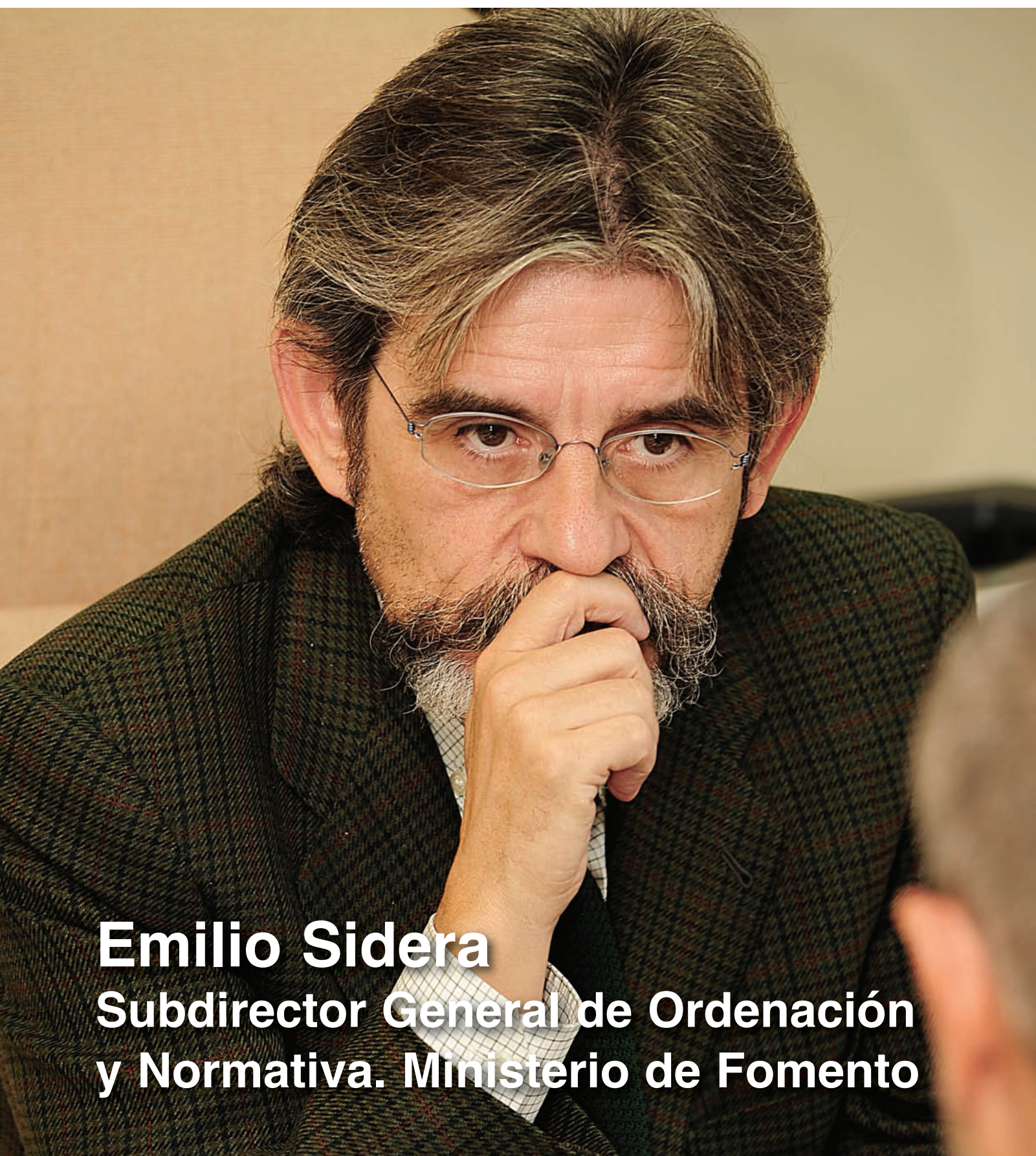


aetram

ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS
DE TRANSPORTE EN AUTOCAR
DE MADRID

14

2012



Emilio Sidera
Subdirector General de Ordenación
y Normativa. Ministerio de Fomento



aetram

ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS
DE TRANSPORTE EN AUTOCAR
DE MADRID



Cursos de Formación 2012

- **Certificado de aptitud profesional para autobús (CAP)**
- **Capacitación Profesional de Viajeros**
- **Conducción eficiente.**

EDITORIAL



Estimado asociado:

Pese a nuestra dura realidad económica, podrían vislumbrarse expectativas económicas ligeramente más optimistas. En los últimos días viene bajando la prima de riesgo y ello podría ser el inicio de un período con menos turbulencias.

A mí me parece que las medidas que está tomando el Gobierno son las medidas que había que tomar y, aunque todavía no se han asimilado en los mercados, no tardarán en hacerlo.

Nuestro Gobierno tiene que seguir trabajando en reducir el déficit público, sanear las cuentas, fomentar las iniciativas empresariales y sembrar las bases para el crecimiento económico y, aunque el esfuerzo está siendo tremendo, todavía queda mucho por hacer y nos queda poco tiempo. Los pequeños y medianos empresarios que siguen aguantando, y que han visto como la banca les cerraba el grifo de los créditos, están haciendo lo que pueden por reducir sus costes ante la espectacular caída de sus ingresos. Poco a poco se van desendeudando, bien por generación interna de recursos, aunque éstos sean muy escasos, o bien por venta de sus devaluados activos. Estos empresarios, que son emprendedores con hechos, son, sin embargo, los grandes abandonados de la Administración y son los que demostrarán que la recuperación es posible.

La culminación del saneamiento de la banca, para mí, como para muchos, la gran responsable de esta situación, es una tarea imprescindible para que pueda funcionar la economía. Hay que acabar la recapitalización de los bancos que lo necesiten y finalizar la transformación de las cajas de ahorro en bancos. Los bancos tienen que volver a su función social, es decir, tomar el dinero de los ahorradores, ponerlo al servicio de los emprendedores y consumidores, y cobrar su justo diferencial. En otras palabras, los bancos tienen que volver a sus prácticas tradicionales y contribuir, con ello, al desarrollo de la sociedad.

Todos los españoles, empleadores y empleados, tienen que ajustarse a los nuevos tiempos. De lo contrario, unos

verán cómo se extinguen sus proyectos y otros su empleo. Los empleadores y empleados de este país tenemos que asumir que tenemos que trabajar más y ganar menos.

Estamos viviendo y, seguiremos viviendo, un largo período de márgenes estrechos en todas las actividades. Los sindicatos tienen que asimilar que los salarios tienen que adecuarse a la productividad de las empresas, que las empresas tienen que recuperar la competitividad y que sólo así se generará empleo, empleo del bueno. No hay nada más injusto que personas con formación suficiente y deseos de trabajar no encuentren un empleo digno.

En cuanto a la Administración Central, ésta tiene que gastar menos y reducir su déficit, y los gobiernos autonómicos que no consigan reducir su deuda tendrán que aceptar un implacable control sobre sus ingresos y gastos por parte de ésta, de la misma manera que hace la Eurozona con los países que la integran. A partir de ahí, el Gobierno sólo debería ocuparse de sus auténticas competencias, es decir: del cumplimiento de las leyes, del orden público, de la defensa exterior y del buen funcionamiento de la justicia. De los mercados apenas debería ocuparse, pues éstos, casi siempre, se regulan solos.

Si fracasamos con estas reformas, el rescate será inminente y sus efectos serán desbastadores sobre la economía de España, pero, si salimos de ésta, saldremos más fuertes y humildes. Es lo que tienen las crisis, que a todos nos bajan los humos.

Esteban Rivas Vázquez
Presidente.

aetram

ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS
DE TRANSPORTE EN AUTOCAR
DE MADRID

Paseo del Prado nº12
1º Derecha
28014 - Madrid
Tel: 915 353 060 / Fax: 915 591 825
www.aetram.es
info@aetram.es

Director

José Luis Conde López
joseluis.conde@hnos-montoya.com

Director Comercial

Juan Manuel Muros López
direccion@aetram.es

Asesor Jurídico

Jesús Gonzalo Tomey

Secretaría

Ana González Carazo

Colaboradores

Anabel Alonso
Amando Gómez
Olga Rodríguez
José Reina

Edita

Editorial Editec, S.L.
C/ Padilla, 72
28006 - Madrid
Tel.: 91 401 69 21 / 34 39
Fax: 914 01 03 15
editec@editec.es

Impresión

Gráficas Almudena

Fotomecánica

infocomunicación, S. L.

Distribución

Remite

Copyright

El material gráfico y literario que se incluye no se podrá utilizar, ni en todo ni en parte por ningún otro medio informativo, salvo autorización expresa por escrito de la dirección de la misma. Tampoco se podrá utilizar como base de anuncios o cualquier otra publicidad, sin la mencionada autorización.

Los artículos firmados expresan la opinión de sus autores, sin que ello suponga que La Revista comparta necesariamente las ideas expresadas por los mismos.

Edición Nº14 • 2012
Depósito legal: M-31131-2006

S U M



José Mirón y Josefa González, fundadores del grupo del que forman parte las empresas Autocares J. Mirón, VIP CAR, y Empresa Santo Domingo, fueron homenajeados por sus hijos y amigos en el 50 aniversario de su actividad

Página 6



CARTOUR inauguró unas nuevas oficinas de 400 metros cuadrados donde la luminosidad, el espacio y el moderno diseño proporcionan un inmejorable ambiente para desarrollar el trabajo en equipo.

Página 8



Nuestro protagonista de este número es Emilio Sidera, Subdirector General de Ordenación y Normativa. Ministerio de Fomento

Página 32

Cita:

“Un hombre inteligente es aquel que sabe ser tan inteligente como para contratar gente más inteligente que él”.

John F. Kennedy

Índice

3 Editorial

6 AETRAM

- Abertis no aceptará tarjetas profesionales para sus autopistas
 - Alcohómetro obligatorio en Francia desde julio
 - El Tribunal Supremo anula la Tasa de Vado del Ayuntamiento de Madrid
 - Abierto el plazo de ingreso del IAE 2012
 - CTS ofrece seguros de turismos para profesionales del volante
 - Acuerdo de colaboración AETRAM-CONVERSIA
 - Acuerdo de colaboración AETRAM-MPLC
 - MVT Butacas presentará en la FIAA novedades para la seguridad y el confort
-

13 CEIM

14 ANETRA

18 Colaboradores

GESTAFLOTA

20 Artículos de Opinión sobre el Anteproyecto de la nueva LOTT

20 Francisco Sánchez-Gamborino -Asesor Jurídico y Abogado especialista en transportes
Vicepresidente de la Comisión Jurídica de IRU

27 Fernando J. Cascales Moreno -Abogado. Asesoría Jurídica y Empresarial del Transporte

30 Jesús Gonzalo Tomey -Secretario General AETRAM

32 El Protagonista

Emilio Sidera, Subdirector General de Ordenación y Normativa. Ministerio de Fomento

37 Desarrollo Profesional

38 Actualidad del Sector

- Del 23 al 26 de octubre nueva edición de la FIAA
 - El Parlamento Europeo a favor del mantenimiento del gasóleo profesional hasta el año 2025
 - El Gobierno deroga el céntimo sanitario para incorporarlo al Impuesto de Hidrocarburos
-

43 Línea Directa

44 Sanciones Indebidas

45 Vidas Emprendedoras

46 Resumen Circulares Informativas

47 Empresas Colaboradoras

50 ANIVERSARIO DEL GRUPO MIRON

Autocares J. Mirón, VIP CAR y Empresa Santo Domingo

JOSE MIRON-JOSEFA GONZALEZ un tándem dedicado al transporte de viajeros.



En este año, coincidiendo con el cincuenta aniversario de la empresa J. MIRON, se ha celebrado en la finca El Feli-grés de Arganda, un emotivo homenaje a los fundadores de la empresa D. José Mirón y su esposa D^a Josefa González por iniciativa de sus hijos, lo que constituyó una sorpresa inenarrable para sus padres.

Entre los invitados se encontraban el Director General de Transportes de la Comunidad de Madrid D. Federico Jiménez de Parga, la Subdirectora General D^a Alicia Rubio Fernández, el Director Gerente del Consorcio de Transportes de Madrid, D. José Manuel Pradillo Pombo, miembros de la Junta Directiva de AETRAM y ASINTRA, representantes de Agencias de Viajes, de Mercedes-Benz, compañeros del sector, amigos y familiares.

Coincidiendo con el evento fueron presentadas las cuatro nuevas unidades adquiridas para las empresas que componen el Grupo Mirón, Autocares J. Mirón, VIP CAR, y Autocares Santo Domingo, esta última integrante del Consorcio Regional de Transportes de Madrid.

La importante inversión realizada es una apuesta clara, decidida y valiente, en estos tiempos de crisis, por el transporte de viajeros en autocar.

Uno de los autocares, todos ellos de quince metros, con carrocería y motorización Mercedes-Benz se incorporará a la línea de la empresa Santo Domingo. Dos Mercedes-Benz con carrocería Beulas de cabina y un Scania de doble piso con carrocería Beulas, se incorporan a VIP CAR para efectuar viajes internacionales.

Los autocares incorporan los últimos adelantos técnicos, así como el mayor confort en su interior, siendo destacable la incorporación de novedosos elementos como la distancia entre asientos, la calidad de los materiales y la oferta de autoservicio a disposición del cliente.

José Mirón Calvin, tras iniciar su actividad en el transporte con camiones pesados junto a sus hermanos, contrajo matrimonio con Josefa González en 1956, la cual ha sido su principal colaboradora al participar activamente en el desarrollo de sus empresas.

En 1961 comienza la actividad en el transporte de viajeros por carretera, primero en la línea de Hortaleza y después San Blas-Ventas. A estas alturas D^a Josefa González ya conocía como disponer el montaje de los servicios, tratar a los clientes, e incluso las motorizaciones precisas para cada tipo de trabajo.



En tiempos del servicio militar obligatorio D. José Mirón intervino decisivamente en el transporte de soldados a diversos destinos nacionales apostando por la calidad, y la introducción del video en los primeros autocares de doble piso.

En 1989 constituyeron VIP CAR S.A., cabecera del actual grupo, cuya actividad principal son los viajes internacionales de viajeros. Su hijo Jesus Mirón es el actual gerente. El grupo cuenta con una división inmobiliaria dirigido por su hermano Jose Luis Mirón.

En 2001 adquieren la empresa Santo Domingo que realiza la línea Plaza de Castilla-Ciudalcampo-Santo Domingo, de forma que hoy nos encontramos ante un operador de transporte interurbano, nacional e internacional de viajeros por carretera.

Responsabilidad, competitividad, innovación e inversión han sido los principios sobre los que D. José Mirón y D^a



Josefa Gonzalez han cimentado sus empresas, y son los que el actual gerente del grupo, su hijo Jesus Mirón, tiene como norte en el desarrollo del Grupo empresarial, con la ilusión y el afán de superación de la actual crisis.

Una saga empresarial preparada para estar presente en el futuro. En hora buena a D. José y D^a Josefa. Gracias por vuestro ejemplo.

Jesús Gonzalo Tomey

Especialistas en seguros de Transporte de Viajeros

Solicite presupuesto sin compromiso



Centro Técnico de Seguros, S.A. **Correduría de Seguros**

Nº Registro DGS: J-125 Concertados Seguros de Responsabilidad Civil y Caución, según ley 26/2006, de 17 de julio

Ruiz de Alda, 1 - 28342 Valdemoro (Madrid)
Tels. 91 895 09 17/62 - Fax: 91 895 11 62
e-mail: ctseguros@ctseguros.com
web: www.ctseguros.com

CARTOUR

Referente internacional en viajes turísticos

Coincidiendo en este año con la inauguración de las nuevas oficinas de CARTOUR en sus instalaciones de Madrid fueron presentados los cinco nuevos vehículos incorporados a la flota de la empresa.

Al evento asistieron el director general de Transportes de la Comunidad de Madrid, Federico Jiménez de Parga; la concejal de distrito de Vicálvaro, Carmen Torralba; el presidente de Aetram, Esteban Rivas; y numerosos empleados, compañeros y clientes de Cartour.

CARTOUR inauguró unas nuevas oficinas de 400 metros cuadrados donde la luminosidad, el espacio y el moderno diseño proporcionan un inmejorable ambiente para desarrollar el trabajo en equipo.

El fundador y presidente de CARTOUR, José Miguel Pedrero, ejemplo de empresario hecho a sí mismo, expresó su íntima satisfacción por ver cumplido el sueño de hacer realidad estas instalaciones, así como por el nuevo paso dado en la renovación y modernización de la flota en estos tiempos difíciles. Un nuevo reto, que no deja de ser consustancial en la historia de la empresa.

Al propio tiempo destacó, como buena noticia, la creación de dos nuevos puestos de trabajo, con los que la plantilla de la empresa supera los sesenta y cinco trabajadores, de los que más de cincuenta son conductores.

José Miguel Pedrero, tras la bendición de las instalaciones por el párroco, sorprendió a los asistentes mediante la lectura de una carta personal del Papa Benedicto XVI referen-

te al evento, en contestación a la que anteriormente el presidente de CARTOUR le dirigió haciéndole partícipe de la historia de la empresa y solicitándole su bendición, tanto para su familia, como para sus empleados

Por su parte, su hijo Luis Angel Pedrero, director de CARTOUR, explicó tanto el proyecto de las nuevas oficinas, como su desarrollo, dentro del marco de optimización de los espacios y sinergias de la empresa.

Asimismo informó de las características de las cinco últimas unidades que se han incorporado a dicha flota, tres autocares de tres ejes carrozados con el modelo i6 de Irizar sobre chasis Iveco (dos de 14 metros y una de 15), una de 10,2 metros con carrocería Noge Touring, y una quinta con carrocería Wing, de Indcar, y capacidad para 28 personas. Las cinco, que renuevan la flota para reducir su edad media, cuentan con los últimos avances en tecnología y seguridad, y con motores que cumplen con la certificación EEV.

Luis Angel Pedrero es también presidente de la Asociación Global Passenger Network, que es la primera red internacional de transporte de pasajeros formada por punteras redes nacionales de autocares o empresas privadas con reconocimiento a nivel nacional. GPN está formada por una sola organización de cada país que representa lo mejor en servicio, estándares, seguridad y calidad.

Jesús Gonzalo Tomey



Convenio de colaboración

AETRAM - IRSST Comunidad de Madrid

AETRAM, en colaboración con el Instituto Regional de Seguridad y Salud Laboral de la Comunidad de Madrid (IRSST) ha acordado un convenio específico para el desarrollo de acciones de asesoramiento, información, formación y sensibilización en materia de prevención de riesgos laborales entre las empresas del sector del transporte de viajeros por carretera de la Comunidad de Madrid.

El convenio incluye acciones de asesoramiento “in situ” para informar sobre el marco normativo de la prevención de riesgos laborales y evaluar el sistema de prevención de cada empresa al objeto de asesorar y solventar deficiencias que puedan suponer infracción. Las visitas serán realizadas por un Técnico Superior en Prevención de Riesgos Laborales y el resultado del asesoramiento tendrá carácter confidencial siendo utilizado a modo de información estadística sobre el sector a incluir en el Informe Final de la acción.

Las acciones se enmarcan en las Líneas Estratégicas de actuación del III Plan Director de Prevención de Riesgos Laborales de la Comunidad de Madrid 2008-2011, prorrogado para el 2012 y en concreto persigue:

- Sensibilizar a las empresas del sector respecto de las obligaciones de empresarios y trabajadores en relación a la Prevención de Riesgos Laborales.
- Promover prácticas correctas en el puesto de trabajo en los términos que contempla la normativa actual.
- Favorecer el desarrollo de una cultura preventiva.

Para el desarrollo de estas acciones esperamos contar con vuestra colaboración ya que es un proyecto sectorial que nos ayudará a ser más competitivos y reducir la posibilidad de infracciones por incumplimiento de la normativa actual.



Protección de datos de carácter personal



En relación con la entrada en vigor del nuevo Libro de Reclamaciones desde el pasado 20 de enero donde se añade la clausula relativa a la protección de datos personales de los reclamantes, te recordamos que por Ley Orgánica de Protección de Datos de Carácter Personal 15/1999 es obligatorio el cumplimiento de esta Ley para todas las empresas y autónomos que posean datos de carácter personal. En base a esta obligación, la empresa debe establecer un

responsable o titular encargado de notificar los ficheros a la Agencia de Protección de datos antes de su creación, así como cumplir el resto de obligaciones del responsable del fichero. Hay que tener en cuenta que lo que se comunica son los datos del titular de la base de datos, el nombre del fichero, su descripción, estructura, etc, pero NO se comunican los datos incluidos en los ficheros (P. ej. si vamos a crear un fichero llamado "clientes", comunicaremos el nombre del fichero, su estructura, finalidad, efectos, etc... pero no los datos de los clientes).

Estas obligaciones se deben de realizar bien a través de un profesional o puede hacerse directamente por Internet por parte de la empresa, a través de la página de la Agencia de Protección de Datos (gratuito y a través de modelo oficial – www.agpd.es - .Tfno.- Informacion 901 100 099).

Hay que tener en cuenta que el incumplimiento de esta ley puede dar lugar a la imposición de sanciones que van desde 900 a 600.000 euros.

Abertis no aceptará tarjetas profesionales para sus autopistas



Abertis Autopistas ha anunciado recientemente que a partir del 31 de diciembre de 2012, dejara de aceptar las tarjetas profesionales (tarjetas emitidas por un emisor no financiero: Cepsa, Repsol, Servisa, DKV, Ressa, etc) para vehícu-

los de masa máxima autorizada igual o superior a 3,5 toneladas en su red de autopistas en España, por lo que en estos casos solo se aceptaran los dispositivos de telepeaje, como el Via-T y las tarjetas de emisores financieros.

Alcoholómetro obligatorio en Francia desde julio

El Gobierno francés aprobó un Decreto que obliga a todos los vehículos tanto nacionales como extranjeros que circulen por territorio francés a llevar un alcoholómetro desde el 1º de julio, siendo sancionable a partir de marzo de 2013.

El alcoholómetro debe estar en buen estado, contener un certificado de homologación y una fecha de caducidad que no debe estar superada.

Enlace Web Decreto: <http://www.legifrance.gouv.fr/af-fichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000025417826&dateTexte=&categorieLien=id>



El Tribunal Supremo anula la Tasa de Vado del Ayuntamiento de Madrid



El Tribunal Supremo ha dictado sentencias por las que desestima los recursos de casación interpuestos por el Ayuntamiento de Madrid, confirmando la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, que anula la ordenanza reguladora de la tasa de vados, aplicable a partir del año 2006 y hasta 2008, así como las tasas de vados, aplicables a partir del 1 de enero de 2009 hasta 2012. Estas sentencias su-

ponen para todas aquellas empresas y particulares que dispongan de un paso de vados en la ciudad de Madrid y se encuentren sometidos a la citada tasa municipal, la posibilidad de instar la devolución del pago de la tasa contra el Ayuntamiento de Madrid.

Tienes a tu disposición ambas sentencias en la Web de la Asociación www.aetram.es dentro de la sección DOCUMENTOS del AREA ASOCIADOS.

Abierto el plazo de ingreso del IAE 2012

Se ha iniciado el plazo de ingreso en periodo voluntario de las cuotas nacionales y provinciales del Impuesto sobre Actividades Económicas (IAE) del ejercicio 2012, que comprende desde el día 17-09-2012 al 20-11-2012, ambos inclusive, según Resolución del Departamento de Recaudación de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, de 8 de junio del presente (BOE 15-06-2012).

La citada resolución establece que su cobro deberá realizarse a través de las



Entidades de crédito colaboradoras en la recaudación, con el documento de ingreso que a tal efecto se hará llegar al contribuyente.

En el supuesto de que no haber recibido el documento de pago o se hubiese extraviado, se podrá efectuar el pago mediante el duplicado que emitirá la Delegación o Administración de la Agencia Estatal que le corresponda, previa solicitud.

CTS ofrece seguros de turismos para profesionales del volante

Centro Técnico de Seguros, S.A., Correduría de Seguros perteneciente al Círculo de Empresas Colaboradoras de AETRAM nos informa para difusión entre nuestros asociados, que ha negociado con las Aseguradoras Reale y Groupama unas condiciones especiales para seguros de turismos de conductores profesionales.

Oferta dirigida a: autónomos, socios y empleados de empresas asociadas a AETRAM.

Requisitos: Carné de conducir C o superior.

Esta oferta supondrá en la mayoría de los casos rebaja de prima entre el 10 y 30% sobre sus primas de seguros de autos actuales de cualquier aseguradora.

Más información en Centro Técnico de Seguros, S.A. Correduría de Seguros: Tfs.: 918950917 - Fax: 918951162 gallonso@ctseguros.com; resquilas@ctseguros.com



Acuerdo de colaboración AETRAM-CONVERSIA

AETRAM y CONVERSIA CONSULTING GROUP han firmado recientemente un acuerdo de colaboración por el cual las empresas asociadas a AETRAM pueden acceder, en condiciones preferentes, al asesoramiento y gestión profesional por parte de CONVERSIA para la adaptación a la Ley Orgánica de Protección de Datos de Carácter Personal

(LOPD), de obligado cumplimiento para todas las empresas que posean o realicen tratamiento de datos personales. CONVERSIA, además de dedicarse a la actividad de formación, consultoría y auditoría de empresas en materia de LOPD, ofrece servicios relativos a la Ley de Servicios de la Sociedad de la Información y del Comercio Electrónico



co (LSSI-CE), la Ley de Prevención del Blanqueo de Capitales y de la Financiación del Terrorismo (LPBC) y la Prevención Penal Empresarial, entre otras.

Acuerdo de colaboración AETRAM-MPLC

AETRAM y Motion Picture Licensing Company Spain, S.L. (MPLC) han firmado recientemente un acuerdo de colaboración por el cual las empresas asociadas a AETRAM pueden acceder, en condiciones preferentes, a la obtención de autorización para la exhibición pública de material cinematográfico en los autocares.



Motion Picture Licensing Company (MPLC) es una empresa líder en el sector de distribución de derechos de exhibición

pública de material cinematográfico, que actualmente representa en España a más de 400 productoras, nacionales e internacionales. MPLC pone a disposición de las empresas que hagan uso de este material en sus vehículos la Licencia Umbrella, que permite el uso ilimitado de las películas de los estudios y productoras que representan.

MVT Butacas presentará en la FIAA novedades para la seguridad y el confort

MUNTATGES VIDAL TORRENTS, empresa colaboradora de AETRAM y especializada en DAR SOLUCIONES al sector del autocar, mostrará en la próxima edición de la FIAA, dos importantes novedades para adaptar los interiores de autocar en uso a las máximas exigencias de confort y seguridad exigidas.

En el ámbito de la seguridad

- Sistema de Retención Infantil (SRI)
- 1- Sillita infantil personalizada, preparada para las necesidades del Sector.



- 2- "Kidosafe", alzador del cojín de la butaca integrado en la misma, que permite ajustar la altura del niño a la del cinturón.

En el ámbito del confort

- Mejora a precios muy económicos del interior del vehículo
- 1- Fundas personalizadas (smart cover), la alternativa al tapizado tradicional.
- 2- Butaca nueva, diferente, innovadora y personalizada a precios muy competitivos.

En el Stand 7C077C07 de FIAA se podrán ver y conocer con todo detalle.

También tienes a tu disposición un documento descriptivo en la Web de la Asociación www.aetram.es dentro de la sección DOCUMENTOS del AREA ASOCIADOS.

Defensa de la Constitución y de la revisión de financiación autonómica

El presidente de CEIM Confederación Empresarial de Madrid-CEOE y de la Cámara de Comercio de Madrid, Arturo Fernández, ha manifestado que "los Empresarios de Madrid siempre hemos defendido la Constitución, y consideramos lógico lo que ha dicho el presidente del Gobierno, quien, también, anunció hace unos días la presentación de una ley de unidad de mercado, desde luego necesaria".

Arturo Fernández aseguró que los Empresarios de Madrid "no ponemos en duda la necesidad de revisar la financiación autonómica, porque en el caso de Madrid también se ve perjudicada, y sería razonable revisar el sistema de financiación dentro de los límites que marca la Constitución". Por eso, -dijo- "los Empresarios de Madrid nunca estaremos de acuerdo con lo que no contempla la Constitución, como es obvio".



Respeto a la decisión de Esperanza Aguirre

El presidente de CEIM Confederación Empresarial de Madrid-CEOE y de la Cámara de Comercio de Madrid, Arturo Fernández, ha manifestado hoy su respeto más absoluto a la decisión personal de la presidenta de la Comunidad de Madrid.



Tras conocer la noticia, el presidente de los Empresarios de Madrid, Arturo Fernández, ha querido agradecer a la presidenta de la Comunidad de Madrid "su sincera, admirable, y total entrega a los madrileños y a todos los españoles durante todos sus años de dedicación a la actividad política". Asimismo, ha dicho que "los Empresarios de Madrid agradecemos muy profundamente a la presidenta de la Comunidad de Madrid y a sus distintos gobiernos su compromiso con la actividad económica y la generación de empleo en nuestra Comunidad". Por último, Arturo Fernández ha asegurado que "los Empresarios de Madrid estamos convencidos de que el futuro Gobierno de la Comunidad y quien esté al frente del mismo, cuando se cumplan los trámites estatutarios, seguirá la misma línea de búsqueda del progreso económico de todos los ciudadanos de la Comunidad de Madrid.

ASOCIACIONES DE ANETRA (1)

ASETRADIS. Asociación de Empresas de Transporte Discrecional de Viajeros de Castilla y León

Presidente: Carlos Grandoso Mayordomo.

Vicepresidente: José Antonio Calvo Martín.

Secretario: Antonino Martínez López.

- Año de fundación: 2009
- Ubicación: Valladolid
- Provincias con empresas asociadas. Valladolid, Palencia, León, Burgos, Soria, Ávila y Salamanca
- N° de empresas: 30.
- N° de autocares: 200
- Representatividad en la Comunidad Autónoma: 15% de las empresas de la región.
- Profesionales que trabajan para la Asociación: 1.

¿Se dedican solo al sector Regular de Uso Especial y Discrecional o también atienden a otros sectores como el regular o a otros modos de transporte (taxis, ambulancias, mercancías, etc.)?

Las empresas asociadas están dedicadas exclusivamente a Transporte discrecional y regular de uso especial

Que servicios demandan mas sus asociados?

El principal motivo que tienen las empresas asociadas para pertenecer a nuestra Asociación es la defensa de los intereses del Sector Discrecional, ya que la única Asociación que había hasta ahora a nivel regional en Castilla y

León, FECALBUS, aunque oficialmente representa a empresas del Sector Regular y discrecional, en la práctica solamente está ocupándose de los intereses del Sector Regular cuando hay confrontación entre el Regular y el Discrecional.

¿Cuál es la situación de nuestro sector en su Comunidad?

La situación, es muy complicada, por la grave situación de crisis general del país que se suma a la crisis permanente que hemos tenido siempre en nuestro sector.

¿Cuáles son las mayores dificultades con las que se enfrentan las empresas?

Actualmente hay una gran sobreoferta en el sector, que se está traduciendo en bajadas de precios por debajo de coste, que hará que algunas empresas tengan que desaparecer a medio o largo plazo si esta situación se alarga demasiado. Así mismo en nuestra Comunidad, las empresas de discrecional, tenemos un problema con la Dirección General de Transporte, que hasta ahora no ha sido sensible a los problemas de las empresas de discrecional, manteniendo y reforzando aspectos tales como el Derecho de Preferencia, impidiéndonos optar a nuevos servicios como el transporte a la deman-

da y alargando los plazos de las concesiones de transporte regular.

¿Qué se está haciendo para intentar mejorar el sector en el futuro?

Respecto a la problemática general del Sector de bajada de demanda y sobreoferta de servicios, desde la Asociación no estamos tomando cartas en el asunto, ya que la resolución a este problema pasa por la concentración de empresas, que es un ámbito que escapa a los objetivos de nuestra asociación. Respecto a nuestra problemática con la Dirección General de Transporte de Castilla y León, desde ASETRADIS, hemos puesto un Contencioso contra la Consejería de Educación por la aplicación del Derecho de Preferencia en el Transporte Escolar, así como también hemos denunciado estos hechos ante la Comisión Europea, que ha tomado cartas en el asunto, tramitando un expediente contra la Comunidad Autónoma de Castilla y León, que esperamos sea favorable a nuestros intereses y que estará finalizado en los próximos meses.

¿Se están produciendo concentraciones de empresas?

Actualmente hay contados casos de concentración de empresas y lo que más estamos viendo son desaparición de empresas por jubilación de sus propietarios, ya que otro de los problemas del Sector en nuestra Comunidad es que los empresarios tienen edades avanzadas en muchos casos, y no se produce relevo generacional, desapareciendo la empresa generalmente al llegar el empresario a su edad de jubilación.

¿Alguna empresa hace además del RUE y Discrecional, líneas regulares? ¿Qué porcentaje sobre el total?

Respecto a la realización de Líneas regulares, tal como he comentado anteriormente, nuestra Asociación está creada para dar cabida a empresas que se dediquen exclusivamente a discrecional y RUE.



Carlos Grandoso. Presidente de ASETRADIS.

En Barcelona no permiten circular autocares turísticos junto a la Sagrada Familia

Nuestra Asociación provincial en Barcelona AUDICA nos informa de la situación de discriminación que está sufriendo el sector discrecional y turístico en esa ciudad motivada por la PROHIBICION DE CIRCULACION de nuestros autocares en torno al templo de la Sagrada Familia.

La Comisión de Seguridad y Movilidad del Ayuntamiento de Barcelona ha decidido alejar las zonas de encoche y desencoche para los autocares discrecionales en esta ciudad e incluso PROHIBIR la circulación de estos vehículos en los alrededores de la Sagrada Familia, mientras siguen circulando sin restricción alguna el resto de vehículos, esto, a juicio de la asociación, es una discriminación entre los turistas que contratan el servicio de movilidad con el Ayuntamiento y los que lo hacen con los autocares privados y esta medida puede suponer alrededor de un 40% de pérdidas para nuestro sector discrecional-

Tras la implantación de estas medidas ya hay quejas entre los vecinos al estar molestos con los turistas que van y vienen colapsando el paso a sus casas, así como protestas de los comerciantes que han visto disminuir las ventas, al dificultarse el acceso a sus establecimientos. En este sentido AUDICA igualmente denuncia las continuas intromisiones del Ayuntamiento de Barcelona en el trabajo de las empresas de transporte público discrecional de viajeros intentando mermar la capacidad de negocio, ya sea vía prohibiciones o mediante intromisiones con servicios de titularidad municipal (TMB).

Otra de las intromisiones que denuncia AUDICA es la propuesta realizada por el Ayuntamiento en los barrios de Pedralbes, Sarriá y Sant Gervasi de crear el denominado TMB-Cole, un servicio que se dedicaría a trasladar a los alumnos a los centros escolares de forma gratuita mientras se encuentren dentro del periodo de escolarización obligatoria (16 años) sustituyendo a los actuales transportes escolares prestados por los operadores de transporte.



Multas a AGEDI y AIE por abuso en la gestión de derechos de propiedad intelectual

Buena noticia para nuestro sector. El Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia ha dictado una Resolución en la que impone a las entidades de gestión AGEDI y AIE multas de 1.944.000 y de 1.354.000 euros, respectivamente, por considerar que abusaron de su posición dominante en el mercado de gestión de los derechos de propiedad intelectual. Esta conducta de abuso de posición dominante está prohibida por el artículo 2.2 de la Ley de Defensa de la Competencia y del artículo 102 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

Las asociaciones de transportistas (entre las que se encuentra ANETRA) desde hace años venimos denunciando la persecución de estas Entidades hacia las empresas

de autocares y las tarifas abusivas que nos pretenden cobrar por el mero hecho de disponer en el vehículo de algún aparato de video o radio sin que quedase demostrado si éstos aparatos eran utilizados o no, teniendo que pagar las cantidades que ellos prefijaban.

Afortunadamente la situación está cambiando en la actualidad y ya desde el año 2008 se están dictando Sentencias en el sentido de que la disposición en los vehículos de estos aparatos no implica su utilización, por lo que las Entidades reclamantes de derechos de propiedad intelectual son las que tienen que demostrar que realmente los aparatos se usan y no culpabilizar, sin más, a la empresa transportista y en algunos casos sin ningún tipo de prueba.

ANETRA se opone a las concesiones zonales en Castilla-la Mancha

ANETRA tuvo conocimiento de un Proyecto de Decreto por el que se desarrollaban los servicios públicos de transporte regular de uso especial en Castilla la Mancha a través del cual se pretendían convertir las actuales concesiones lineales en Concesiones Zonales, de esta forma, pasarían a integrarse dentro de la misma concesión todos los servicios de transporte público de viajeros que transcurran por una misma zona.

Que ante las dudas a que estas concesiones zonales pudiesen otorgarse por “adjudicación directa o por algún otro tratamiento preferencial” **ANETRA** ha remitido varios escritos de oposición a los distintos Organismos a la vez de reunirse con el Viceconsejero de Fomento y otras Autoridades de la Junta de Castilla la Mancha para manifestarles nuestra inquietud y ofrecerles nuestra colaboración y la disposición de nuestras empresas para participar en un futuro planTEAMIENTO y reorganización del sector. En este sentido ha remitido el siguiente escrito:

Junta de Comunidades de Castilla La Mancha Consejería de Ordenación Territorio y Vivienda

Excma. Sra. Consejera
Paseo Cristo de la Vega, s/n
45071 - Toledo

La Asociación Nacional de Empresarios de Transportes en Autocares **ANETRA**, con domicilio en 28014 – Madrid, Paseo del Prado, nº 12-1º; y actuando en nombre y representación de la misma, como Secretaria General, M. Isabel García Rivas, comparece y D I C E:

1º Que esta Asociación ha tenido conocimiento de las reuniones celebradas entre las distintas Consejerías de Fomento de esa Comunidad de Castilla La Mancha y las empresas de transporte regular de viajeros de uso general, por medio de las cuales se ha anunciado la pretensión de **transformar las actuales concesiones lineales en zonales** e integrándose, dentro de la nueva concesión resultante, todos los servicios regulares de uso especial de titularidad pública.

2º Que por medio de este escrito manifestamos nuestra más rotunda **OPOSICION** a esta pretensión considerando que con esta modificación se estaría incumpliendo lo estipulado en el Reglamento CEE 1370/2007 Sobre los Servicios Públicos de Transporte de Viajeros por Carretera. La posible transformación de las concesiones lineales en zonales modificaría sustancialmente las condiciones de las

actuales concesiones en contra de lo establecido en el mencionado Reglamento 1370/2007 que, entre otras cosas, determina que una vez adjudicado el contrato **no será posible** otorgar ninguna ayuda o subvención que no se encuentre prevista en el mismo, por lo que **no cabe** que la Administración que originariamente lo adjudicó otorgue a su beneficiario, en un momento posterior, compensaciones o derechos que no se encontrasen previstos en el Contrato, como ocurriría en el supuesto que ahora nos ocupa.

3º Que, como ese Organismo conoce, en esa Comunidad existen gran cantidad de empresas dedicadas única y exclusivamente a la actividad de transporte discrecional y regular de uso especial **que mayoritariamente son las adjudicatarias de los servicios de transporte regular de uso especial (transportes escolares)** y que consideran tremendamente discriminatorio y contrario a los artículos 2 y 53 de la Directiva 2004/18/EC la conversión de estos de servicios lineales en zonales, al entender nos encontraríamos ante un encubierto “**derecho de preferencia**” con el fin de proteger al operador del servicio público regular de uso general, lo que iría en contra de las recomendaciones de la Comisión Nacional de la competencia y de lo establecido en la normativa comunitaria.

Entendemos que si se hace necesaria la correspondiente unificación de los distintos servicios de transporte de viajeros, se deberá proceder obligatoriamente a través de la correspondiente y **LICITACION PUBLICA en la que puedan concurrir abierta y libremente todas las empresas que lo deseen sin ningún tipo de preferencia para las actuales empresas operadoras.**

Por todo lo anterior, esta Asociación,
SOLICITA: una reunión para debatir este asunto y anulando la previsión de transformar las concesiones lineales en zonales en los actuales términos; caso contrario nos veríamos obligados a realizar cuantas acciones legales fueran precisas en defensa de los legítimos intereses de nuestros asociados.

El Parlamento Europeo propone nuevos tacógrafos para reforzar la seguridad vial

Europa para hacer más efectivo el cumplimiento de la normativa europea sobre tiempos de conducción y descanso de los conductores profesionales propone la introducción de nuevos tacógrafos más eficientes, inteligentes y adecuados.

Los nuevos dispositivos además de evitar las manipulaciones fraudulentas deberán servir para aumentar la seguridad en las carreteras y serán más fáciles de usar. Estos aparatos permitirán transmitir datos sin cable, igualmente las autoridades podrán controlar a distancia los vehículos sin necesidad de detenerlos.



Restricciones de circulación en determinadas carreteras de Austria

Los nuevos dispositivos además de evitar las manipulaciones fraudulentas deberán servir para aumentar la seguridad

en las carreteras y serán más fáciles de usar. Estos aparatos permitirán transmitir datos sin cable, igualmente

las autoridades podrán controlar a distancia los vehículos sin necesidad de detenerlos.

Paradas físicas en servicios regulares internacionales

El Subdirector General de Gestión, Análisis e innovación del Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento nos remite el siguiente escrito.

Como consecuencia de determinados escritos dirigidos a esta Dirección General, por parte de algunos Ayuntamientos en cuyo término municipal se realizan paradas para tomar y dejar viajeros, en el curso de servicios regulares internacionales, en el sentido de que algunas de las paradas físicas, es decir, direcciones concretas establecidas en la autorización del servicio regular para realizar dichas paradas, no siempre son las más idóneas, desde un punto de vista de la movilidad del tráfico y de la seguridad de los viajeros, se ha considerado aconsejable por esta Dirección General que, en lo sucesivo, no se incluyan las direcciones exactas en el anexo correspondiente de la solicitud, y, en su caso, de la autorización del servicio regular en cuestión, a menos que se cuente ya con la autorización expresa de

la Autoridad competente de la localidad en la que se prevea la parada para tomar o dejar viajeros.

Por esta razón, en lo sucesivo, en los servicios regulares internacionales, se considerará punto de parada para tomar y dejar viajeros en cada localidad, la estación de autobuses de la misma, si existe; en su defecto, las instalaciones adecuadas y autorizadas por la Autoridad competente de la empresa o empresas titulares del servicio, y, de no existir ninguna de las anteriores, la que expresamente determine la Autoridad competente de la localidad donde se prevea parada para tomar y dejar viajeros.

Lo que se comunica a esa empresa para su conocimiento, significándoles que, caso de que algunas de las paradas autorizadas en los servicios de su titularidad no se ajuste a lo indicado en párrafos precedentes, deberán adaptarlas a estas indicaciones en el plazo más breve posible, solicitando de esta Dirección General la pertinente rectificación del anexo correspondiente de las autorizaciones.

GESTAFLOTA

¿Cuándo nace la empresa?

GESTAFLOTA es una empresa creada en 2005, el objetivo de su fundación, fue responder a la necesidad empresarial de dar cumplimiento a la Orden Fomento 1190/2005 de 25 de Abril, por la que se regula la implantación del tacógrafo digital en España.

La implantación del nuevo tacógrafo digital, que se efectúa mediante esta Orden, precisa del establecimiento de los mecanismos necesarios para su efectiva puesta en funcionamiento, de modo que se garantice tanto la seguridad en los procedimientos de descarga como su necesario volcado de datos y la confidencialidad de los mismos.

Para ello en Gestafloata contamos con técnicos especializados en el Transporte de Mercancías y Viajeros utilizando las últimas tecnologías del mercado para ponerlas al servicio de sus clientes.

El resultado es una gestión óptima del servicio de gestión de los datos generados por los tacógrafos digitales, acompañado de un seguimiento humano y personalizado a cada cliente.

¿Quién o quienes fundan la empresa?

Gestafloata es fundada por un grupo de profesionales con amplia experiencia en el sector de la seguridad industrial, la formación y el control del transporte. Entre ellos se encuentra José Fernández Martínez Formador y Asesor de transporte ocupando en la actualidad el puesto de Director Técnico y responsable del Departamento Comercial.

Por otro lado Juan Fernando Fernández Martín es otro de los fundadores del Grupo Consesur Consultor de transporte, Consejero de Seguridad de Mercancías Peligrosas y actual Gerente del Grupo.

¿Cómo fueron los inicios?

En el momento de la fundación de la empresa, por el año 2005, había un gran revuelo en todo el sector del transporte ya que el aluvión de normativa novedosa que inundaba el sector y la falta de especialistas que la desgranaran y dieran soluciones era nula. Es en ese momento cuando se integran nuestros conocimientos profundos de la normativa con la profesionalidad de los productos de la marca Siemens VDO, (actualmente Continental VDO) y estuvimos formando en el manejo, uso e inspección del mismo a los Servicios de Inspección de la Administración (Ministerio de Fomento, Comunidades Autónomas, Agentes de control de la Guardia Civil, Mossos d'Esquadra, Ertzaintza y Policías Locales). Actualmente, debido al salto tecnológico y necesidad del sector del transporte de recibir un soporte continuado de asesoramiento y seguimiento de sus sistemas, Gestafloata presta ese servicio dado que posee los conocimientos legales y los medios técnicos y humanos necesarios para complementarse con la mejor compañía dedicada al tacógrafo en cualquiera de sus versiones, Continental VDO.

¿Cuántos trabajadores tienen?

Actualmente contamos con una plantilla de quince personas que desarrollan labores técnicas y de asesoramiento repartidas en los diferentes departamentos, Administración, Calidad, Informática, Marketing, Tacógrafos, Mercancías Peligrosas, Formación.

¿Cuál es su actividad principal?

El asesoramiento a Empresas en relación con los tacógrafos tanto analógicos como digitales, la interpretación de los datos de dichos tacógrafos para ayudar en la gestión de los departamentos de tráfico de las empresas. Implantamos descarga remota de tacógrafos digitales pudiendo añadir sistema de geolocalización y gestión de flotas, segmento en el que trabajamos con Continental VDO ya que somos sus distribuidores oficiales para toda España. Al ser especialistas en transporte, realizamos peritajes judiciales y participamos en la asistencia a juicios para apoyar despidos procedentes accidentes etc.

¿Pertenece a algún grupo de empresas?

Sí, al Grupo Consesur, el cual es un grupo de empresas especializadas en transporte de mercancías y viajeros. Prestamos el servicio de consejero de Seguridad para el Transporte de Mercancías Peligrosas y auditorías de certificación de sistemas para el sector del transporte (ISO 9001, 14001, 18001, 13816), formación especializada (Tacógrafos, Mercan-



José Fernández, Director Técnico de Gestafloata.



cías Peligrosas, Transporte de Viajeros, Internacional, Transporte Escolar, CAP, Prevención de Riesgos Laborales para el sector del Transporte, gestión de datos de Tacógrafos, geolocalización y un largo etc.). Para ello contamos con técnicos especializados y nos servimos de las últimas tecnologías del mercado, persiguiendo el objetivo de mejorar la cualificación de los trabajadores y una mejora en la competitividad de nuestros clientes.

¿Cómo fue la integración en el Grupo Conesur?

La integración de Gestafloata en el Grupo Conesur ha venido a aunar una serie de servicios que son complementarios unos de otros en el sector del transporte, dando así una respuesta integral y eficaz a todas aquellas empresas que depositan su confianza en nosotros.

¿Dónde llevan a cabo su actividad?

A nivel nacional, ya que gran parte de los 500 centros de trabajo que cuentan con nuestros servicios están repartidos por toda la geografía española. Dependiendo del tipo de servicio que se contrate con nosotros, las visitas personalizadas a nuestros clientes suele ser semanal o mensual. No obstante nuestras oficinas centrales y el centro de formación con el que contamos adaptado a las exigencias del sector se encuentran en Ciempozuelos.

¿Qué servicios ofrecen a las empresas de transporte en autocar de AETRAM?

Los servicios concretos que presta Gestafloata son los siguientes:

- GLOBAL en el que las empresas de Aetram podrán delegar en nosotros desde la descarga de los Tacógrafos a la gestión de los archivos generados por los Tacógrafos digitales y la digitalización de los discos diagrama

emitiendo informes periódicos de la actividad de sus conductores. Además Gestafloata le proporcionará todos los medios técnicos necesarios para la prestación del servicio.

- GESTIÓN, con este servicio prestamos la gestión integral de todo lo relacionado con el tacógrafo, con la salvedad que las descargas las realiza el cliente.
- IMPLANTACION, ponemos a su disposición toda nuestra experiencia para que implante en su empresa los mejores medios técnicos (terminales de descarga, software de gestión, descarga remota, geolocalización y gestión de consumos) formando a sus responsables de flota en el manejo de los mismos, asegurándole un servicio post venta con la mayor profesionalidad.
- Con el servicio que prestamos de GEOLOCALIZACION, junto con la transmisión remota de la información, el jefe de tráfico sabrá en tiempo real donde está su flota y las horas restantes que le quedan a sus conductores, así como su posición exacta lo que le permitirá, de un vistazo rápido, comprobar las horas de conducción diarias, semanales y bisemanales así como los descansos diarios, semanales y bisemanales además de la conducción continua. De ese modo se optimizará la gestión de su flota minimizando costes y posibles infracciones.
- FORMACION, ponemos a su disposición una formación de calidad para que los empleados de su empresa realicen los procedimientos correspondientes a su puesto de trabajo de la forma mas efectiva, para así evitar la comisión de infracciones asociadas al desconocimiento de la normativa.

Las ventajas de contar con nuestros servicios son muchas ya que se beneficiarían de estar con los mejores asesores en transporte del mercado además se podrán despreocupar por el seguimiento de las actividades, incidencias o infracciones de los conductores, para lo que les realizamos evaluaciones periódicas de cumplimiento, reduciendo los tiempos y costes del departamento de Tráfico. Los productos y la formación que les distribuimos cuentan con la calidad y prestigio del nº 1 en ventas mundial de tacógrafos Continental VDO.



Con motivo de la aprobación en junio del Anteproyecto de Ley que modificará la LOTT, y para tener la mejor información sobre lo que se quiere cambiar de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y como afectará a las empresas de transporte en autocar y en especial a las empresas de AETRAM, hemos creído oportuno saber la opinión de tres conocidos expertos en derecho y profesionales de nuestro sector del transporte. Francisco Sánchez-Gamborino, Fernando J. Cascales Moreno y Jesús Gonzalo Tomey, nos dan su opinión en los artículos que reproducimos a continuación:

Proyectada modificación de la LOTT en transporte discrecional de viajeros

1. Introducción

El Consejo de Ministros de 15 Junio 2012 ha aprobado el Anteproyecto tendente a modificar la Ley 16/1987 de 30 Julio de Ordenación de los Transportes Terrestres (en adelante, "LOTT"). Ya existía un texto parecido, pero, al haber el Real Decreto 1329/2011 de 26 Septiembre disuelto el Congreso de los Diputados y el Senado, y convocado elecciones generales para 20 Noviembre 2011, ello impidió que pudiera ser aprobado, y ha habido que redactar otro nuevo.

El texto aprobado es, como decimos, un "anteproyecto" de ley –no un "proyecto"

de ley-, lo cual significa que antes de convertirse en tal proyecto (que es lo que se envía al Parlamento), aún se remitirá para alegaciones (comentarios) a las Asociaciones de transportistas y usuarios, y órganos consultivos de la Administración y de colaboración con ésta (Comité Nacional de Transporte por Carretera y Consejo Nacional de Transportes Terrestres), de donde pueden surgir variaciones, igual que realmente también después, ya en su examen por ambas Cámaras legislativas.

Sin embargo, dada la trascendencia del conjunto de modificaciones proyecta-



Francisco Sánchez-Gamborino
Asesor Jurídico y Abogado
especialista en transportes
Vicepresidente de la Comisión
Jurídica de IRU

abogados@sanchez-gamborino.com



das, vale la pena examinar por donde van, pues probablemente los cambios que aún se realicen no vayan a alterar las líneas básicas de la reforma, que obedecen a criterios generales de la UE, y la actuales circunstancias socioeconómicas, en buena parte distintas a las vigentes cuando el premier texto de la LOTT vio la luz.

Este Anteproyecto ha sido difundido por los medios de comunicación, y en su texto hemos basado el análisis y comentario que seguidamente ofrecemos.



El cual dividimos en dos grandes apartados: aquello que es común a todo el transporte de viajeros (algunos cambios pueden ser también comunes al de mercancías), y aquello que resulta específico, dentro del transporte de viajeros, al de carácter discrecional (también en este caso, algunas modificaciones pueden también afectar al transporte de mercancías, que es siempre discrecional –arts. 90 a 97 de la LOTT-). Terminaremos con una opinión personal general, a modo de breve conclusión, referida exclusivamente al transporte discrecional de personas.

2. Cambios comunes a todos los servicios de transporte de viajeros

Destacamos como principales los siguientes.

A) **Se incrementará la competencia de las Juntas Arbitrales del Transporte**, ya que –según el nuevo art. 38.1, párrafo tercero- éstas podrán conocer, sin necesidad de acuerdo expreso entre las partes en conflicto, de controversias por cuantía hasta 12000

euros (antes, 6000 euros). Como es sabido, las Juntas dirimen controversias derivadas de contratos de transporte; que se establecen, no sólo entre el transportista y cada uno de sus viajeros, al emitir el billete por asiento individual (caso de los servicios regulares de uso general), sino también cuando se contrata por coche completo (lo que acontece en los servicios regulares de uso especial –escolares, trabajadores, etc., en los discrecionales, en los turísticos, etc.-).

B) Se eximirá de la necesidad de tener autorización a los transportes de viajeros realizados en vehículos cuya velocidad máxima no supere los 40 km/hora –nuevo art. 42.2.a).

C) Se establecerá como **nuevo requisito** que las empresas transportistas, ya sean autónomos o sociedades, dispongan de un **establecimiento fijo** o local situado **en España** –nuevo art. 44.a)- donde se conserve la documentación de transporte obligatoria, así como –desde 2014- posean **equipamien-**

to informático y firma digital, entre otras finalidades, para la tramitación telemática de los procedimientos ante cualquier Administración Pública de transporte –nuevo art. 44.c)-. En estas y otras cuestiones, se incorporan al texto de la LOTT las exigencias introducidas por el Reglamento (CE) 1071/2009 de 21 Octubre.

D) La **pérdida de honorabilidad** –requisito indispensable para ser titular de autorizaciones de transporte-, por la comisión de infracciones muy graves en materia de transporte, afectará tanto al titular de la empresa, como a la persona que aporta el título de capacitación de transporte, denominado “**gestor**” de transporte –nuevo art. 143.5-.

E) La **pérdida de capacidad económica** –igualmente, requisito indispensable para ser titular de autorizaciones de transporte- sucederá también en el caso de ser declarado la empresa transportista **en concurso de acreedores** o situación de insolvencia –nuevo art. 46.a), nuevo art. 82.3.b), nuevo art. 84.4.

F) Para el **transporte internacional** se ha optado –nuevo art. 106- por remitir a “los convenios internacionales y las disposiciones aprobadas por las organizaciones internacionales de las que España forma parte”, en este segundo caso y para el transporte de viajeros, por tanto, al **Reglamento (CE) 1073/2009** de 21 Octubre, que establece normas de acceso al mercado de los servicios prestados mediante autocares y autobuses.

G) **Lo mismo** sucede –en este caso, con mención expresa de la Unión Europea- **respecto al cabotaje** (transporte nacional realizado por transportista de otro país comunitario), que se vincula a una operación de transporte internacional (y se permite sólo dentro de ciertos límites temporales). Así lo señala el nuevo art. 107 -mucho más bre-

ve que su precedente-, con referencia obvia a los arts. 14 a 17 del recién citado Reglamento (CE) 1073/2009 de 21 Octubre.

H) Se adapta el régimen de gestión de los **transportes de uso general** al contenido del Reglamento (CE) 1370/2007 de 23 Octubre, sobre servicios públicos, y a la legislación general española sobre contratos del sector público –nuevo art. 17.2, nuevo art. 83.1-.

I) **Importantes cambios en materia de infracciones y sanciones.** Se considerará infracción muy grave la no comunicación al Registro de Empresas y Actividades de Transporte del cambio de domicilio del transportista o de la ubicación de sus centros de explotación o locales –nuevo art. 140.15-. Se reducen las cuantías de las sanciones de trans-

porte, en un 30% como promedio conforme a lo acordado en su día entre las Asociaciones de transportistas y el Ministerio de Fomento –nuevo art. 143.1-. La comisión de infracciones muy graves dará lugar, junto a la correspondiente sanción a la empresa transportista, a que el capacitado pierda la honorabilidad durante un plazo de un año, lo que obligará a cambiar de gestor durante dicho período –nuevo art. 143.5-. El pago anticipado de una sanción de transporte dará lugar a una mayor reducción (del 30 %; antes era del 25 %) –nuevo art. 146.3, párrafo segundo.

J) La Administración **coordinará el Registro de Empresas y Actividades del Transporte con el Registro Mercantil** a fin de obtener información relativa a la denominación, domicilio, capital social y representantes legales de las empresas transportistas y operadores de transporte.

K) Todos **estos cambios serán llevados**, en el plazo de dos años al Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres –**ROTT**-, aprobado por Real Decreto 1211/1990 de 28 Septiembre (Disp. Final Segunda). Ello es lógico, no sólo porque –conforme al principio de jerarquía normativa- no puede haber contradicción entre una ley y el real decreto (de menor rango que aquélla) referido a la misma materia, sino porque el Reglamento lo que hace es desarrollar la ley a la que sirve, dando mayor detalle en aquello que en la ley es base o principio, para facilitar su aplicación.

L) En fin, también se prevé que en el plazo de un año **se promulgará un “texto refundido” de la LOTT**, lo que no parece un lujo, teniendo en cuenta que se han producido no menos de diez modificaciones de la misma desde su entrada en vigor, en 1987, como las llevadas a cabo por las desafortunadas (por las muchas materias de que tratan) leyes “De medidas financieras, tributarias y de orden so-





cial", más conocidas como "de Acompañamiento" a la de Presupuestos Generales del Estado para el año siguiente -Ley 13/1996 de 30 Diciembre, Ley 66/1997 de 30 Diciembre, Ley 50/1998 de 30 Diciembre, Ley 55/1999 de 29 Diciembre, Ley 14/2000 de 29 Diciembre, Ley 24/2001 de 27 Diciembre 2001-, así como el Real Decreto-Ley 4/2000 de 23 Junio, la Ley 10/2003 de 20 Mayo, y las leyes 29/2003 de 8 Octubre y 25/2009, de 22 de Diciembre (llamada "Omnibus", también por lo variopinto de su materia), refundición encaminada al obvio objeto de regularizar, aclarar y armonizar entre sí sus artículos, y en lo necesario, actualizar y homogeneizar su contenido (Disp. Final Cuarta).

3. Cambios específicos a los servicios de transporte discrecional de viajeros

Destacamos como principales los siguientes.

A) **Elimina literatura innecesaria.** En este sentido suprime el artículo 90 (Apdo. Cuarenta y seis del Anteproyecto), que queda sin contenido. Probable-

mente por demasiado vago, y porque sus previsiones ya vendrán reguladas por los artículos siguientes, o los específicos para discrecional de mercancías (art. 98) o de viajeros (art. 99). Decía así:

"1. Los transportes públicos discrecionales de mercancías o de viajeros por carretera únicamente podrán realizarse por las personas que cumplan los requisitos previstos en el artículo 48 y hayan obtenido la correspondiente autorización administrativa que habilite para dicha realización, salvo lo dispuesto en el punto 1 del artículo 47.

2. Las autorizaciones se otorgarán para la realización de transportes de mercancías o de viajeros, pudiendo ser de carácter general y de carácter específico.

3. Las autorizaciones de carácter general habilitarán en todo caso para la realización de transporte discrecional de carácter ordinario y asimismo para la realización de trans-

portes de carácter especial en relación con los cuales no se exija una autorización específica, debiendo someterse sus titulares, cuando realicen estos últimos, a las normas especiales que regulen los mismos.

4. Las autorizaciones de carácter específico habilitarán para la realización de aquellos transportes de carácter especial a los que estén expresamente referidas, pudiendo extenderse, en su caso, su validez a otros tipos de transporte.

5. Podrán establecerse diferentes clases de autorizaciones en razón al tipo de vehículos, número de plazas o capacidad de carga para los que habiliten, o de ámbito territorial al que según lo previsto en el artículo siguiente se refieran".

B) Sigue una **tendencia general liberalizadora.**

Para ello, da nueva redacción al artículo 91 (Apdo. Cuarenta y siete del Anteproyecto), que queda así:



“Las autorizaciones de transporte público habilitarán para realizar servicios en todo el territorio nacional, sin limitación alguna por razón del origen o destino del servicio.

Quedan exceptuadas de lo anterior las autorizaciones habilitantes para realizar transporte interurbano de viajeros en vehículos de turismo o el arrendamiento de vehículos con conductor, que deberán respetar las condiciones que, en su caso, se determinen reglamentariamente en relación con el origen, destino o recorrido de los servicios”

C) En esa misma tendencia general liberalizadora **las autorizaciones van referidas a la empresa (no a vehículos concretos), que puede usar los vehículos que prefiera.**

Para ello, suprime el artículo 93 (Apdo. Cuarenta y seis del Anteproyecto), que queda sin contenido.

Decía así:

“1. Inicialmente, se aplicará a los transportes públicos, discrecionales, tanto de viajeros como de mercancías, la modalidad de autorización a que se refiere el apartado a)

del punto 2 del artículo anterior, en la forma que reglamentariamente se determine.”

Es decir: “referidas, en cada momento, a uno o varios vehículos concretos”. Pero que en el resto de su mismo punto 1 y en el punto 2- preveía la posibilidad de cambiar esta fórmula. Nuestra opinión es favorable a este cambio, como en cuanto permita más flexibilidad a la Empresa en el uso de los medios que en cada momento prefiera. La verdad es que no nos imaginamos que en nuestra colegiación como Abogados se especificara qué ordenadores y fotocopiadoras, libros o bases de jurisprudencia podemos usar.

D) **Se suprimen referencias a los consumidores y al ordenamiento jurídico general,** por innecesarias y obvias (primera frase del art. 94, punto 1)

El punto 1 del artículo 94 (Apdo. Cuarenta y nueve del Anteproyecto) queda redactado en los siguientes términos:

*«1. La actuación de los titulares de licencias o autorizaciones de transporte público en relación con la prestación de servicios de carácter discrecional se regirá por el principio de **libertad de contratación**».*

El punto 2 de este mismo artículo 94 –sobre posible imposición de servicios mínimos- no varía.

La liberalización llega a tal extremo, que se suprimen los artículos 95, 96 y 97 -comunes al transporte discrecional de viajeros y mercancías, con sus exigencias y limitaciones-, que quedan sin contenido (Apdo. Cincuenta del Anteproyecto).

E) **Se liberaliza plenamente la mediación** en la contratación de transportes de viajeros, sin perjuicio de la regulación de las agencias de viajes en el ámbito turístico.

Esta y otras cuestiones aparecen en la nueva redacción del artículo 99 (Apdo. Cincuenta y dos del Anteproyecto), que, revisado por completo, queda en los siguientes términos:

“1. La autorización de transporte público de viajeros habilita tanto para realizar transportes de esta clase, en las condiciones señaladas en el artículo 54, como para intermediar en su contratación. No obstante, los titulares de dicha autorización únicamente podrán prestar alguna de las formas de transporte regular de viajeros definidas en esta ley cuando se cumplan las condiciones legal y reglamentariamente señaladas para ello.

2. Durante la realización de transportes de viajeros deberán respetarse los límites señalados en el permiso de circulación del vehículo utilizado en relación con el número máximo de viajeros que puede transportar.

En su caso, habrán de respetarse, asimismo, cuantas otras limitaciones en relación con el número de viajeros vengan establecidas en las autorizaciones o títulos en que específicamente se ampare el transporte que se realice o se encuentren

establecidas en las normas que, en su caso, resulten de aplicación.

3. En todo caso, la autorización habilita para transportar el equipaje de los viajeros que ocupen el vehículo utilizado.

Asimismo, los vehículos amparados en una autorización de transporte de viajeros podrán transportar, conforme a lo que reglamentariamente se determine, objetos o encargos distintos de los equipajes de los viajeros, cuando su transporte resulte compatible con las características del vehículo y no implique molestias o inconvenientes injustificados para los viajeros.

4. Los transportes discretionales de viajeros deberán ser contratados, como regla general, por toda la capacidad del vehículo utilizado.

No obstante lo anterior, reglamentariamente podrán determinarse supuestos excepcionales en que, por razones de la adecuada ordenación del sistema de transportes, pueda admitirse su contratación por plaza con pago individual”.

Creemos que este artículo merece un comentario específico, como sigue.

Al apdo. 1 – Aunque el precepto no es muy claro, interpretamos que lo que ahora **se permite** al transportista discrecional es **comprometer otros servicios discretionales**, pero no otra clase de servicios (como hoteles, restaurantes, espectáculos, guías turísticos, etc.), los cuales siguen correspondiendo en exclusiva a las agencias de viajes. Esta subcontratación –que supone excepción a la regla general enunciada en el art. 54, según la cual los medios personales (conductores) y materiales (vehículos) de que el transportista se valga deben estar integrados en “su propia organización empresarial”. Es, pues, **una facultad adicional** y nueva posibilidad de actuación a las empresas. Que en principio, parece favorable.

Al apdo. 2 - Parece que se sobreentiende que el transportista discrecional también se tiene que someter al Código de la Circulación (hoy, Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, RDL 339/1990). Desaparece la anterior prohibición –presente en el precedente art. 99.2- de rei-

terar itinerario, calendario y horario. Pero no nos atrevemos a declararlo permitido, pues es precisamente lo que diferencia esta clase de transportes del regular, conforme al art. 64 de la LOTT, que no es modificado por la actual proyectada reforma.

Al apdo. 3, párrafo primero – También parece obvio que no solo el transportista regular, sino también el discrecional, pueden y transportar el equipaje de sus viajeros y los llamados “encargos”.

Al apdo. 4 – Sigue la regla general de contratación por coche completo.

F) El **arrendamiento de vehículos con conductor** se considera una modalidad de transporte discrecional de viajeros en vehículos de turismo, y por tanto, se le aplica la normativa sobre transporte (no la de mediación).

En este sentido, el punto 5 del art. 99 dice así:

“5. Fuera de los supuestos de colaboración previstos en esta ley, únicamente podrán arrendarse con conductor los vehículos de turismo.



El arrendamiento de vehículos de turismo con conductor constituye una modalidad de transporte de viajeros y su ejercicio estará condicionado a la obtención de la correspondiente autorización, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 43 y 44 y lo que reglamentariamente se establezca con carácter específico en relación con dicha modalidad de transporte.”

G) Entre las infracciones muy graves –del art. 140- figura:

“31. La realización de transportes... discrecionales de viajeros incumpliendo las condiciones establecidas en el artículo 54”.

Cuya redacción se simplifica mucho respecto a su precedente, de igual referencia numérica.

H) **Cambios de denominación** - En nuestra opinión quedaba muy claro hablar de concesión y de transporte discrecional, pero el legislador en el primer caso prefiere hacer referencia a “contrato de gestión de servicio público de transporte regular de viajeros de uso

general” y a “contratista del servicio público”, y en el segundo caso, sustituir las palabras “autorización habilitante para el transporte discrecional”, “autorización de transporte público discrecional” y “autorización de transporte discrecional”, por lo que llama **“autorización de transporte público”**. (Disposición adicional segunda). **No nos gusta** este nuevo léxico, pues también son autorizaciones para transporte público las de regulares de uso especial (escolares y trabajadores) e incluso las de transporte regular de uso general –la concesión es un subtipo de autorización, caracterizado por una mínima autonomía del empresario en su gestión, al haberlo contratado con la Administración Pública, que es su titular. Pero ello no pasa de una simple cuestión terminológica, que no afecta al fondo de las obligaciones y responsabilidad, ni al estatuto del transportista discrecional.

I) Con motivo de llevar los anteriores cambios al ROTT, en el plazo de dos años, como antes dijimos (Disp. Final Segunda) tal vez haga **el Ministerio –sería bueno que hiciese- alguna decla-**

ración formal sobre la vigencia de normas complementarias de menor nivel concretamente destinadas al nuestra especialidad, tales como la Orden de 23 Julio 1997 (BOE del 31), del Ministerio de Fomento, que desarrolla el ROTT en materia de autorizaciones de transporte discrecional (y privado complementario) de viajeros en autobús -modificada por Orden FOM/2183/2008 de 23 Julio (BOE 25); o la Orden de 18 Diciembre 2000 (BOE 22), del mismo Ministerio, que establece tarifas de referencia para los servicios de transporte público discrecional de viajeros en autobús.

Para que así las empresas transportistas supieran con seguridad a qué atenerse.

3. Conclusión

En términos generales, en la proyectada modificación de la LOTT, la actividad del transportista discrecional **se liberaliza**, y se amplía con nuevas posibilidades de negocio. **Nuestra postura personal es favorable** a la libertad de gestión empresarial y al libre mercado, y a las opciones políticas que las apoyan, y por el contrario, recelosa hacia el intervencionismo y los excesivos controles y limitaciones -que siempre nos parecen artificiales y a aplicar con cautela y restrictivamente-.

Ahora bien, como toda liberalización, también esta del transporte discrecional, tiene un aspecto positivo para quien quiere acceder al mercado y menos positivo para quien ya está operando en él, que ve el **inconveniente de tener mayor número de competidores**.

Circunstancia que debe también tener en cuenta quien pretenda o necesite crecer; y en este sentido la posibilidad de **intermediar libremente**, como nueva facultad permitida, puede serle favorable.

Todo **depende, pues, de la posición en que se encuentre cada empresa**. Aunque en términos generales –con el importante matiz referido- la proyectada nueva orientación nos parece positiva.



Proyecto de Reforma LOTT



Fernando J. Cascales Moreno

(fcajyet@telefonica.net)

Abogado. “Asesoría Jurídica y Empresarial del Transporte”

Académico de la Real Academia de Jurisprudencia y Legislación
Ex Vicepresidente co-fundador de la Asociación Española del Transporte.
Vocal de la Junta directiva Del Cuerpo Técnico de Inspección del Transporte Terrestre, excedente
Consejero Científico de la Cátedra de Derecho y Economía de la Competencia de la Universidad Antonio de Nebrija
Investigador Asociado del Instituto Universitario de Estudios Europeos (CEU)
Consejero de Honor de la Cátedra de Seguridad Vial y Movilidad del Instituto Internacional de Ciencias Políticas
Ex Profesor de la Escuela de Organización Industrial (EOI-Ministerio de Industria)
Diplomado universitario en Derecho Comunitario, Marítimo y Aeronáutico
Ex Director General de Ferrocarriles y Transportes por Carretera y del INTA
Ex Presidente de INSA y del Consejo Superior de Obras Públicas
Coordinador de Seminarios en materia de Fomento de FAES
Responsable de Transportes por Carretera de la Comisión Nacional de Fomento del PP

Como toda reforma legal, la valoración del proyecto de reforma de la LOTT en curso vendrá determinada en función de que su contenido definitivo (texto elevado al Congreso de los Diputados) responda a problemáticas reales, sirviendo verdaderamente a los fines de incremento de la competitividad, mejora de las condiciones socio-económicas generales del sector, fomento de su capacidad de creación de riqueza, rentabilidad, y nivel de empleo, y en modo alguno tratarse de un proyecto meramente de corte reglamentístico. Así pues, es pronto para poder hacer una valoración del proyecto, si bien todo indica que el resultado final, habida cuenta el proceso de dialogo y consenso existente con el sector, será sin duda positivo.

Como toda reforma legal, la valoración del proyecto de reforma de la LOTT en curso vendrá determinada en función de que su contenido definitivo (texto elevado al Congreso de los Diputados) responda a problemáticas reales, sirviendo verdaderamente a los fines de incremento de la competitividad, mejora de las condiciones socio-económicas generales del sector, fomento de su capacidad de creación de riqueza, rentabilidad, y nivel de empleo, y en modo alguno tratarse de un proyecto meramente de corte reglamentístico. Así pues, es pronto para poder hacer una valoración del proyecto, si bien todo indica que el resultado final, habida cuenta el proceso de dialogo y consenso existente con el sector, será sin duda positivo.

Pues bien, es dentro de este contexto, que a mi entender el proyecto de reforma LOTT debe, prioritariamente, responder, entre otras, principalmente a las cuestiones básicas que se enuncian a continuación, pues sea cual fue la solución adoptada en relación con éstas, en todo caso creo que no puede rebatirse que no sea fundamental y prioritario que se atiendan materias tales como eliminación de rigideces e in-

tervencionismos, implantación de una “red concesional integrada”, mejora de la coordinación ferrocarril-carretera y de la intermodalidad, fomento de la internacionalización empresarial y potenciación de la unidad de mercado en el sector.

Así, sucintamente, se pondera que el proyecto de reforma LOTT debe afrontar, entre otras, principalmente las siguientes cuestiones:

- Desarrollo de los principios de la Ley de Contratos del Sector Público y del Reglamento UE 1370/2007, de forma que se eliminen rigideces e intervencionismos innecesarios, adoptando procedimientos idóneos a la realidad del sector para la adecuación de los servicios a la realidad cambiante de su explotación, atendiendo el interés público, de modo que se otorgue respuesta a las siguientes problemáticas: a) flexibilización de la gestión del sistema concesional, de modo que la explotación del servicio público pueda acomodarse con celeridad a los cambios de la oferta (y ello independientemente del tiempo de explotación que se lleve realizado del

servicio). b) tipificación a nivel normativo de los elementos (y su ponderación) en los que ha de basarse el pliego de bases, y ello permitiendo que las condiciones o requisitos puedan responder a criterios de austeridad y optimización de los recursos disponibles. c) asegurar que se puedan resolver con celeridad las rupturas del equilibrio económico de las concesiones que se producen por razones ajenas a la gestión. d) modernización del régimen tarifario, al objeto de que la estructura de costes sea flexible, permita la repercusión inmediata de las nuevas obligaciones de servicio público y se adecue a los nuevos conceptos cuyas inversiones se corresponden con la modernización de los servicios, así como que los incrementos tarifarios no se demoren en el tiempo y respondan a los incrementos reales de los costes, debiendo de mantenerse la obligato-

riedad de revisión anual generalizada de tarifas, pero refiriéndose esta obligación al primer trimestre del ejercicio, y no al segundo.

- Consideración de las prescripciones normativas necesarias para la implantación de una “red concesional integrada” (conexión de los servicios concesionales de titularidad de Administración del Estado y de las CCAA), tal y como se propugna en el art.3 de la LOTT. Coordinar e integrar los servicios concesionales autonómicos entre sí, y éstos con los de titularidad del Ministerio de Fomento, no solo es una medida imprescindible para incrementar la competitividad, sino para atender con criterios de optimización la demanda de los ciudadanos.
- Mejora los actuales problemas de coordinación, intermodalidad y competencia ferrocarril-carretera, ya

que esta no es una materia resuelta a nivel de la normativa comunitaria, y plantea numerosas cuestiones que sería muy positivo afrontar. Es en este orden de cuestiones que se hacen necesarias prescripciones que coadyuven a que los servicios puedan conectar con aeropuertos y estaciones intermodales, así como coordinarse con expediciones y horarios de los servicios ferroviarios, e incluso potenciar que puedan ponerse en funcionamiento, con la debida celeridad, servicios regulares de transporte de viajeros por carretera en los casos de eliminación de la oferta ferroviaria, lo que igualmente no solo constituyen medidas de incremento de la competitividad, sino que también muy positivas para atender mejor a los ciudadanos. Todo ello alude, aún más, si todavía cabe, a la imperiosa necesidad de que los servicios puedan modificarse con la debida celeridad para atender esta clase de intereses públicos, lo que implica que la reforma LOTT en curso debe contener prescripciones que hagan viable tales variaciones con la urgencia debida en la implantación de las pertinentes actuaciones.

- Teniendo en cuenta que la salida de la crisis actual pasa por la presencia internacional del sector empresarial, han de recogerse principios, directrices y medidas que contribuyan a la internacionalización de nuestras empresas (especialmente, respecto de los servicios turísticos, regulares y de transporte escolar, cuyos sistemas nacionales son exportables).
- Establecimiento de medidas tendentes a reforzar la unidad de mercado, a cuyo fin podrían contemplarse, entre otras, mecanismos de cohesión (arts. 3, 9 y 4.3 LOTT), a efectos de armonizar (Administra-



ción del Estado-CCAA) los elementos básicos de los concursos de servicios regulares permanentes de uso general (concesiones) y de uso especial (transporte escolar).

- Sobre la reforma del régimen sancionador: a) Introducción de ciertas limitaciones al principio de responsabilidad objetiva de la empresa, en los supuestos de infracciones a los tiempos de conducción y descanso, siempre que se acredite que la empresa ha actuado con toda diligencia (como sucede respecto de los excesos de carga en mercancías), siendo el conductor el causante del hecho punible. No sancionar al conductor en todos los casos de infracciones de esta clase, sin perjuicio de que se sancione también a la empresa, no constituye una medida que fomente la seguridad vial, sino todo lo contrario. b) Respecto de la agravación de las sanciones, por reiteración, debería ponderarse un criterio de proporcionalidad en razón del tamaño de las empresas y el volumen de los servicios prestados.

Pero la implantación de una “red concesional integrada”, y el reforzamiento de la unidad de mercado, a mi juicio aconsejan que al nuevo proyecto de Ley Orgánica en curso, modificadorio de la Ley Orgánica de delegación de facultades del Estado en las CCAA, se le otorgue un alcance más amplio del prevenido en el art.150.2 de nuestra Constitución, de modo que conforme a lo previsto en el nº 3 del mismo precepto constitucional se incluyan las prescripciones (de carácter básico) idóneas. En especial, sobre como afectará la reforma LOTT a los servicios discrecionales, pondero que positivamente (eliminación de rigideces y trámites), si bien al tratarse de un sector liberalizado (acceso al mercado, volumen de empresa, tarifas libres, etc.) considero que sus posibilidades de mejora vie-



nen no tanto referidas a procesos normativos, sino al establecimiento de medidas concretas. En cambio, con referencia a los servicios turísticos, sí entiendo que hay margen para una reordenación normativa que en definitiva, habida cuenta su importancia en relación con el sector del turismo globalmente considerado, eleve los niveles de exigencia para la prestación de esta clase de servicios.

Es dentro de este importante proceso de reforma, que no puede omitirse que en la anterior Legislatura, además de un proyecto de reforma LOTT, se redactó también (marzo de 2011) un borrador de proyecto de Ley de “Movilidad Sostenible y Segura”, que venía a dar cumplimiento a lo prevenido en la disposición adicional decimonovena de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible. Este proyecto, que contiene muchos aspectos positivos, no llegó a tramitarse, pese a constituir su aprobación un mandato (incumplido) a tenor de lo prescrito en el enun-

ciado precepto, proyecto que está lleno de sentido y ha de valorarse como una medida en orden a la contemplación del transporte de forma integral global, fomentando la unidad de mercado y de trato.

Finalmente, destacar que este proceso de reformas legales se completa con la aprobación de la anunciada (cuestión ratificada en el PITVI) Ley de Financiación del Transporte Urbano, debiéndose resaltar el acierto de llevar a término esta actuación, ya que la normativa actual - Ley de Haciendas Locales, se ha denotado inservible para resolver esta importante problemática. En resumen, no puede sino resaltarse que este Gobierno está verdaderamente afrontando con valentía e interés las distintas problemáticas que afectan al sector del transporte de viajeros por carretera, lo que si se tiene en consideración lo ya cumplimentado y planificado con relación al ferrocarril, ha de ponderarse todo ello como muy plausible y meritorio.

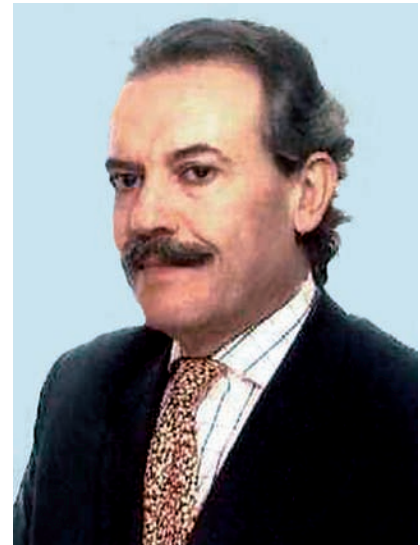
Anteproyecto de la nueva Ley de Ordenación del Transporte Terrestre - LOTT

Transporte de viajeros por carretera:
NI ORO, NI PLATA, NI BRONCE para el discrecional

El borrador del Anteproyecto de la nueva LOTT ha sido redactado por el anterior gobierno, y su tramitación y aprobación va a corresponder al actual. Hecho objetivo, sin ánimo de matizaciones políticas.

Los principios que inspiran la nueva LOTT en las materias referentes al transporte de viajeros por carretera son, básicamente, los siguientes:

- Rigor en las condiciones de acceso al mercado.
 - Condiciones para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera (establecimiento, competencia profesional, capacidad financiera, honorabilidad en las empresas)
 - Transporte Internacional. Remisión a las reglas contenidas en los Reglamentos (CE) 1072/2009 y 1073/2009, del Parlamento Europeo y del Consejo, ambos de 21 de octubre de 2009.
 - Adaptación del régimen de gestión de los transportes públicos regulares de viajeros de uso general por carretera y ferrocarril a las reglas contenidas en el Reglamento (CE) 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de octubre de 2007.
 - A su vez se armonizan las normas del apartado anterior con la legislación general sobre contratos del sector público, reforzando el carácter contractual de la relación entre el gestor del servicio y la Administración titular de este. (Se descarta la terminología concesión-concesionario o titular de la concesión).
 - La actividad de arrendamiento de vehículos con conductor se regula como una modalidad concreta de transporte discrecional de viajeros en vehículos de turismo, siéndole de aplicación las reglas referidas a la actividad de transporte.
 - En el ámbito mercantil, se consagran los principios de libertad de contratación y de explotación de las actividades de transporte a riesgo y ventura del empresario, salvo que se trate de servicios públicos de transporte de viajeros de titularidad de la Administración.
 - Se refuerza la capacidad de actuación de las Juntas Arbitrales de Transporte.
 - Se liberaliza plenamente la intermediación en la contratación de transportes de viajero, (sin perjuicio de la regulación de las agencias de viajes en el ámbito turístico).
 - Se reducen las cargas administrativas de las empresas, que deberán contar con equipamiento informático, y se da una nueva dimensión al Registro de Empresas y Actividades de Transporte, en coordinación con el Registro Mercantil.
- En la introducción del borrador o exposición de motivos, se argumenta que los cambios experimentados por el



Jesus Gonzalo Tomey
Secretario General AETRAM

mercado de transporte terrestre de viajeros y mercancías, tanto en el ámbito nacional, como en el de la Unión Europea, ha aconsejado llevar a cabo una revisión completa del contenido de la LOTT de 1987.

En un estudio comparativo de la antigua LOTT, con las modificaciones que se proponen en el nuevo proyecto, no deja de sorprender que los aspectos más rancios que la inspiraron, mientras no se modifiquen, se siguen manteniendo en el proyecto, de ahí que, por mucho que se empeñe la exposición de motivos, la actualización y modernización no es completa, ni proporcional en el tratamiento de las empresas, ni justa, pues en el borrador se mantiene, de manera recalcitrante, la prioridad, trasnochada, del antiguo transporte concesional-regular de viajeros por carretera sobre el discrecio-

nal, por ejemplo, en las concesiones zonales, o en la facultad de la administración de encauzar viajeros de diversa índole y procedencia (escolares, trabajadores etc) a la concesión, o mejor dicho, en la nueva terminología, a la empresa titular del contrato de gestión de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general, en términos que, de un tiempo a esta parte, mantiene entusiasmos por igual tanto a antiguos concesionarios, como a órganos y cargos de la administración autonómica, como si a ambas partes les guiara el mismo fin, pues ambas partes (contractuales ahora, concesionales, antes) coinciden en que se mantengan los privilegios de preferencia, la prórroga de las concesiones sin causa ni justificación, o la siempre celosamente guardada posibilidad de la administración de intervenir, de ordenar, de regular el transporte.

Regúlese, ordénese bien el transporte de viajeros por carretera, ahora que estamos a tiempo, ahora que es el momento, en igualdad de condiciones para todos los operadores de transporte, y la administración renuncie a la discrecionalidad de seguir interviniendo el sector a ningún nivel. Cualquier empresa organizada es capaz de asumir con garantías de éxito cualquier tipo de transporte, si las reglas de juego son las mismas para todos, y no se limita la financiación.

No estamos de acuerdo en que la LOTT deje flecos que permitan después, a pie de obra, extender o recortar a los interesados (administración y contratista) el diseño de los contratos de servicio público de transporte por carretera. Ni tampoco en que incluyan referencias aparentemente inocuas para después ser desarrolladas a discreción por el reglamento. Ya dijo el conde de Romanones “dejad que ellos (los legisladores) hagan las leyes, que yo haré el reglamento”

La nueva LOTT debe diseñar un terreno de juego transparente en el que las

reglas no desvirtúen, ni un ápice, los principios de libertad de empresa, libertad de mercado y libertad de contratación. Mismas reglas para todos los empresarios, sin privilegios, sin preferencias, sin derechos adquiridos. De ahí que todo aquello que vulnere estos principios debe ser derogado, ahora. Si nos limitamos a cambiar el nombre de concesionario, o régimen concesional, por el de contrato de gestión de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general, y no se modifica su contenido para otorgar un plano de igualdad a todas las empresas, sean o no titulares de contratos, estaremos hablando de una operación cosmética de corte terminológico, cuyo maquillaje desaparecerá bien pronto dejando al descubierto los trazos de la antigua LOTT.

Cuando se alagan los términos liberalizadores de la nueva LOTT nos preguntamos si lo que se liberaliza es únicamente el transporte de viajeros que conocemos como discrecional, de manera que el resto de modos de transporte de viajeros por carretera puede acceder a este libremente y punto.

Consideramos que liberación significa que los operadores de transporte de viajeros por carretera puedan libremente acceder, sin restricciones, a la realización de cualquier modo de transporte mientras cumpla las reglas de la ley en términos de estricta igualdad, y como la sabiduría popular recogió “a quien Dios se la dé, San Pedro se la bendiga”.

Si no vamos a ser concesionarios, sino “contratistas de servicio público”, si no van a existir las autorizaciones específicas, ni la capacitación que se reconocía va a tener apellidos, como regular, o discrecional, sino “autorización de transporte público”, si todas las empresas se van a denominar algo así como “empresa de transporte público de viajeros por carretera”. ¿A qué viene mantener en el próximo futuro la discriminación de unas empresas sobre otras? Desde el Comité Nacional de Transpor-



te venimos abogando por cuanto recogemos estas líneas.

La nueva LOTT está muy cerca de alcanzar una medalla, porque no es menos cierto que el resto de modificaciones suponen un avance en la gestión, modernización y sostenibilidad del transporte de viajeros por carretera, pero mientras no se ponga coto a la posibilidad de que las distintas administraciones puedan otorgar adjudicaciones directas, es decir, a dedo, aunque sea de contratos de hasta 100.000 €, (de momento) por no renunciar a una injerencia o discrecionalidad disfrazada de regulación o armonización, no se conseguirá el bronce.

Hasta que se mantengan las prórrogas de las concesiones, sin ninguna justificación, en perjuicio de los derechos de las empresas interesadas en acceder a los concursos, ahora contratos, no conseguirá la plata.

Y, desde luego, el oro solo se consigue si, además, no se derogan de una vez por todas, los privilegios en forma de preferencias de un tipo de empresas de transporte sobre otras, y si las administraciones no dejan de aliarse con una parte (la que sea) de las empresas que conforman el sector de transporte de viajeros por carretera.

Los legisladores pueden conseguirlo. La nueva LOTT no puede quedarse sin medalla, ni le sirve el bronce, ni la plata, solo el oro.

Emilio Sidera

Subdirector General de Ordenación y Normativa del Ministerio de Fomento

Nuestro protagonista es una de las personas que desde la Administración, mejor conoce nuestra actividad de transporte de viajeros.

Lleva más de medio siglo trabajando en diferentes puestos, siempre relacionados con el transporte de viajeros y mercancías y los últimos 13 como Subdirector General de Ordenación y Normativa de Transporte Terrestre, dentro de la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento.

Emilio Sidera Leal, nacido en 1956, es licenciado en Derecho y funcionario del Cuerpo Técnico Superior de Inspección del Transporte Terrestre.

Entre los años 1983 y 1989 estuvo transferido a la Comunidad Autónoma del Principado de Asturias, donde prestó sus servicios en la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, en la que ocupó el puesto de Jefe del Servicio de Transportes por Carretera.

A mediados de 1989 se reintegró al Ministerio de Fomento, para al año siguiente ocupar el puesto de Subdirector que ostenta en la actualidad.

Aunque su principal ocupación ha estado habitualmente referida a la regulación y gestión del transporte por carretera y ferrocarril, ha desarrollado, simultáneamente, otras tareas ejecutivas o de estudio en relación con otros modos de transporte o relacionadas con otras actividades logísticas o auxiliares y complementarias del transporte.

Desde su creación hasta su extinción, desempeñó el cargo de Vicepresidente de la Fundación pública “Transporte y Formación” y ha sido Consejero de diversas empresas públicas.

Por otra parte, ha venido colaborando en diversos cursos de especialización sobre transportes para postgraduados y es autor de diversas colaboraciones con revistas y foros especializados en transportes terrestres.

Estamos pues ante un experto conocedor de nuestra actividad y probablemente una de las personas más indicadas para que nos hable del borrador de Anteproyecto de Ley por el que se modifica la actual Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT).

Sr. Sidera, se está planteando en el borrador la posibilidad de que pierdan su capacidad económica las empresas que entren en concurso de acreedores. Según la legislación española, la finalidad de estar en concur-

so de acreedores debe ser evitar que la empresa desaparezca. Si con la nueva LOTT se le retira a una empresa su capacidad económica no podrá seguir ejerciendo su actividad de transporte y por tanto acabará desapareciendo. ¿No se contradice la LOTT con el espíritu de la ley Concursal?

El requisito de capacidad económica (capacidad financiera según la normativa comunitaria) viene regulado en el Reglamento (CE) 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se es-

tablecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera.

Dicho Reglamento determina que, a fin de cumplir tal requisito, “una empresa deberá ser capaz de hacer frente permanentemente a sus obligaciones financieras a lo largo del ejercicio contable anual”.

Evidentemente, quien se ha declarado o ha sido declarado en concurso no cumple ese requisito, puesto que la premisa imprescindible para que se produzca esa

declaración es la imposibilidad de hacer frente a las obligaciones financieras contraídas por la empresa.

Situación distinta es la que tiene lugar a partir de que se haya alcanzado un convenio concursal en que la empresa puede volver a hacer frente a sus obligaciones en las nuevas condiciones señaladas en aquél.

Pero, mientras no exista convenio, es indiscutible que el concursado incumple la exigencia contenida en la referida disposición de la Unión Europea. Puesto que esa disposición comunitaria tiene rango de Reglamento, resulta de aplicación directa y universal en todo el territorio de la Unión Europea, sin necesidad de transposición por parte de los Estados miembro. No cabe, pues, interpretación creativa por parte del Gobierno español.

Suele olvidarse, cuando se formula esta cuestión, que la figura del concurso se regula para ser aplicada horizontalmente al conjunto de las actividades económicas y que el transporte, a diferencia de la mayor parte de éstas, se encuentra sometido a la exigencia de una determinada capacidad financiera como premisa para intervenir en el mercado.

También en el borrador se habla de liberalizar plenamente la mediación en la contratación de servicios de transporte de viajeros. ¿Supone esto que empresas como por ejemplo constructoras, o las llamadas de Servicios Generales o Facility Services que tienen una fuerza comercial importante, pueden llegar a contratar servicios de transporte directamente con el cliente y luego subcontractarlo con las empresas de autocares? ¿No cree que el hecho de introducir a un mediador-comercializador, que se quedará con un margen de gestión, puede debilitar más que fortalecer a las empresas de transporte?

El anteproyecto no prevé una liberalización necesariamente plena de la intermediación en la contratación de transporte de viajeros.

De hecho, se limita a señalar que la intervención de agencias de viajes y otros intermediarios en esa contratación se regirá por la legislación específica de turismo. Será esta legislación, pues, la que determine los requisitos que, en su caso, serán exigibles para actuar como intermediario.

La modificación significativa que introduce el anteproyecto de Ley es la habilitación generalizada a todos los transportistas legalmente autorizados para que puedan intermediar.

Es decir, todos los titulares de una autorización de transporte podrán intermediar en la contratación de transportes, además de realizar transporte por sí mismos, por el sólo hecho de serlo. El resto de las personas que pretendan intermediar deberán cumplir las exigencias contenidas en la legislación de carácter turístico.

Otra idea es la de autorizar el transporte de objetos o encargos distintos de los equipajes de los viajeros,



“Todos los titulares de una autorización de transporte podrán intermediar plenamente en la contratación de transportes”

“Todo empresario de transporte debe poder aspirar a desarrollar cualquier modalidad de transporte en pie de igualdad con el resto”

siempre que no implique molestias a los viajeros. ¿Quiere decir esto que los autocares se podrán convertir también en camiones de carga o de paquetería? Parece que la idea vendrá bien para las empresas de línea regular que cubren a diario un mismo trayecto entre distintas ciudades. ¿Se ha pensado también en los discrecionales que no tienen es ventaja de reiteración de itinerarios?

Realmente, el anteproyecto no introduce aquí una novedad absoluta.

De hecho el artículo 63.2 de la LOTT actualmente vigente ya prevé la posibilidad de que los vehículos dedicados al transporte de viajeros puedan transportar objetos o encargos distintos de los equipajes.

La novedad consiste en que actualmente se exige una autorización expresa de la Administración que habilite para ello y, tras la modificación, ese transporte podrá hacerse libremente, siempre que se cumplan las limitaciones y

condiciones que reglamentariamente se determinen.

La revisión de normas de rango inferior que habrá de acometerse tras la modificación de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres deberá abordar esta cuestión, señalando tales límites y condiciones.

Hasta ahora el transporte discrecional solo se puede contratar por vehículo completo. Sin embargo el nuevo reglamento podrá determinar supuestos en los que se admita la contratación por plaza con pago individual. ¿Con que idea se realiza este cambio y como se pueden beneficiar las empresas que solo hagan discrecional?

Tampoco esta es una novedad introducida por la modificación de la LOTT.

De hecho, ya en este momento, el artículo 99 de la Ley prevé dicha posibilidad. Se trata simplemente de una reordenación estructural de la norma.

Es presumible que, como hasta la fe-

cha, los supuestos en que esa alternativa se contemple sean escasos.

Se quiere cambiar la denominación de las autorizaciones de transporte discrecional por “autorización de transporte público”. Con la LOTT actual el transporte discrecional no se consideraba público, a diferencia del transporte general de líneas urbanas o interurbanas, que si era considerado así. ¿Qué significa este cambio? ¿Podrán las empresas discrecionales realizar líneas de lo que ahora se llama transporte público general?

Aquí sí nos encontramos con un cambio filosófico importante.

En su texto actualmente vigente la LOTT contempla una diversidad de títulos habilitantes (autorización de transporte discrecional, concesión de transporte regular, diversas clases de autorizaciones especiales, etc.) cada una de las cuales habilita específicamente para realizar una modalidad de transporte, compartimentando el mercado en diversos segmentos sin comunicación entre sí. Parece, de esta forma que el acceso a unos y otros segmentos del mercado resultan independientes.

La modificación de la LOTT parte de una visión distinta del mercado. Éste es único y las condiciones de acceso al mismo también deben serlo.

Todo empresario, por el solo hecho de haber obtenido una autorización de transporte, como consecuencia de haber acreditado los requisitos exigidos para acceder a la profesión de transportistas y al mercado de transporte de viajeros por carretera, debe poder aspirar a desarrollar cualquier modali-

“Para acceder al mercado se exigirá un equipamiento técnico y administrativo que se determinará reglamentariamente”





dad de transporte en pie de igualdad con el resto de los que tienen esa autorización.

Evidentemente, el régimen de aplicación a los contratos entre particulares y a los que celebra la Administración serán distintos, pero unos y otros integran la demanda global de transporte que se produce en un mismo mercado en el que compiten todos los oferentes que cuentan con una misma autorización habilitante.

El hecho, por otra parte, de que la LOTT, antes y después de su modificación, utilice el término “transporte público” para designar a cualquier forma de transporte que se realiza por cuenta ajena mediante retribución económica, no quiere decir que todas ellas tengan la consideración de servicio público en sentido estricto (servicios de titularidad de la Administración que ésta presta a los ciudadanos por sí o a través de contratistas privados).

Los transportes discrecionales son transportes públicos, pero no constituyen servicios públicos de titularidad de la Administración, mientras que los transportes regulares de uso general son siempre tanto servicios públicos como transporte público.

¿Cómo se refleja en el anteproyecto el acceso al mercado de nuevos competidores?

En este aspecto, el anteproyecto reproduce las exigencias que han venido siendo tradicionales en nuestro derecho, con las innovaciones introducidas por el ya mencionado Reglamento comunitario 1071/2009.

A las condiciones ya tradicionales relativas a la nacionalidad, personalidad jurídica, capacitación profesional, capacidad económica y honorabilidad que se venían exigiendo desde la aprobación original de la LOTT, se añade ahora el requisito de establecimiento, consistente en la disposición de un domicilio ubicado en España, unos vehículos matriculados en España y un determinado equipamiento técnico y administrativo, con lo que, al efecto, se determine reglamentariamente.

“En ningún caso se acomete la modificación de la Ley para beneficiar o perjudicar a un sector empresarial frente a los demás”

En la exposición de motivos para el cambio de la Ley se habla de actualización y modernización. Entre los empresarios de discrecional se piensa que este anteproyecto no cambia nada de lo esencial puesto que se mantiene la prioridad del antiguo transporte concesional-regular sobre el discrecional, por ejemplo en las concesiones zonales o en prioridad que da la Administración a los regulares para que complementen sus servicios con los regulares especiales de trabajadores o escolares. ¿No le parece que este panorama destruye a los discrecionales y beneficia y potencia claramente a los concesionarios de regular, sean de consorcios regionales o de líneas nacionales?

En ningún caso se acomete la modificación de la Ley para beneficiar o perjudicar a un sector empresarial frente a los demás. Se pretende, por el contrario, aumentar la transparencia del mercado y reducir las barreras operativas y las cargas administrativas que limitan la capacidad de autogestión de las empresas.

¿Cómo ve que, los discrecionales solo pueden acceder con suerte a los servicios regulares cada 10, 15



“Las nuevas concesiones tendrán plazos mas breves que los que hasta ahora eran comunes, inaugurando un dinamismo mucho mayor en la competencia por estos servicios”

ó 20 años, eso si no se renuevan automáticamente y sin embargo los contratos de los discrecionales y regulares de uso especial se renuevan casi todos los años?

Por cuanto se refiere a la duración de los contratos de gestión de los servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general a los que se hace referencia en su pregunta, la modificación de la Ley prevé unos plazos máximos de 10 años, únicamente prorrogables en supuestos muy concretos

y por un periodo no superior al 50% del plazo original del contrato, y en ningún caso se prevé una renovación automática de los contratos.

Por otro lado el tema de las prórrogas que han establecido las Comunidades Autónomas en sus concesiones de transporte, está todavía pendiente de ser revisado por la Comisión Europea.

En la elaboración de este anteproyecto, ¿Se han considerado aspectos como las dificultades que tienen

para desarrollarse, las empresas que solo pueden realizar transporte discrecional y regular de uso especial, como por ejemplo la atomización, para buscar alguna solución?

Como ya he indicado, la modificación de la LOTT parte de un planteamiento filosófico distinto. El mercado es único y para acceder al mismo se exige un único título habilitante.

En esa línea parece razonable dejar de hablar de transportistas “discrecionales” y “regulares”. Sólo hay empresas transportistas que, en un determinado momento, serán partícipes de uno o más contratos celebrados con la Administración, de uno o más contratos celebrados con particulares, o de los unos y los otros simultáneamente.

¿Que beneficios aporta el anteproyecto a las empresas que al día de hoy solo realizan transporte discrecional y RUE, como son las de AE-TRAM?

Estoy convencido de que la modificación de la LOTT que se encuentra en curso propiciará unas condiciones de competencia más abiertas y una reducción de barreras operativas y cargas administrativas, pero también comportará mayor rigor en la exigencia de condiciones de acceso al mercado.

¿Podrán tener acceso a estos concursos las empresas que ahora solo realizan transporte discrecional?

Como sabe, actualmente está en marcha un proceso de renovación de todos los contratos de gestión de los servicios de titularidad de la Administración General del Estado, a través de los oportunos concursos, que, como consecuencia de esos nuevos plazos contractuales muchos más breves que los que hasta ahora eran comunes, inaugura un dinamismo mucho mayor en la competencia por estos servicios.

José Luis Conde

Fotografías: Amando Gómez

Cómo superar la crisis a través de las fusiones

En estos momentos de crisis económica y empresarial, es necesario analizar la figura jurídica de las fusiones de empresas, como una herramienta para mejorar la eficiencia y productividad de las empresas de transporte en autocar. Existen varios tipos de fusiones que se aplican según las circunstancias de las empresas fusionadas o su finalidad. Destacamos dos tipos de fusiones en las que se pueden obtener más ventajas en estos momentos:

Fusiones horizontales. Se producen entre sociedades que compiten ambas en una misma rama de negocio.

Fusiones verticales. Una de las sociedades es cliente de la otra.

La figura de la fusión no solo se utiliza en momentos de bonanza económica para un crecimiento de la sociedad adquirente, sino que la fusión se puede utilizar y constituye una herramienta muy útil para momentos de crisis como el actual, ya que gracias a esta operación puede mejorarse la situación financiera de una empresa, aumentar la eficiencia, obtener ventajas fiscales y reducir costes, optimizando sus recursos y preparándola para afrontar un futuro inmediato que parece va a ser bastante complicado.

Mejora de los ingresos

Un motivo para fusionarse es que una empresa combinada puede generar mayores ingresos que dos empresas separadas. Los incrementos de los ingresos pueden provenir de las ganancias por comercialización produciendo unos mayores ingresos operativos.

Beneficios estratégicos.

La fusión puede suponer una ventaja en el medio competitivo, o adquiriendo poder de mercado, ya que al adquirir otra empresa se reduce la competencia.

Reducción de costes.

Debido a que una empresa puede operar más eficientemente que dos empresas separadas.

Economías de Escala

Si el coste del servicio disminuye a medida que aumenta el nivel de servicios, se dice que se ha logrado una economía de escala. Las economías de escala crecen hasta su nivel más óptimo y después de ese punto, se produce el efecto inverso y se aumenta el coste promedio, por lo que hay que analizar el punto en que se encuentra la empresa a la hora de hacer la fusión.

Otros recursos

Hay empresas que adquieren otras para hacer un mejor uso de los recursos de que disponen o para contar con los elementos que faltan, a fin de ser más eficientes.

Ganancias fiscales.

Este elemento es también importante al hacer la fusión o puede incluso ser el único motivo de la misma. El uso de pérdidas fiscales derivadas de pérdidas operativas netas puede ser un aliado ya que algunas veces las empresas tienen pérdidas fiscales que no pueden aprovechar, que reciben el nombre de pérdidas no operativas netas.

Asimismo, también se puede utilizar la capacidad de endeudamiento no usada. Debido a que se produce algún grado de diversificación cuando las empresas se fusionan, es probable que el coste de reorganización financiera sea inferior para la empresa combinada que para las dos empresas separadas. Por lo tanto, la empresa adquirente podría incrementar su razón de deuda a capital después de la fusión, con lo que generaría beneficios fiscales adicionales y un valor adicional.

Nuevos cursos CAP de Formatrans

Con la entrada en vigor del RD 1032/2007 de 20 de julio, los conductores profesionales quedan obligados para el ejercicio de su actividad a obtener el Certificado de Aptitud Profesional (CAP), con independencia de la obtención del Permiso de Conducción.

Para facilitar a las empresas la formación de sus conductores en esta materia, han organizado los siguientes cursos:

12 al 16 de Noviembre en horario de 08:00 a 15:30h (Inscripciones hasta el miércoles 31 de Octubre). **19 al 30 de Noviembre** en horario de 10:30 a 14:00h (Inscripciones hasta el jueves

8 de Noviembre). **19 al 30 de Noviembre** en horario de 18:00 a 21:30h (Inscripciones hasta el jueves 8 de Noviembre)

Para ampliar la información, pueden contactar con Matilde Navarro, en el teléfono 91 319 59 08 o por e-mail: formatrans.asociacion@gmail.com

Del 23 al 26 de octubre nueva edición de la FIAA

La Feria Internacional del Autobús y el Autocar celebra su décimo primera edición. Del 23 al 26 de octubre en los pabellones 7 y 9 se podrán ver todas las propuestas de los expositores. Los horarios serán de martes 23 a jueves 25, de 10:00 h a 19:00 h y el viernes 26 de 10:00 a 17:00 h. La Feria es de carácter exclu-

sivamente profesional y se celebra cada 2 años. Los sectores que intervienen son de Vehículos Completos, Chasis, Carrocerías, Componentes Accesorios y Tecnología, Mantenimiento, Infraestructuras para el Transporte, Asociación, Organismos y Servicios. Las organizaciones que colaboran son las principales Asociacio-



nes de transporte: ANETRA, ASCABUS, ASINTRA, ATUC, FENEBÚS y TU.

Datos de la última FIAA de 2010

En FIAA'10 participaron 161 empresas, siendo 109 nacionales y 52 extranjeras provenientes de 14 países, en una superficie neta total de 20.561 m².

Durante su celebración FIAA recibió 10.257 visitantes lo que supone un incremento del 15% respecto a la edición anterior. De esta cifra, un 70% pertenecían a profesionales con alto poder de decisión en su empresa. Una vez más, FIAA contó con una elevada participación de profe-

sionales internacionales, ya que el 15% de los visitantes fueron extranjeros de 50 nacionalidades. Los más numerosos han sido los portugueses, - 38% del total- seguido de italianos, alemanes y británicos. En cuanto a los nacionales, después de los profesionales procedentes de Madrid que han representado más del 37% del total de visitas, le siguen los catalanes, andaluces y castellano leoneses, por este orden.

La FIAA celebra su 20 aniversario

Para conmemorar este aniversario, la organización del certamen ha preparado una exposición, en el marco de FIAA 2012, y que recorrerá algunos de los momentos más emblemáticos de cada una de sus diez ediciones. En 1992, FIAA nace como respuesta a una demanda de los empresarios y asociaciones del transporte de viajeros

por carretera y con la intención de convertirse en un encuentro global y monográfico de esta industria. Desde entonces, la Feria ha crecido de la mano del sector; ha acogido la presentación de los principales hitos de esta industria y ha sido testigo de la evolución de un sector que ha resultado muy importante en el desarrollo de la

economía española. Dos décadas después, FIAA demuestra la confianza depositada por la industria en este salón, al reunir a los principales representantes de los fabricantes de chasis, los carroceros y de la industria auxiliar del sector del autobús y del autocar, y al gozar del apoyo de sus principales Asociaciones.

La mortalidad por accidente de tráfico se reduce un 6% en España

España redujo un 6% el número de muertos en carretera en 2011, una cifra que supone una ralentización del ritmo de los años anteriores (-9% de media en la pasada década), pero que supera ampliamente la media de la UE (-2%), según los datos provisionales difundidos por la UE.

El número de fallecidos en accidente de tráfico por millón de habitantes en España cae así hasta 50, uno de los más bajos de la UE (junto con Países Bajos, Reino Unido, Suecia, Dinamarca, Irlanda y Alemania). Entre 2001 y 2010, se redujeron un 50% las muertes en las carreteras españolas.

Más de ocho mil conductores denunciados por usar el móvil

Un total de 8.711 conductores han sido denunciados por usar el teléfono móvil manualmente mientras conducían durante los catorce días de duración de la campaña de control y vigilancia de las distracciones al volante, en la que agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil han controlado casi 855.000 vehículos y han formulado 10.889 denuncias por realizar acciones que suponen una distracción en la conducción. Según diversos estudios, a los que hace referencia el Ministerio del Interior, el uso del teléfono móvil es un factor que multiplica por

cuatro el riesgo de sufrir accidentes y el riesgo que asume el conductor cuando habla por el teléfono mientras conduce puede ser equiparable a la conducción con excesos de alcohol.

Además de controlar el mal uso del teléfono móvil durante la conducción e informarles de la infracción que estaban cometiendo, los agentes también han vigilado que los conductores no manipularan el navegador mientras conducían, distracción equiparable a hablar por el teléfono móvil. Por este motivo, 123 conductores han sido denunciados, según la DGT.

Placa al Mérito de las Comunicaciones para Fernando J. Cascales

Con fecha 27 de septiembre, en el Palacio de Comunicaciones, D. Víctor Calvo-Sotelo Ibáñez-Martín, Secretario de Estado de Telecomunicaciones, que fue Subsecretario de Fomento, ha impuesto, al académico y abogado administrativista y especialista en transportes D. Fernando José Cascales Moreno, ex Director General de Ferrocarriles y Transportes por Carretera y del INTA, la Placa al Mérito de las Telecomunicaciones y de la Sociedad de la Información. Esta nueva distin-



ción se une a otras otorgadas con anterioridad, como la Gran Cruz de la Orden al Mérito Civil, Cruz de Plata de la Orden al Mérito de la Guardia Civil, Cruz Distinguida de Primera Clase de San Raimundo de Peñafort, Medalla al Mérito del Transporte, Medalla al Mérito de la Seguridad Vial, Encomienda de la Orden de Isabel La Católica y Encomienda de la Orden al Mérito Civil, así como a las medallas de oro otorgadas por las patronales ASINTRA, FENEBUS y ASTIC.

Los viajeros deben usar el cinturón de seguridad en la Unión Europea

Siim Kallas, comisario europeo de Transportes, ha declarado recientemente que todos los pasajeros de autobuses y autocares deben llevar el cinturón de seguridad puesto en la Unión Europea, siempre que estos estén disponibles.

Kallas ha señalado que así lo establece la directiva 2003/20 relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el uso obligatorio de cinturones de seguridad en vehículos de menos de 3,5 toneladas. Además Kallas ha recordado que la directiva 2005/40 relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre los cinturones de seguridad y los sistemas de retención de los vehículos de motor, obliga a la instalación de cinturones de seguri-

dad en vehículos nuevos de las categorías M2 y M3 fabricados para el transporte en autocar de pasajeros sentados y que hayan sido registrados a partir del 20 octubre de 2007.

Sin embargo, Kallas ha señalado que la normativa europea no obliga a instalar cinturones de seguridad en aquellos vehículos de las categorías M2 y M3 provistos de zonas para viajeros de pie. Este es el caso de la mayoría de autobuses utilizados para transporte público urbano.

Las infracciones por tiempos de conducción y descanso crecieron en 2011

Los resultados del Plan Nacional de Inspección de Transporte correspondiente a 2011 arrojan un incremento del 5% en el número de expedientes incoados por asuntos relacionados con infracciones de tiempos de conducción y descanso (19.112 frente a 18.186). Sin embargo, el número total de infracciones descendió un 1,66%, al pasar de 143.430 a 141.044, según los datos facilitados por el Ministerio de Fomento. Dentro de la actividad inspectora del transporte llevada a cabo por la Administración otro de los datos resultantes es el relativo al importe de las sanciones, que alcanzó un total de 144.043.000 euros frente a 147.664.000 eu-

ros en 2010, mientras que se tramitaron 14.425 infracciones por carencia de tarjetas de transporte, lo que supuso un incremento del 22,6% frente a las 11.763 registradas el año anterior. Los vehículos controlados fueron 1.038.389, un 6,7% más que en el año anterior, con un incremento del 6,8% por parte de la Guardia Civil de los controles en carretera. Finalmente, en materia de mercancías peligrosas las infracciones crecieron significativamente, 6.735 frente a 4.723 (42,6%), mientras que en transporte de mercancías perecederas se produjo un descenso del 15,67%, con 2.447 infracciones frente a 2.902.

Las ventas de autocares usados se incrementó en 2011

Las ventas de VO de vehículos industriales y comerciales en el periodo enero – diciembre de 2011 aumentaron un 0,6% en su conjunto —alcanzando 341.008 unidades— en relación con el mismo periodo del año 2010, que se cerró con 338.999 unidades según un informe elaborado por la patronal de concesionarios Ganvam. Las ventas de VO del segmento de autobuses han obtenido

en 2011 un incremento del 3,7% con una presencia del 1,1% del total de vehículos industriales.

Por tramos de antigüedad, los VO menores o iguales a 3 años disminuyen un 12,6%, los que cuentan con una antigüedad mayor de 5 y menor o igual de 10 años descienden un 3,5% y los mayores de 10 años incrementan sus cifras un 11,5%.

El Gobierno derogará el céntimo sanitario para incorporarlo al impuesto de hidrocarburos

El Gobierno ha incluido en el Proyecto de Ley General de Presupuestos para 2012 una disposición final mediante la cual a partir del 1 de Enero de 2013 se deroga el impuesto sobre ventas minoristas de determinados hidrocarburos (colo-

qualmente denominado “céntimo sanitario”). Además, la Ley de Presupuestos faculta a las Comunidades Autónomas para que establezcan un recargo sobre el actual impuesto de hidrocarburos. El céntimo sanitario, en vigor desde enero del 2002, grava el consumo de carburantes con un sobrecargo en toda España, a excepción de Canarias, de 2,4 céntimos por litro consumido tanto por los consumidores profesionales (transportistas y taxis principalmente) como por los restantes consumidores particulares.

Asimismo en 10 Comunidades Autónomas, en concreto Galicia, Asturias, Madrid, Castilla-La Mancha, Comunidad Valenciana, Andalucía, Extremadura, Murcia, Castilla-León y Cataluña (y próximamente Baleares y Cantabria), se aplica un recargo superior que alcanza hasta los 4,8 céntimos de euro por litro. La Comisión Europea mediante dictamen motivado el año 2008 instó al Gobierno español a que modificara la legislación por considerar que dicho impuesto no se ajustaba a la normativa comunitaria.



Fomento crea una versión de su web para móviles

El Ministerio de Fomento, al hilo del avance de las nuevas tecnologías, ha desarrollado una versión móvil de su portal web, al que se podrá acceder, a partir del próximo miércoles 19 de octubre, desde la dirección <http://m.fomento.gob.es/>.

La web móvil de Fomento tiene como mayor logro haber adaptado de una forma sencilla los contenidos del Portal tradicional, de casi 25.000 páginas, a las pantallas de los dispositivos móviles. De esta manera, y gracias a que la publicación está centralizada, los usuarios que visiten la web móvil de Fomento, podrán consultar al momento toda la actualidad, las novedades, el directorio y demás contenido informativo del Ministerio y sus áreas de competencia. Sencilla e intuitiva, la web móvil de Fomento está pensada para el usuario final, y cuida al máximo -al igual que en el portal tradicional- la usabilidad du-



rante la navegación. Destaca, además, el acceso rápido y fácil a cualquier contenido, gracias a que se ha implementado un buscador en cada una de las páginas. El sitio web de Fomento en movilidad refuerza otro de los conceptos en los que este Ministerio es pionero, la accesibilidad.

El Parlamento Europeo a favor del mantenimiento del gasóleo profesional hasta el año 2025

El Parlamento Europeo ha aprobado el proyecto de resolución no legislativa acerca de la propuesta de modificación de la directiva de fiscalidad de la energía. La propuesta, adoptada en abril de 2011 por la Comisión Europea, pretende equiparar gasóleo y gasolina al mismo nivel fiscal y abolir la distinción entre gasóleo profesional y no profesio-

nal, así como las subvenciones al primero de ellos. La resolución del Parlamento pide introducir en la propuesta un período transitorio hasta el 1 de enero de 2025 para que los países puedan seguir distinguiendo entre el gasóleo profesional y el no profesional.

Con esta resolución, el Parlamento Europeo muestra su rechazo a la propues-

ta de la Comisión Europea y envía un mensaje de claro contenido político al Consejo, que es la institución europea que tiene competencia exclusiva a la hora de decidir este asunto. El Consejo decidirá este asunto por unanimidad, en una votación donde cada Estado miembro tiene un voto y un solo país puede rechazar la aprobación.

La Comisión Europea no revisará la normativa de tiempos de conducción en autocar

El comisario europeo de Transportes, Siim Kallas, ha declarado que la Comisión Europea no tiene intención de revisar la normativa de períodos de descanso para conductores. Kallas recuerda que el reglamento 561/2006 relativo

a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera ya dispone que los conductores profesionales deben descansar de forma ininterrumpida al menos nueve horas al día.



La Union Europea exige aplicar la Directiva sobre Tiempos de Trabajo a los autónomos



La Comisión Europea ha dirigido un dictamen motivado donde se exige a España que adopte las medidas necesarias para aplicar la Directiva Europea sobre el tiempo de trabajo a los conductores autónomos.

La Directiva Europea dispone que los conductores autónomos no entrarían en el ámbito de aplicación de la Directiva hasta el 22 de marzo de 2009 pero, desde esa fecha, las disposiciones correspondientes se aplican plenamente a esta categoría de conductores.

España y otros países miembro (Austria, República Checa, Finlandia, Francia, Polonia y Portugal) no han notificado a la Comisión Europea la adopción de las disposiciones oportu-

nas para incorporar la Directiva a sus respectivos ordenamientos y aplicar las normas en materia de tiempo de trabajo de la Directiva a los conductores autónomos.

Si estos Estados miembros no notificaran, en el plazo de dos meses, a la Comisión Europea las medidas adoptadas para garantizar el cumplimiento del Derecho de la Unión Europea en esta materia, la Comisión podría remitir el asunto al Tribunal Europeo de Justicia.

Esta Directiva Europea establece un nivel mínimo de protección social para los trabajadores móviles de transporte por carretera. El objetivo es mejorar la salud y la seguridad del colectivo de este sector. Además, persigue garantizar una competencia leal mediante el establecimiento de condiciones mínimas iguales para todas las empresas que operan en el sector del transporte por carretera en la Unión Europea.

En su día, el Parlamento y el Consejo de la Unión Europea debatieron la cuestión sobre la conveniencia de aplicar las normas a los conductores autónomos en el momento de la expiración a que se acogía esta categoría de conductores. Aunque la Comisión Europea advirtió algunas dificultades prácticas a la hora de hacer cumplir las normas a los trabajadores autónomos, el Parlamento Europeo insistió en que no se mantuviera la excepción.

Web informativa sobre zonas de baja emisión en Europa

Las Zonas de Bajas Emisiones (LEZ) son áreas o carreteras donde está prohibida o limitada la circulación de los vehículos más contaminantes según las normas europeas. Esta restricción, todavía ausente en España, ya está presente en numerosas ciudades europeas, por lo que conviene tenerla en cuenta a la hora de iniciar un viaje. No existe una normativa ni un funcionamiento común para todas las LEZ europeas, aunque sí comparten el objetivo de reducir la contaminación del aire en vías de elevada densidad de tráfico. La implantación de estas limitaciones son,

por tanto, una solución cada vez más extendida en grandes ciudades.

En líneas generales, las normativas de las LEZ existentes en la actualidad tienen en cuenta el nivel de emisiones de los vehículos según las “normas Euro”. En muchos casos consideran también si disponen de filtro de partículas o catalizador. Todas las LEZ afectan a los vehículos de mercancías de servicio (en general, de más de 3,5 toneladas de peso bruto) y a la mayoría de autobuses y autocares. Además, algunas LEZ también afectan a furgonetas, turismos y motos.

En la actualidad, existen LEZ en países como Alemania, Austria, Dinamarca, Holanda, Hungría, Italia, Noruega, Portugal, República Checa, Reino Unido o Suecia. Entre las grandes capitales europeas destacan los casos de Londres, Berlín, Lisboa o Roma. Ante la diversidad de regulaciones de acceso, conviene informarse adecuadamente a la hora de iniciar un viaje por Europa.

Web informativa sobre Zonas de Bajas Emisiones LEZ en función de los tipos de vehículos y normas de emisión Euro 1-2-3-4. <http://www.lowemissionzones.eu/es/>

Envíanos tus consultas a info@aetram.es y las responderemos a través de esta sección de Línea Directa con nuestros asesores y consultores de AETRAM.

¿Quién liquida el IVA en los servicios en tránsito de Alemania, la empresa de transporte o el Tour Operator?

Conforme a la directiva 2008/8/CE, artículo 48: "el lugar de prestación de servicios de transporte será el lugar en el que se realice el transporte, en función



de las distancias recorridas." En Alemania es el Tour Operator destinatario final-empresario, el obligado por inversión del sujeto pasivo.

¿Tiene el Convenio Discrecional algún día de asuntos propios?

El vigente Convenio del Sector Discrecional de la Comunidad de Madrid indica que todos los trabajadores afectados por él dis-

frutarán de un día de licencia retribuida al año, que habrá de comunicarse como mínimo 2 días antes de la fecha de su disfrute.

¿A qué tipo de sanciones me enfrente en caso de transportar a usuarios de movilidad reducida en un lugar del vehículo no habilitado para ello?

Sanción Transportes

- ROTT Art. 199.20.6 – Sanción: Hasta 200 € - En todo caso, se considerará constitutivo de la infracción tipificada en este apartado el incumplimiento por los usuarios de los transportes de viajeros de las siguientes prohibiciones: Viajar en lugares distintos a los habilitados para los usuarios.

- RD 443/2001 (Transporte Escolar) – Art. 4.9 Características técnicas de los vehículos – Sanción: 3.301 €. En su caso, deberán reservarse las plazas que sean necesarias para personas con movilidad reducida, cercanas a las puertas de servicio.

Sanción Tráfico

Ley Seguridad Vial – Art. 65.4.u – Sanción Grave 200 € - "La ocupación excesiva del vehículo que suponga aumentar en

un 50 por ciento el número de plazas autorizadas, excluida la del conductor."



Sancionado por bajarse los menores por la puerta trasera del autocar



Un transportista de una Comunidad Autónoma vecina nos informa que para su sorpresa, ya que nunca había sido sancionado por este hecho, el Agente de Trafico considero que los menores tienen que bajar del vehículo por la puerta delantera de manera obligatoria, sancionando por tanto por el hecho de que los menores descendían también por la puerta trasera del vehículo. Al respecto el Real Decreto 443/2001, de 27 de abril, sobre condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores en su artículo 10 sobre itinerario y paradas indica que la bajada de los menores se “deberá” realizar por la puerta mas cercana al conductor, por tanto no existe prohibición de hacer la bajada por la puerta trasera, además no se incluye dentro del artículo 14 de sanciones la infracción del artículo 10.4.

No ser los escalones de colores vivos



Aunque este tipo de sanciones ya prácticamente no se producen, aun sigue habiendo Agentes denunciante que consideran, aun por encima de los técnicos de las ITV, que los escalones de los vehículos autocares, salidos de fabrica con unas características conforme a la Ley que son rubricadas por las posteriores inspecciones técnicas, son o no son de colores vivos y que por tanto no cumplen con la normativa vigente del Real Decreto 443/2001 de Transporte Escolar.

Evidentemente si un vehículo tiene superada la ITV y lleva la Habilitación de Transporte Escolar expedida por la Administración correspondiente está técnica y reglamentariamente en regla, no siendo de recibo que por la apreciación personal de un Agente, que pueda ser se crea experto o perito en escalones y sus colores, considera que los escalones de un vehículo dedicado al Transporte Escolar son o no son de colores vivos.

Si has recibido alguna sanción indebida, puedes compartirla con nosotros informándonos sobre lo que te ha ocurrido a la dirección de correo: info@aetram.es. En el correo deberás indicar si quieres que se te cite o si deseas que la publicación sea anónima.

Juan Roig

De hijo de un tendero a tercer empresario más influyente de España



Juan Roig Alfonso nació el 8 de octubre de 1949 en Valencia. Su padre regentaba la empresa Cárnicas Roig, ubicada en la localidad valenciana de Poble de Farnals, donde, desde muy joven, Juan se familiarizó con los entresijos de un negocio dirigido básicamente a la alimentación. En 1977, sus padres Francisco y Trinidad decidieron transformar sus carnicerías en tiendas de ultramarinos, lo que supuso el nacimiento de Mercadona.

La experiencia adquirida en el negocio familiar y su voluntad de emprender un negocio lo animaron, cuando ya se había licenciado en económicas por la Universidad de Valencia, a adquirir Mercadona a su padre. En la operación también participaron su esposa Hortensia y sus hermanos Fernando, Trinidad y Amparo, pero fue Juan Roig quien asumió la dirección de la empresa. En este momento, Mercadona inició su actividad independiente con ocho tiendas de aproximadamente 300 metros cuadrados. En 1990, Juan Roig y su esposa Hortensia Herrero pasaron a ostentar la mayoría del capital de la compañía.

Actualmente, Mercadona es una compañía de supermercados de capital español y familiar cuyo objetivo es satisfacer plenamente todas las necesidades de alimentación, limpieza del hogar e higiene de sus clientes. Y es que, además de alimentación fresca y seca, Mercadona también ofrece a sus clientes productos de droguería, perfumería y comida para mascotas. Estas cinco parcelas de negocio se integran en un modelo comercial de barrio que prima la proximidad y el contacto directo con sus “Jefes” (término que utiliza Mercadona para referirse a sus clientes).

Modelo de Calidad Total

Durante el ejercicio de 1993, Juan Roig puso en marcha, en Mercadona, la premisa que impregnaría toda su filosofía empresarial: el Modelo de Calidad Total, que se concretaba en un objetivo básico: la satisfacción de los cinco componentes de la empresa, que son “El Jefe”, El Trabajador, El Proveedor, La Sociedad y El Capital.

“El Jefe” (cliente) requiere una atención especial. Se concreta no sólo en un excelente servicio de información y de cajas atentas y solícitas, sino en la envidiable relación entre el precio y la calidad de los productos de la cadena, fundados en la llamada estrategia SPB (siempre precios bajos).

El Trabajador es el segundo foco de atención de Mercadona. Actualmente, los más de 70.000 trabajadores de Mercadona tienen contrato fijo. Además la participación de los

beneficios de la empresa, formación permanente, salario completo durante las bajas laborales y la posibilidad de trabajar cerca del domicilio, «ventajas» que ayudan a conciliar la vida laboral y familiar y que convierten a la plantilla de Mercadona en un colectivo satisfecho y comprometido con los objetivos empresariales. Además, los salarios de los empleados superan la media nacional del sector.

Los Proveedores también requieren un trato especial, siguiendo el lema «la calidad no tiene que ser más cara» y la aplicación de una política de acuerdos a largo plazo.

La Sociedad es otro valor para Mercadona. A tal efecto, con sus tiendas contribuye a modernizar el comercio urbano de los barrios en los que está presente, ya que aporta el dinamismo comercial propio de los millones de familias que a diario depositan su confianza en Mercadona.

El Capital. Juan Roig pone este objetivo en quinto lugar porque entiende que la mejor manera de evolucionar, crecer y obtener buenos resultados económicos es a través de satisfacer primero a “El Jefe”, El Trabajador, El Proveedor y La Sociedad. Juan Roig se ha convertido en la cabeza visible de una de las empresas españolas que más se ha popularizado durante los últimos años. Además, Mercadona está capeando la crisis mejor que el resto de sus competidores. La cadena de supermercados fue líder en creación de empleo durante 2011, un año en el que la mayoría de las compañías españolas redujeron plantilla. El grupo creó un total de 6.500 puestos de trabajo y llegó a los 70.000 empleados. Las previsiones durante 2012 apuntaban a la creación de 2.000 nuevos empleos.

Las ventas y los beneficios también se elevaron en la cadena durante el año pasado. Su facturación creció un 7,9% hasta los 16.448 millones, y los beneficios se dispararon un 19%, hasta 474 millones, según la compañía.

Está presente en 46 provincias de 15 Comunidades Autónomas con 1.390 supermercados

Según un estudio publicado recientemente Juan Roig se sitúa ya como tercer empresario más influyente de nuestro país, detrás de Emilio Botín y Amancio Ortega.

Últimamente frases suyas se han hecho populares y polémicas. Reproducimos algunas:

“En España hay más de 7.000 bazares chinos porque hacen una cultura del esfuerzo que no hacemos nosotros”.

“Estoy de acuerdo con la reforma laboral pero yo habría ido mas allá”.

“Hay desincentivar el desempleo. Aquí nadie recoge las naranjas ni las fresas, lo hacen los extranjeros”.

RESUMEN CIRCULARES INFORMATIVAS AÑO 2012

FECHA	CONTENIDO	FECHA	CONTENIDO
03/01/2012	I.- Libro de Reclamaciones: Modificación del Modelo Oficial para las Empresas Dedicadas al Transporte de Viajeros II.- Gasóleo Profesional: Incremento de la Fiscalidad del Gasóleo III.- Calendario de Impuestos Mes de Enero	21/05/2012	I.- CHabilitaciones Transporte Escolar y Otorgamiento/Visado de Autorizaciones Transporte Regular de Uso Especial II.- Actualización del Observatorio de Costes del Transporte Discrecional de Viajeros en Autobús de la Comunidad de Madrid (COVIMAD 2012)
09/01/2012	I.- Plan de Inspección de Transportes 2012	13/06/2012	I.- Licencias Comunitarias: Solicitud de Documentación Internacional II.- Prohibición de Circular por Francia con Niños Menores III.- Restricciones de Trafico en Austria IV.- Calendario de Impuestos del Mes de Junio V.- Campaña Europea de Inspección de Riesgos Psicosociales VI.- Ordenanza Transporte Escolar Móstoles VII.- Línea ICO-SGR
23/01/2012	I.- Gasóleo Profesional – Declaración de Kilómetros Recorridos Año 2011 II.- Datos del Precio del Gasóleo	29/06/2012	I.- Actualización del Observatorio de Costes del Transporte Discrecional de Viajeros en Autobús en la Comunidad de Madrid (COVIMAD 2012) II.- Acuerdo de Colaboración Aetram – Gas Natural Fenosa: Planes Descuento III.- CEIM: Vademecum Fiscal 2012 IV.- Folleto Informativo Sobre “Líneas Financieras ICO 2012 para Empresas y Autónomos” V.- Impuesto Actividades Económicas: Plazo y Lugar de Ingreso
31/01/2012	I.- Protección de Datos de Carácter Personal II.- Calendario de Impuestos Mes de Febrero III.- Pago de Peajes en la Ciudad de Milan (Italia). Cambio de Sistema IV.- ICO: Línea de Financiación 2012 V.- Novedades en las Ordenanzas Fiscales del Ayuntamiento de Madrid para 2012	05/07/2012	I.- Transporte Internacional Viajeros: Marruecos II.- Calendario de Impuestos Mes de Julio
17/02/2012	I.- Clasificación de Empresas: Mantenimiento Solvencia Económica II.- Plan Estratégico Subvenciones Transportes Comunidad Madrid - 2012 III.- Abertis Autopistas – Inaceptación Tarjetas Profesionales como Medio de Pago	18/07/2012	I.- Subvenciones CAM 2012: Formación de Conductores Profesionales II.- Clasificación de Empresa: Justificación Solvencia Económica y Financiera III.- Oferta Centro Técnico Seguros: Seguros Turismos Conductores Profesionales IV.- Ley 3/2012 Medidas Urgentes Reforma Mercado Laboral: Medidas sobre Empleabilidad y Fomento Contratación Indefinida V.- Horario Verano AETRAM
02/03/2012	I.- Exámenes Título Capacitación Profesional 2012 II.- Real Decreto Ley 4/2012 – Pago a Proveedores por Entidades Locales III.- Formación CEIM: Plan Intersectorial de Formación para el Empleo 2011/2012 IV.- Nuevas Paradas en Florencia (Italia) IV.- Calendario de Impuestos Mes de Marzo	03/08/2012	I.- Convenio Colaboración AETRAM – IRSST Comunidad Madrid II.- Calendario de Impuestos De Agosto/Septiembre
26/03/2012	I.- Comunicado Huelga General	04/09/2012	I.- Acuerdo de Colaboración AETRAM - CONVERSIA
30/03/2012	I.- Procedimiento de Pago a los Proveedores de Entidades Locales: Esquema, Nota Informativa y Solicitud de Certificado Individual II.- Oferta Centro Tecnico Seguros: Seguros Turismo Conductores Profesionales II.- Calendario de Impuestos Mes de Abril	21/09/2012	I.- Bonificaciones a la Contratación Laboral: Situación y Cuadro Resumen II.- Ingreso del Impuesto de Actividades Económicas – IAE 2012 III.- Autorización de Paradas Físicas en los Servicios Regulares de Transporte Internacional de Viajeros por Carretera
13/04/2012	I.- Procedimiento de Pago a los Proveedores de Entidades Locales: Web para el Pago a Proveedores y Nota Informativa sobre el Procedimiento II.- Francia: Obligatoriedad de Llevar un Alcoholímetro a Partir del 1 de Julio III.- Sentencias del Tribunal Supremo que anulan Tasa de Vado del Ayuntamiento de Madrid		
25/04/2012	I.- Ayudas Abandono Actividad para Transportistas Autónomos. Convocatoria 2012 II.- MVT Butacas: Documento Cinturón 3 Puntos III.- Nueva Parada de Autocares en la Ciudad de Piacenza (Italia) IV.- Oferta Centro Técnico Seguros: Seguros Turismos Conductores Profesionales		
07/05/2012	I.- MVT Butacas: Descuento del 5% para Empresas Asociadas II.- Medidas Fiscales Real Decreto Ley 12/2012 III.- Calendario de Impuestos Mes de Mayo		



EL NUEVO VOLVO 7900 LE LLEVA MÁS LEJOS

El nuevo **Volvo 7900** incluye una gama completa de autobuses. Con tres alternativas de combustible: diesel, gas e híbrido, es capaz de ahorrar hasta un 37% de combustible.

Conozca más sobre nuestra nueva gama en:
volvobuses.com

AHORRO DE COMBUSTIBLE
HASTA UN
37%*
REDUCCIÓN DE CO₂



Volvo 7900 Articulado

Volvo 7900

Volvo 7900 Híbrido

Volvo 7900 CNG

Volvo 7900 CNG Articulado



*Ahorre hasta un 37% de combustible y reduzca aún más las emisiones.

VOLVO BUSES. DRIVING QUALITY OF LIFE

www.volvobuses.com

