bajas emisiones de Distrito Centro, conforme al calendario actual que el Ayuntamiento de Madrid tiene regulado para el acceso de los vehículos de transporte público colectivo y autobuses que den servicio a los establecimientos o instituciones en estas Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBE-DEP) y por el cual los vehículos de transporte de viajeros por carretera (autocares) de menos de 3.500 kg con distintivo B no pueden acceder a dichas zonas desde el 1 de enero de 2024, ampliándose esta medida a todos los vehículos B sin distinción a partir del 1 de enero de 2025. Desde AETRAM se demanda del Ayuntamiento de Madrid una urgente modificación de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible que permita la flexibilización del calendario de accesos de los vehículos profesionales, así como la debida protección del Transporte Público Colectivo de viajeros en su conjunto".

### ACUERDOS DE COLABORACIÓN CON AETRAM

AETRAM incorpora a la empresa NUNSYS y al concesionario COCENTRO como empresas patrocinadoras de la Asociación para el presente año 2024, al igual que la tecnológica LYNKS-TIC. Por su parte, el Centro Técnico de Seguros repite un año más en 2024 su condición de empresa perteneciente al Círculo de Empresas Colaboradoras de AETRAM. También MAN ha renovado su acuerdo como colaborador de AETRAM.



tores de la hostelería, hoteles, alojamientos turísticos, y por primera vez empresas de transporte discretivo y turístico para la presentación de proyectos de eficiencia energética a partir de 25.000 euros y financiados al 100%, siendo las principales actividades subvencionables la implantación sensores energéticos, mejoras de equipos e instalaciones de iluminación y control presencial, mejora aislamientos térmicos de climatización o la implantación de placas solares, fotovoltaicas y sistemas domóticos en las instalaciones.



## EL AMB PONE EN MARCHA NUEVAS LÍNEAS Y FRECUENCIAS

El nuevo contrato, operado por Moventis, de Bus Metropolitano del Área Metropolitana de Barcelona (AMB) da servicio en Hospitalet de Llobregat, El Prat de Llobregat y los municipios con los que mantienen conexiones metropolitanas, que son Cornellá de Llobregat, Esplugues de Llobregat, San Juan Despí, San Justo Desvern, San Feliu de Llobregat y Barcelona. Se trata de un servicio que tiene cerca de 15 millones de usuarios al año. Inicialmente el servicio será operado por 100 vehículos, de los que 35 serán nuevos y el contrato prevé adquirir 43 vehículos más para renovar y ampliar la flota, que llegarían aproximadamente a finales del próximo año.



## VALERIANO DÍAZ, REELEGIDO PRESIDENTE DE FANDABUS

La Federación Andaluza Empresarial de Transporte (FANDABUS) ha reelegido por unanimidad en su Asamblea celebrada en la Cámara de Comercio de Granada, al actual presidente Valeriano Díaz, quien estará en el cargo 5 años más. El presidente de FANDABUS, Valeriano Díaz Revilla habló sobre su hoja de ruta para esta nueva legislatura. Indicó que hay que defender al autobús en Andalucía como una alternativa necesaria no solo al coche, sino también al ferrocarril en corredores de elevada demanda, así como entender que es complementario a los metros y tranvías en las ciudades y áreas metropolitanas.

## ALSA, PRIMERA EMPRESA CARDIOSEGURA DE ESPAÑA CON EL SELLO DE LA FUNDACIÓN ESPAÑOLA DEL CORAZÓN

El reconocimiento de Alsa como primera empresa cardiosegura de España otorga a la compañía el sello que acredita sus esfuerzos por garantizar la seguridad de sus pasajeros y empleados en caso de parada cardíaca. Este reconocimiento se enmarca en el Programa de Áreas Cardioseguras de la Fundación Española del Corazón, que busca fomentar la instalación de desfibriladores externos automáticos (DEA) en lugares de trabajo y espacios públicos, y capacitar al personal en técnicas de reanimación cardiopulmonar (RCP) básica. Alsa dispone de 151 equipos desfibriladores DOC instalados a bordo de autobuses. El primero llegó en 2015.





### HIFE GESTIONA EL SERVICIO REGULAR DE AUTOBÚS ENTRE BARCELONA Y OLESA DE BONESVALLS

Hasta ahora el gestor de esta concesión, denominada V-6438, era el operador RosanBús, S.L. En adelante. Desde el 1 de mayo la opera Hife. El traspaso de dicha concesión de Rosanbús a Hife ha sido anunciado tras el acuerdo tomado por las respectivas juntas de accionistas de ambas empresas. El cambio de operador no afecta al funcionamiento del servicio regular de la Línea 902. Se garantiza la misma frecuencia, los horarios de salida y el actual sistema tarifario de esta, con el compromiso de HIFE de estudiar nuevas propuestas de mejora a medio plazo.



### MSC CRUCEROS Y AVANZA OFRECERÁN AUTOBÚS GRATUITO EN 2024

MSC Cruceros y Avanza han anunciado, en un evento conjunto en el Puerto de Valencia, una nueva colaboración para este año. MSC Cruceros se ha unido con Avanza para ofrecer un servicio de autobús gratuito durante este año que conectará a los pasajeros de diferentes puntos del territorio español con los puertos de embarque. Avanza proporcionará 1.000 autobuses para los pasajeros que vayan a embarcar en Barcelona (para MSC World Europa, MSC Fantasia, MSC Seaview, MSC Grandiosa y MSC Musica); en Tarragona (para MSC Fantasia) y en Valencia (para MSC Seaside y MSC Orchestra), en verano y en invierno, desde 24 ciudades españolas.

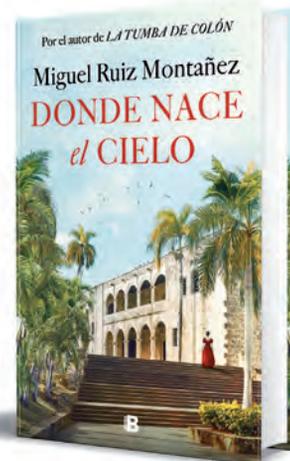


### DIREXIS TUSGSAL RECIBE UNA DELEGACIÓN DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES DE UZBEKISTÁN

El 22 de mayo, DIREXIS TUSGSAL recibió en sus instalaciones de Badalona a una comitiva uzbeka. Esta delegación incluía a miembros del Ministerio de Transportes de Uzbekistán y de la empresa pública de transportes de Tashkent. El objetivo principal de este encuentro fue compartir conocimientos y experiencias en la gestión del transporte público urbano. Conocieron las principales funciones de la empresa, la estructura organizativa, el modelo de gestión de economía social y las características de la flota. Manifestaron gran entusiasmo y curiosidad por los términos y condiciones del contrato de prestación de servicios de transporte público.

### MIGUEL RUIZ MONTAÑEZ PUBLICA SU NUEVA NOVELA

Miguel Ruiz, gerente de la EMT de Málaga, ha lanzado un nuevo título tras el éxito de sus anteriores publicaciones. El 16 de mayo de 2024, Miguel Ruiz ha publicado "Donde nace el cielo". El autor malagueño, que ha vendido ya más de 400.000 ejemplares, regresa con esta nueva obra, dinámica y absorbente. Se trata de una novela histórica que nos lleva a la América de los primeros años tras la llegada de Cristóbal Colón. En este caso, narra el primer viaje femenino a las Indias. Su primera novela, "La tumba de Colón" (2006), se ha traducido a más de doce idiomas y ha sido un éxito de ventas. Su segunda obra fue "El papa mago" (2008), un thriller inspirado en el final del primer milenio. Le siguieron "El país de los espíritus" (2011) y "La Sangre de Colón" (2020). Entre sus títulos también se encuentra "Objetivo La Luna" (2017), un libro a caballo entre la novela y la autoayuda del que es co-autor Daniel Pastor Vega.





## PROPUESTA DE ANETRA Y DIREBUS PARA ACTUALIZAR EL MODELO DE TRANSPORTE DE VIAJEROS

El pasado 27 de mayo, los presidentes de ANETRA y DIREBUS, Luis A. Pedrero y Alfonso Taborda, respectivamente, formalizaron en el Congreso de los Diputados una propuesta conjunta “para modernizar el modelo del transporte de viajeros español”, han indicado. Según ambas organizaciones, el resultado final de esa transformación del actual modelo de transporte de viajeros sería un sistema más eficiente, sostenible, seguro y accesible que desincentivaría además el uso de vehículos particulares en trayectos que sus usuarios podrían hacer en autobús y autocar.



## NUEVA CAMPAÑA VERANO JOVEN 2024

Tras el éxito de Verano Joven 2023, el Gobierno destinará 130 millones de euros para esta campaña con la que el ejecutivo volverá a rebajar hasta un 90% los billetes de autobús y tren de los jóvenes de entre 18 y 30 años para viajar en verano. De esta cantidad, 55 millones estarán destinados a los billetes de autobús. Se beneficiarán de estas ayudas las personas con nacionalidad española o con residencia legal en España, que estén en esa franja de edad. Se aplicará la rebaja en los billetes sencillos o de ida y vuelta de autobús y tren para viajar entre el 1 de julio y el 30 de septiembre de 2024. En los primeros cuatro días se apuntaron 1 millón de jóvenes, más de la mitad que en toda la anterior edición (1,9 millones).

## AMB Y EMT MADRID, ENTRE LOS GALARDONADOS DE LOS PREMIOS INTERNACIONALES DE MOVILIDAD

El pasado 8 de mayo tuvo lugar la gala de entrega de la 4ª edición de los Premios Internacionales de Movilidad, organizados por Empresas por la Movilidad Sostenible. El Área Metropolitana de Barcelona (AMB) recibió el premio al Municipio Grande por el innovador programa de la tarjeta T-verda, un abono gratuito de transporte público durante 3 años a los residentes de cualquier municipio de la provincia de Barcelona a cambio del desguace del vehículo. La Empresa Municipal de Transportes de Madrid, recogió el premio Empresa Pública por su proyecto Bus Rapid (BR1), un innovador servicio con plataforma reservada y priorización semafórica, que circula con 12 autobuses 100% eléctricos.



## EXPERIENCIA EN ACCESIBILIDAD

Precios muy competitivos.  
Anclajes sillas de ruedas, recambios. UNWIN. Braun. Qstraint.  
Fiabilidad. Innovación. Seguridad.  
Potente red postventa (España, Portugal, Francia, todas las islas). Atención inmediata.



 **IRC**  
**international railway co. s.l.**

POL. IND. ARANIBAR-2. Local 17  
20305 IRUN  
Tel. 943 647 322 / 943 647 017  
[www.irailwayco.com](http://www.irailwayco.com)  
[info@irailwayco.com](mailto:info@irailwayco.com)



### NACE MAN SERVICIOS FINANCIEROS HISPANIA

Desde mayo de este año, MAN Servicios Financieros Hispania ofrecerá soluciones financieras especializadas para camiones, furgonetas y autobuses MAN. La compañía está diseñada para abordar los requisitos emergentes de las empresas de transporte. Bajo el paraguas de TRATON Financial Services, MAN Servicios Financieros Hispania servirá de catalizador para futuros modelos de negocio, la electrificación, la conectividad e innovación en el sector del transporte. Jaime Baquedano es el Director General de MAN Servicios Financieros Hispania. Hasta ahora era Director Comercial de camiones y furgonetas de MAN Truck & Bus Iberia.



### LOS PRIMEROS AUTOBUSES KARSAN E-ATA DE 12 METROS DE ESPAÑA ESTARÁN EN LA FLOTA DE TUS

Karsan ha resultado adjudicatario del concurso de 6 autobuses en el Ayuntamiento de Sabadell para la flota de Transports Urbans de Sabadell con su modelo e-ATA de 12 metros. Este acuerdo marca un hito significativo para la marca, ya que representa la primera introducción de sus autobuses de doce metros Karsan e-ATA en el mercado español. Durante más de 3 años, Karsan ha estado presente en España, suministrando vehículos innovadores y ecológicos de los que ya tiene vendidos más de 25 minibuses y microbuses en diversas ciudades.



### DE LIJN APUESTA POR LOS AUTOBUSES ELÉCTRICOS DE IRIZAR E-MOBILITY

La empresa de transporte público de la región flamenca de Bélgica, De Lijn, ha adjudicado un acuerdo marco de hasta 100 vehículos. El modelo de autobuses eléctricos elegido es el Irizar ie tram. Este acuerdo permitirá al operador belga contar con los autobuses eléctricos de Irizar e-mobility para servicios de transporte público de alta gama. Los vehículos estarán destinados a proyectos especiales, tales como Spartacus en Limburg o el BRT en Kortrijk. Esta versión con estética de tranvía nació tras el éxito de los modelos de autobús eléctrico Irizar ie bus. Nada más llegar al mercado, el ie tram comenzó a recibir premios como el Autobús del Año o el Vehículo Industrial Ecológico del Año, ambos en 2018.



### SHOWROOM DEL FERQUI SUNSET S4

El pasado Jueves 25 de abril, se celebró un showroom del vehículo Ferqui Sunset S4, en el Museo Aguinaga de Bilbao. En el interior del concesionario de Mercedes Benz, situado en la ciudad de Bilbao, hay una zona de museo. El acto generó una gran afluencia de espectadores. Todos los clientes de la zona norte de España que asistieron al evento pudieron disfrutar de este y otros muchos vehículos de la exposición. Rodeados del entorno idílico, la muestra contó con una vasta colección de 30 vehículos clásicos de la longeva historia de Mercedes Benz. El Ferqui Sunset S4 expuesto se carroza sobre chasis Mercedes-Benz Sprinter. El vehículo pertenecía al operador Goco Tour. Este modelo ganó el premio Microbús del Año en España en 2020.



## PREMIO PARA LA RED DE CONCESIONARIOS IVECO EN ESPAÑA

La red de concesionarios de IVECO España ha sido galardonada como "Mejor Red Comercial" en los premios de la gala Neomotor 2024, organizados por el grupo editorial Prensa Ibérica. La red de concesionarios de IVECO España está compuesta por 26 concesionarios de ventas, 33 sucursales y 101 talleres autorizados. Estos números reflejan una presencia significativa en todo el país. La firma se convierte así en la primera marca del vehículo industrial en recibir este reconocimiento. Arsenio Hernández, director de Desarrollo Red de IVECO España y Portugal, fue el encargado de recibir el premio.



ACTUALIDAD  
→ POSTVENTA

## CONTINENTAL, MÁS DE 120 AÑOS DE RECAUCHUTADO DE NEUMÁTICOS DE CAMIÓN Y AUTOBÚS

Continental ha estado estableciendo estándares para una mayor sostenibilidad con su recauchutado de neumáticos de camión desde 1903. El fabricante de neumáticos premium lleva más de 120 años utilizando el recauchutado para prolongar la vida útil de los neumáticos, conservando recursos y reduciendo costes. La compañía demuestra su compromiso con la economía circular. Continental trabaja en soluciones innovadoras para la reutilización y el reciclaje de neumáticos fuera de uso. Continental recauchuta cada año más de un millón de neumáticos de camión y autobús en todo el mundo. El objetivo global es recuperar el 60% de los materiales utilizados en la construcción de neumáticos a partir de neumáticos usados como tarde para 2050.

# COCENTRO

[www.cocentro.com](http://www.cocentro.com)



Concesionario oficial de toda la gama IVECO, IVECO BUS y PIAGGIO COMMERCIAL

- ✦ Centro experto en motores
- ✦ Taller especializado mecánica y carrocería vehículo industrial
- ✦ Venta de recambios originales IVECO, FIAT y PIAGGIO
- ✦ Venta de vehículo nuevo y ocasión IVECO

📍 Carretera de Valencia, km,12  
28051-Madrid  
Teléfono: 91 301 37 60

📍 Avenida de la Industria, 23  
Polígono Industrial La Cantueña  
28947-Fuenlabrada, Madrid  
Teléfono: 91 290 05 64

✉ [cocentro@cocentro.com](mailto:cocentro@cocentro.com)



IVECO IVECO  
BUS





## APAREZCA AQUÍ EN SU DÍA FELIZ

Cada mes reflejaremos el momento de entrega de vehículos de todos aquellos que así lo deseen. Para ello sólo tienen que pedirselo a la marca, carrocerero o concesionario que les realice la entrega. Ellos se pondrán en contacto con nosotros y nos enviarán la fotografía que recuerde ese momento.



### EL NUEVO BEULAS KALA CON CHASIS MAN EN LA FLOTA DE ELITE TOURING

El carrocerero ha hecho entrega de una nueva unidad Beulas KALA, que ha sido adquirida por el operador madrileño. Beulas y MAN han llegado a un acuerdo para la fabricación de este nuevo modelo. Carrozado sobre el chasis MAN TGE, este microbús permite una capacidad de entre 16 y 22 plazas más conductor.



### ROSABUS PRESENTA SUS NUEVOS AUTOCARES HÍBRIDOS MERCEDES-BENZ

Rosabus amplía su flota con 7 vehículos nuevos, de los que 3 son híbridos de Mercedes Benz: dos son de 13 metros y 59 plazas, de la gama Intouro Hybrid, y otro, un compacto Intouro K de 10,7 metros.



### AUTOBUSES MADRAZO COMPRA UN VEHÍCULO DE ISUZU

El modelo elegido es el Turquoise de 7,7 metros con motor y caja automática ISUZU. Este midibús realizará servicios escolares para la zona este de Cantabria. La entrega ha sido realizada por el concesionario MINTEGUI AUTOMOCION.

### LA EMPRESA MIGUEL GAMÓN INCORPORA OTROS DOS AUTOBUSES OTOKAR

La empresa dispone de más de 50 autobuses, 7 de la marca OTOKAR. En julio de 2023 matriculó un autobús ULYSO T 10,10 m y el pasado mes de marzo el modelo TERRITO 13m-clase II, dada la satisfacción depositada en los vehículos Otokar que adquirió entre 2016 y 2019 (2 Ulyso y 2 Navigo), así como un Territo en 2022.



### AUTOCARES RACERO APUESTA POR KING LONG

Ha adquirido 2 unidades U13x autoportantes que se incorporan a su flota. Tienen 13m de longitud y 60 plazas. Cuentan con la más avanzada tecnología y seguridad. Su motor Cummins 10.5 litros de 400 CV (298 kW) puede usar combustibles sintéticos HVO.

### UN MICROBÚS DE IVECO E INDCAR EN EL SERVICIO URBANO DE HARO

El modelo MOBI City L7 Low Entry sobre chasis Iveco se ha incorporado al servicio urbano de Haro, gestionado por el operador Jiménez Movilidad. El vehículo elegido es un microbús de 7 metros que cuenta con motor Euro 6 step E.



# ¡ENHORABUENA!

Los profesionales del transporte de viajeros han elegido los mejores vehículos del año 2024

#premiosnacionalesdeltransporte



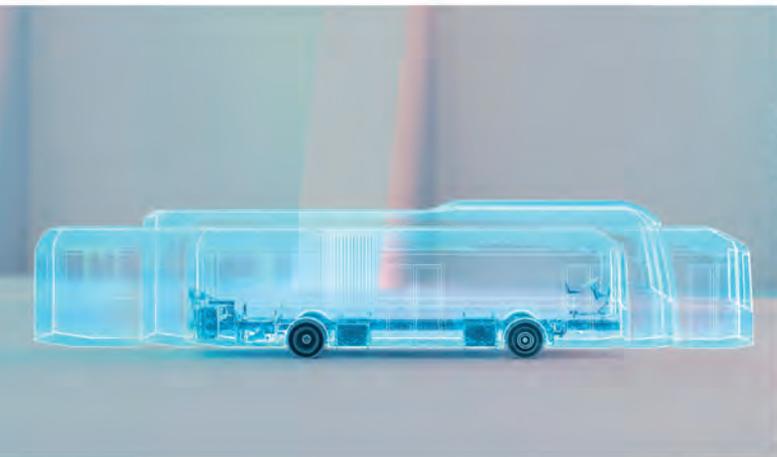
## PATROCINADORES:



V O L V O

# VOLVO BZR ELÉCTRICO

Plataforma diseñada para el futuro



El Volvo BZR Eléctrico es un chasis de autobús eléctrico que garantiza un transporte seguro, sostenible y fiable. La plataforma de productividad se presenta como una opción perfecta para operaciones interurbanas y de cercanías. Las opciones de Piso medio o Low Entry, el almacenamiento de energía modular y las versiones de dos o tres ejes brindan una versatilidad excepcional.

Una plataforma de autobús eléctrico diseñada para el futuro.

Volvo Buses. Driving quality of life