

aetram

ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS
DE TRANSPORTE EN AUTOCAR
DE MADRID

15

2012

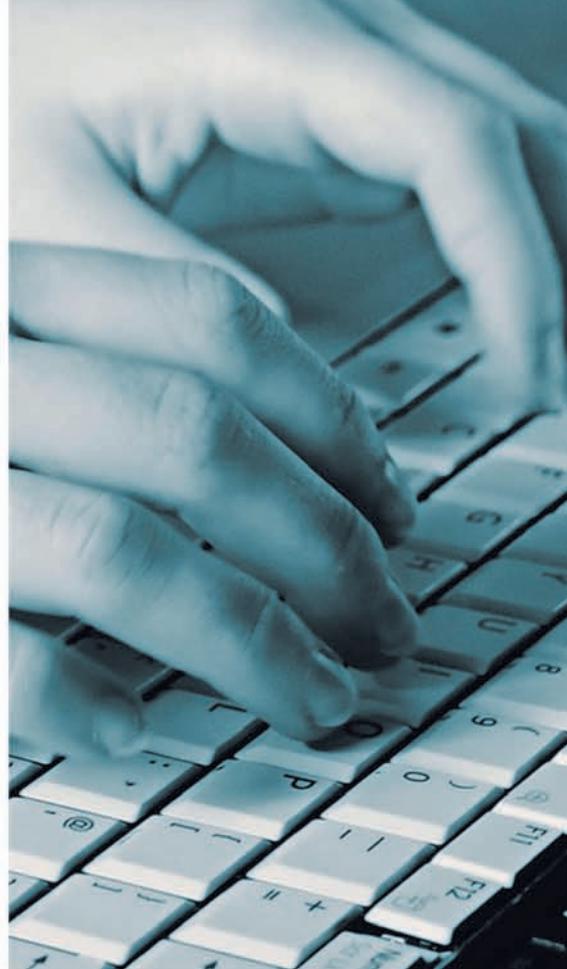


Borja Carabante Muntada
Viceconsejero de Transportes
e Infraestructuras de la Comunidad
de Madrid



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:

La necesidad de sanear los balances de unas instituciones financieras, que tienen una importante cartera de préstamos de difícil cobro y de otros activos de valor dudoso o muy inferior al que reflejan sus contabilidades, ha obligado a éstas a reducir de forma sustancial su crédito a empresas y a subir los tipos de interés. Si a eso añadimos la fuerte caída del consumo y una significativa subida de la presión fiscal, nos lleva a entender por qué están así las empresas españolas. Hasta que el empresariado, especialmente el pequeño y mediano, no encuentre financiación, la economía de nuestro país no recuperará la senda del crecimiento.

No sé si los bancos españoles precisarán más ayudas o, si España finalmente necesitará el rescate de la UE, pero lo que sí sé, es que España necesita una solución cuanto antes para conseguir una estabilidad financiera, revitalizar su economía y mantener, además, el país cohesionado.

Aparentemente el rescate podría resultar necesario, pero tampoco sería la panacea, porque supondría una década de sacrificios y podría provocar una gran inestabilidad política en España. La oposición podría entenderlo como un fracaso del gobierno e intentaría forzar unas elecciones anticipadas, al igual que ya ocurrió en Grecia, Irlanda y Portugal.

Por otro lado, estamos cansados de que los dirigentes europeos nos digan que los españoles vamos por el buen camino, que estamos afrontando las reformas adecuadas, que hacemos los recortes necesarios... y que se solidarizan con los sufrimientos de los españoles, sin embargo, todos ellos hacen poco para evitar que los especuladores financieros hagan lo que quieran con nuestra prima de riesgo.

España ha estado en quiebra otras muchas veces, aunque no en una situación tan severa como esta, con lo que la historia nos demuestra que los países tienden a experimentar movimientos pendulares, de la bondad económica a la austeridad, del crecimiento a la crisis. Son ciclos, y los cambios de ciclo son algo con lo que deberíamos contar. La reacción a estos cambios de ciclo dictará el devenir de los países.

Pero a todos nos cuesta aceptar el cambio. Nos sentimos seguros en nuestra burbuja y evitamos confrontaciones.

Dicen que el hambre agudiza el ingenio, pues con la crisis pasa lo mismo. Resulta que en los momentos de crisis estamos siendo más eficientes, trabajamos más duro, innovamos más y, además, somos más capaces de asimilar el concepto de "menos es más". Esta es una paradoja de la crisis y, al final, podría resultar que ésta es necesaria.

Ya dije en alguno de mis anteriores editoriales que yo daría por buena la crisis si me dejase buenas enseñanzas. La crisis, a pesar de su severidad y de lo que nos está haciendo sufrir, nos está llevando a un positivo cambio de actitud en muchos órdenes de la vida. La crisis nos está llevando a creer más en nuestras propias posibilidades, a tener más confianza en nosotros mismos y a dejar a un lado las reticencias habituales, y esto es posiblemente lo más importante: la voluntad del cambio.

Cuando la crisis llamó a la puerta de nuestra economía las actitudes de los empresarios fueron muy distintas unas de otras. Unos aceptaron lo inevitable y se pusieron inmediatamente en marcha para buscar nuevas alternativas y otros se resistieron a cambiar y adoptaron una postura de queja permanente. Al final, los empresarios que salgan de ésta serán aquellos que se pusieron en marcha en busca de nuevas soluciones y comprobarán que con el trabajo y el esfuerzo muchas veces los temores al cambio son excesivos.

El desarrollo del verdadero espíritu emprendedor es vital para salir de la crisis. Por eso, la figura del empresario, que no del especulador, deberá adquirir en España un prestigio e influencia social del que hoy carece.

Esteban Rivas Vázquez
Presidente de AETRAM

aetram

ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS
DE TRANSPORTE EN AUTOCAR
DE MADRID

S U M

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 Nº15 • 2012

Depósito legal: M-31131-2006



CASTROSUA se incorpora al Círculo de Empresas Colaboradoras de la Asociación AETRAM. El carrocerero CASTROSUA acaba de lanzar en la pasada FIAA 2012 un nuevo modelo de autocar, Stellae

Página 9



Auto Escuela Goya empieza su actividad en el año 1980. A lo largo de estos 32 años ha crecido poco a poco para ser una de las empresas líder en su sector. Cuenta con un total de 14 centros y una zona de prácticas en Sanchinarro.

Página 20



Nuestro protagonista de este número es Borja Carabante Muntada, Viceconsejero de Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid.

Página 28

Cita:

“Si no hay sentido de confianza en la organización, si las personas viven preocupadas por cubrirse las espaldas... la creatividad será una de las primeras víctimas”.

Napoleón

ÍNDICE

3 editorial

6 aetram

- Asamblea General de AETRAM 2012
 - AETRAM contra el intrusismo laboral
 - Campaña de vigilancia y control del transporte escolar y de menores
 - Calendario Laboral 2013
 - Encuesta de AETRAM sobre ocupación de los autocares
 - Ayuntamiento de Madrid: gestión de eventos de transporte
 - Acuerdo para descuentos de gasoil Cepsa - AETRAM
 - Novedades en Nuestra Flota
-

15 anetra

18 ceim

20 empresas colaboradoras

Autoescuela Goya

22 opinión

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

24 desarrollo profesional

28 protagonista

Borja Carabante Muntada, Viceconsejero de Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid

33 actualidad del sector

- Subvenciones para los más ecológicos
 - La Comunidad de Madrid no implantará más peajes
 - Prohibido pagar más de 2.500 euros en efectivo
 - La carretera sigue perdiendo peso en los PGE
-

43 línea directa

44 sanciones indebidas

45 vidas emprendedoras

46 resumen circulares informativas

47 círculo de empresas colaboradoras

Asamblea General de AETRAM 2012

AETRAM celebra su Asamblea General de Asociados el día 18 de diciembre en el Hotel Meliá Barajas de Madrid.



Al término de la Asamblea, se ofrecerá una cena-homenaje a los transportistas de nuestra Asociación que se jubilan este año, en concreto: D. Ernesto Gonzalez Izquierdo, D. Mariano Garcia Martin, D. Manuel Villalba Sanchez y D. Francisco Sebastián Santa Engracia. La cena contará con el patrocinio del Círculo de Empresas Colaboradoras.

AETRAM contra el intrusismo laboral

La Asociación de Empresarios de Transporte en Autocar de Madrid (AETRAM), ante la repercusión pública y sindical que se suscita cuando, ocasionalmente, se producen accidentes relevantes dentro de la Comunidad de Madrid, quiere dejar constancia de lo siguiente:

1º.- Que sin prejuzgar las presuntas responsabilidades respecto a estos accidentes, AETRAM viene constantemente recordando a sus empresas asociadas el estricto cumplimiento del Convenio Colectivo de Transporte de Viajeros por Carretera de los Servicios Discrecionales y Turísticos, Regulares Temporales y Regulares de Uso Especial de la Comunidad de Madrid, que es el marco de legalidad donde se regulan las relaciones laborales de estas empresas con sus trabajadores.

2º.- Que desde AETRAM venimos permanentemente censurando y combatiendo cualquier tipo de conductas empresariales que incurran en la contratación ilegal de trabajadores y en el intrusismo laboral ilegítimo, para fomentar el envejecimiento en la contratación e inducir con ello a prácticas de competencia desleal.

3º.- Que AETRAM viene contribuyendo, desde siempre, a la dignificación de las empresas que componen el sector de Transporte de Viajeros por Carretera de la Comunidad de Madrid, en todos los ámbitos, empezando por el respeto y reconocimiento de los derechos de los trabajadores mediante la contratación legal y el cumplimiento de las obligaciones laborales.



4º.- Que AETRAM reconoce la labor compartida que, con los mismos fines, viene desarrollando con determinación el Sindicato Libre de Transportes (S.L.T).

Encuesta de AETRAM sobre ocupación de los autocares



AETRAM en su afán de detectar y analizar realidades del sector, realiza periódicamente encuestas entre sus empresas asociadas. En este caso se ha querido conocer la ocupación media de

los autocares. El resultado de esta encuesta sobre 148 encuestados revela que en el 53% de los servicios, la ocupación de los autocares está por encima de la mitad de su capacidad.

IRIZAR da el salto a USA con sus autobuses completos

Irizar entrará en el mercado de Estados Unidos en 2013 con sus vehículos integrales. Aunque se fabricarán en su planta de México, los dos primeros años serán producidos en España.

Se espera que la nueva línea de producción, de la que saldrán los autocares de Irizar que estarán circulando en USA en el primer semestre del próximo año, alcance las 300 unidades

en poco tiempo. Este es el segundo intento de Irizar en USA, la primera vez como carroceros y ahora como fabricante de vehículos completos. En este momento, la marca está ya preparando su red de asistencia y venta en Estados Unidos. Su previsión es conseguir el 20% de la cuota de mercado de autocares de lujo. Cuando su situación en este nuevo mercado se esta-



bilice, la producción saltará a su planta de Querétaro (México).

Joaquín Sánchez de Ocaña Rico se ha jubilado

Representante de CEPESA, ha colaborado con AETRAM en los últimos 22 años de su trayectoria profesional.

Nacido en Valladolid. Estudia en la Facultad de Ciencias Químicas de la Universidad de Madrid, en la especialidad de Química Industrial. En 1973 tras acabar sus estudios tiene que cumplir con la milicia universitaria. En 1975 se incorpora a su primer trabajo en Algeciras (Cádiz) para la empresa Acerinox. En junio de 1977 es contratado por CEPESA donde ya durante 36 años desarrolla toda su actividad profesional. Primero estuvo en la refinería de Algeciras donde permaneció hasta 1981. Posteriormente se trasladó a Madrid para trabajar en la Direc-

ción de Planificación. En 1990 con la liberalización del sector energético pasa a formar parte de la nueva red comercial de CEPESA. Es a partir de este momento cuando inicia sus relaciones comerciales con AETRAM, durante la presidencia de Juan Gallego y que ha continuado con la nueva directiva, hasta su jubilación. En todos estos años ha desarrollado múltiples



actividades y promovido acuerdos que han reportado beneficios a AETRAM y permitido descuentos y ayudas especiales a las empresas pertenecientes a la Asociación por las compras de carburantes, reparaciones y peajes de autopistas, entre otras operaciones.

Nuestra revista contactó con él en el momento de su jubilación y nos pidió que transmitiéramos su mensaje de gratitud por la amistad y fidelidad que hacia él y su empresa hemos tenido durante todos estos años en AETRAM. AETRAM también quiere agradecerle desde aquí los años de dedicación y atención a nuestra Asociación y le desea una feliz y merecida jubilación.

Calendario Laboral 2013

El B.O.E. de 3 de noviembre, publica la Resolución de 30 de octubre de 2012, de la Dirección General de Empleo, del Ministerio de Empleo y Seguridad Social, por la que se establece la relación de fiestas laborales para el año 2013.



De acuerdo con dicha Resolución, el Calendario de Fiestas Laborales retribuidas y no recuperables para la Comunidad de Madrid durante el año 2013 será el siguiente:

- 1 de Enero, Año Nuevo (martes).
- 7 de Enero, lunes siguiente a la Epifanía del Señor.

- 18 de Marzo, traslado de San José (lunes).
- 28 de Marzo, Jueves Santo.
- 29 de Marzo, Viernes Santo.
- 1 de Mayo, Fiesta del Trabajo (miércoles).
- 2 de Mayo, Fiesta de la Comunidad de Madrid (jueves).
- 15 de Agosto, Asunción de la Virgen (jueves).
- 12 de Octubre, Fiesta Nacional de España (sábado).
- 1 de Noviembre, Todos los Santos (viernes).
- 6 de Diciembre, Día de la Constitución Española (viernes).
- 25 de Diciembre, Natividad del Señor (miércoles).

A esta relación se le añadirán las dos fiestas locales por cada municipio que, en cada caso, correspondan, y que todavía no han sido publicadas.

Acuerdo para descuentos de gasoil Cepsa - AETRAM

Te recordamos que AETRAM y CEPESA tienen suscrito en la actualidad un Acuerdo de Colaboración, por el cual los transportistas asociados se pueden beneficiar de un importante descuento por la compra de gasoil, mediante la utilización de la Tarjeta Cepsa Star, en todo el territorio nacional, Portugal, Andorra, Gibraltar y algunas zonas de Francia.



El acuerdo actualmente suscrito supone, en base a la renovación que te

anunciamos, un descuento máximo de 12 Ptas. por litro PVP (antes 9,50 Ptas.) sobre los precios que marcan los surtidores de la Red Colaboradora de CEPESA.

Si aún no dispones de estas tarjetas de descuento, puedes solicitar las mismas a través de AETRAM.

Más información sobre las Tarjetas Cepsa Star (solicitud y descuentos) en AETRAM T- 915 353 060.



Ayuntamiento de Madrid: Gestión de eventos de transporte

Desde el Ayuntamiento de Madrid trasladan a AETRAM la habilitación de un departamento para el ordenamiento y autorización de paradas y estacionamientos para la subida y bajada de viajeros en la realización de servicios discrecionales tipo congresos, ferias, eventos de traslados masivos, etc, en el municipio de Madrid.

En concreto el departamento habilitado por el Ayuntamiento de Madrid es el Departamento de Transporte Público Colectivo, donde se podrán dirigir las solicitudes oportunas de regulación con tiempo de antelación suficiente para que desde la Administración municipal se pueda diseñar la mejor solución a este tipo de transportes, aportándose una descripción del servicio propuesto (días, horarios, recorridos, zonas de subida y bajada previstas, incluso posibles zonas de espera). Desde el Ayuntamiento de Madrid y sus servicios técnicos se estudiara la mejor opción dando traslado de la misma al transportista mediante informe, según corresponda a otros departamentos municipales para su conocimiento. Los datos de contacto del Departamento de Transporte Público (Área de Gobierno de Medio Ambiente, Seguridad y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid) son T.- 914 803 678 (43678) F.- 914 804 583 (44583) Email: transportepubc@madrid.es c/ Albarracín, 31 – 28037 Madrid.



Castrosua se une al Círculo de Empresas Colaboradoras



El Círculo de Empresas Colaboradoras de la Asociación AETRAM ha ampliado el número de empresas que lo integran.

La última incorporación que se ha producido es la de la carrocería CASTROSUA que se une a las empresas que ya forman parte del Círculo de Empresas Colaboradoras de la Asociación:

Las empresas que ya formaban parte del Círculo son: BEULAS, FIRSTSTOP BRIDGESTONE, CENTRO TECNICO DE SEGUROS, IRIZAR, CEPESA, AUTO ESCUELA GOYA y MVT BUTACAS.

CASTROSUA es una empresa carrocería que tiene como principal actividad la explotación industrial y construcción de carrocería de vehículos de transporte de viajeros por carretera.

Novedades en nuestra flota

Autocares Agarbus, S.A. incorpora un autocar con chasis Mercedes-Benz



El vehículo cuenta con con chasis OC 500 RF 1842 RF Mercedes-Benz y carrocería Aura de Beulas. La entrega se realizó en las instalaciones de EvoBus Ibérica, en donde se encuentra ubicado el departamento comercial de Mer-

cedes-Benz (División de Autobuses y Autocares). Estuvieron presentes en la entrega D. Julio García, uno de los socios propietarios de la empresa y D. Alejandro Leiva, delegado comercial de Mercedes-Benz para la zona centro.

Agrupabus adquiere un XERUS de TATA HISPANO



El operador madrileño de transportes Autocares Agrupabus, ha adquirido un nuevo Xerus de Tata Hispano sobre chasis Man R37. El vehículo, de quince metros de longitud, va equipado con butaca de lujo completa en piel, mesa, reposapiés y revistero, Wifi, cafete-

ra, máquina expendedora de bebidas, WC y porta esquís sobre pases de ruedas. La entrega, realizada Chema Cagigal, Director de la Zona Centro de TATA, supone la segunda unidad de la firma aragonesa en esta importante empresa madrileña.

Autocares Escalona renueva flota con Otokar



La empresa madrileña ha confiado la renovación de su flota a Somauto, con la compra de un vehículo modelo Vectio 250 T. Este Minibús está equipado con 39 plazas + guía + conductor.

El vehículo, de 10 metros, equipa motor MAN de 250 CV, cambio ZF de 6

velocidades y ayuda neumática. También incorpora equipo de climatización de la firma Eberspacher, doble luna, butacas reclinables y desplazables, suspensión neumática integral y suspensión independiente en eje delantero.

Confort Bus compra los tres primeros tres Magelys Pro de Madrid



Las tres unidades completas de Irisbus Iveco fueron entregadas por su concesionario Cocentro en el madrileño Parque del Retiro. En total se han vendido 12 unidades de este modelo en España. Las tres de Confort Bus son los primeros en la Comunidad de

Madrid. El Magelys Pro es un vehículo autoportante con una configuración de asientos 56+1+1 que cuenta con unos acabados interiores de muy alto nivel. Dispone de una gran luminosidad interior gracias a su amplia superficie acristalada.

Dicarpri Tour suma a su flota un Vectio 250 T a Somauto

El distribuidor oficial de Otokar en España, Somauto S.L., ha entregado esta unidad al operador madrileño dirigido por Jose Carrascal. El vehículo ha sido adquirido por renovación de flota y será destinado a la realización de distintos servicios discrecionales de largo y medio recorrido, gracias a

las características de este autocar que lo hacen apto para diversas rutas. Se ha equipado con un motor MAN y caja de cambios ZF. Tiene capacidad para 39 plazas más guía y conductor. Incorpora de serie doble luna, suspensión independiente, climatizador, DVD y precalentador.



Autocares Juanfran estrena un nuevo Xerus

El operador Autocares Juanfran, ha adquirido un nuevo Xerus de 15m, que es la tercera unidad que el operador incorpora a la compañía, tras la adquisición de 2 Xerus de las mismas características el pasado agosto del 2010 y en abril del 2011. Con las tres unidades adquiridas se suman a otras 16 unidades que completan la flota del operador. La operación ha sido realizada a través del Gestor de Cuentas de la zona centro, Chema Cagigal. El modelo ha sido ca-

rozado sobre bastidor MAN 24480 e incluye todo un equipamiento de alto nivel, similar a todos los vehículos adquiridos por las empresas del grupo Europamundo, siguiendo una misma línea corporativa en el servicio ofrecido a sus clientes: 56 Butacas VIP de piel, Equipo de aire acondicionado Thermo King X900Box, Iluminación de LED's en ralces de pavimento a lo largo del pasaje, sistema WIFI, equipo de audio Actia Enos II, con GPS, pantalla táctil en sal-



picadero, 3 monitores y 10 altavoces, enchufes con fuente de alimentación de 2500w, aspiradora para limpieza de interior, cafetera Lavazza, y dispensador de bebidas, WC, entre otros.

Francisco Larrea crece con autocares Otokar y Volvo

El distribuidor de la marca Otokar le ha entregado la segunda unidad de Vectio 250 LE. El operador tiene ya otra unidad similar funcionando desde Abril de 2011. El Vectio 250 LE es un vehículo de 9 metros diseñado para el transporte urbano. Cuenta con 25 plazas sentado, 32 de pie y espacio para 1 silla de ruedas, disponiendo también de rampa eléctrica marca Hubner. Incorpora también aire acondicionado Suttrak, precalentador y suspensión independiente en el eje delantero de la marca Voith. El motor es MAN de 250 cv y el cambio Voith Diwa 5. Es un vehículo autoportante.

Por otro lado, VOLVO le entregó la primera unidad SC7 del fabricante na-

varro SUNSUNDEGUI. Este autocar, de 13.10 metros y 55 plazas +1+1 de pié y plataforma PMR está equipado con lunas dobles extra tintadas, letrero matricial y equipo audiovisual con dos monitores, entre otros opcionales. El chasis VOLVO B13R, ya conocido en el sector por sus altas prestaciones y fiabilidad, equipa de serie entre otros un motor de 13 litros y 460 CV, caja de cambios automatizada I-SHIFT de 12 velocidades con programa TP-TOUR y ECOLROLL, retarder hidráulico VOITH con programador de velocidad y descenso, suspensión delantera independiente FWS-I, arrodillamiento lateral completo, frenos EBS, gestión de la suspensión con sistema electrónico de estabilidad



ESP, depósito de combustible de 600 litros y llantas de aluminio ALCOA pulidas.

20 aniversario de FIAA

La edición número 11 de la Feria Internacional del Autobús y del Autocar, tuvo lugar entre los días 23 al 26 de octubre de 2012. En esta ocasión conmemoraba sus 20 años de vida y contó con la presencia de la Ministra de Fomento, Ana Pastor, que inauguró la feria.



Alrededor de 10.000 profesionales acudieron a este nuevo certamen de FIAA en el que participaron 181 empresas de 18 países. El 15% de los visitantes eran de origen extranjero.

Para celebrar su veinte aniversario, FIAA organizó una exposición fotográfica con todos los carteles de promoción de la feria y documentos fotográficos que recogen algunos momentos importantes de todas las ediciones.

Los nuevos motores Euro 6 y nuevas sistemas híbridos para autobuses urbanos fueron los protagonistas de este salón en el que algunos fabricantes y carroceros presentaron también su nueva imagen de marca y donde pudimos conocer a nuevos distribuidores y marcas que llegan a nuestro mercado. En cuanto a la industria auxiliar, confort, accesibilidad, higiene, eficiencia y seguridad son las claves de los nuevos desarrollos, tanto en el terreno más tecnológico, como en las industrias del lavado, asientos, climatización... El entretenimiento a bordo también tuvo un gran protagonismo en esta ocasión como ventaja competitiva para los operadores.

Nuestro Círculo de Empresas Colaboradoras en FIAA 2012

MVT

Muntages Vidal Torrens desgranó la amplia oferta de productos que comercializa la compañía en el apartado de seguridad para el transporte de pasajeros por carretera. Entre ellos, el sistema Kidosafe, un alzador integrado



en el cojín de la butaca, que proporciona un ajuste perfecto entre la altura

del niño y el cinturón de seguridad, fabricado por la marca inova. De la firma casualplay mostró una sillita infantil, que mejora la seguridad para niños de 9 a 36 kg. Con su Mobile Bus, MVT presenta una iniciativa destinada a sensibilizar sobre la importancia de los sistemas que distribuye.

BEULAS

Carrocerías Beulas presentó en FIAA el restyling del frontal y la trasera de los modelos Aura y Cygnus. El nuevo diseño les confiere una mayor personalidad sin perder la elegancia de la marca. En esta edición expuso 7 vehículos con toda la variedad de modelos de

la gama que ofrecen. Beulas continúa priorizando ante todo, el poder ofrecer un producto personalizado, donde todos sus elementos están pensados para que proporcionen la máxima funcionalidad y rentabilidad al transportista. Uno de los vehículos expuestos es una nueva unidad del grupo VIP Car. La compañía quiso hacer con él un homenaje, ya que este autobús está dedicado

a la sobrina del conductor más antiguo de la empresa, fallecida recientemente.



CASTROSUA

El carrocerero gallego se presentó en esta ocasión como grupo de movilidad sostenible. Prueba de ello es el lanzamiento del híbrido autogás-eléctrico, desarrollado por Castrosua en colaboración con Repsol. Para cercanías cuenta con el modelo Magnus E y en



tra de nuevo con fuerza en el segmento de larga distancia con el Stellae.

La entrada en el terreno de los autobuses híbridos completos, la apertura al exterior y sus nuevas alianzas marcarán el nuevo modelo de negocio de Castrosua. Bajo los mismos lemas de honestidad, seriedad y compromiso, su apuesta por I+D+i es fundamental para la compañía. Su gama de novedades afecta a los tres segmentos. En urbano, además de contar con su reconocido City Versus, pretende formar parte de los proyectos smart cities gracias a su modelo híbrido Tempus, tanto la versión diesel-eléctrica como la GNC-

eléctrica (cuyas primeras unidades fueron entregadas a la EMT de Madrid) y ahora también el Tempus Autogás-eléctrico. El nuevo Tempus cuenta con sistema de visión periférica, sistema star-stop y una autonomía en eléctrico puro de 60 Km. Desde Repsol se apuntó la ventaja del autogás, la facilidad de su suministro, que además está garantizado por la compañía petrolera previa llegada de los vehículos a las cocheras de los operadores. Además de las ventajas medioambientales, se destacó el beneficio económico para los transportistas procedente del ahorro de combustible que genera y porque podrán obtener descuentos y ayudas locales en los municipios que tengan zona de emisiones restringidas.

El Presidente de Castrosua, D. José Castro, “Personaje Ilustre de la Automoción Española 2012”

Fue en el marco de FIAA 2012, durante la XVI Jornada de Autobuses y Autocares del INSIA (celebrada este año en Ifema), cuando se anunció la elección de D. José Castro como nuevo “Personaje Ilustre de la Automoción Española 2012”. El acto de entrega tuvo lugar como parte de la programación del XVI Fórum de la Automoción Española. Se le entregó el diploma en la jornada de tarde durante un acto lleno emotividad.

De manos del Presidente de ASEPA y Director del INSIA, el Profesor Francisco Aparicio Izquierdo, el Presidente de Castrosua recibió el reconocimiento “Personaje Ilustre de la Automoción Española 2012” por su trayectoria y contribución a la evolución del sector. ASEPA (Asociación Española de Profesionales de Automoción) entrega esta distinción por primera vez a un empresario del sector de la industria carrocerera. Antes de la entrega del diploma, Manuel Lage Marco, Secretario General de ASEPA y Director de NGVA EUROPE, expuso la clase magistral sobre “La industria del carrozado de autocares y autobuses en España: pasado, presente y futuro”,



que sirvió de introducción al homenaje. Pedro López Quesada, miembro de AS-VETRANS (la Asociación de Veteranos

del Transporte) y amigo personal de José Castro fue el responsable del laudatorio al nuevo Personaje Ilustre de la Automoción Española, en cuya lista ya suman 15 galardonados.

José Castro agradeció el reconocimiento que quiso compartir con su familia, dedicando una mención especial a su esposa: “sin ella no podría haber llevado la vida que he llevado y ha transmitido el sentido del deber y el trabajo a sus hijos.” Este reconocimiento se suma a muchos otros que en los últimos años ha recibido D. José Castro, galardones que premian una vida dedicada a contribuir y apostar por la innovación y el apoyo al desarrollo tecnológico del sector.

IRIZAR

Presentó oficialmente su nueva imagen de marca y su modelo de autocar Irizar i3, que complementa la gama, llenando el nicho al que no llegaba el i4. Irizar es una de nuestras marcas más internacionales, exporta el 80% de su producción. México y Brasil son el motor de su crecimiento y la proyección de su gama de autobuses completos ha sido todo un éxito. Este año ha vendido más de 100 unidades integrales que circulan por 7 países.

El i3 es el primer autocar que Irizar ofrece en España con la posibilidad de ser homologado en la clase I. Sus principales características tienen que ver con su alto nivel de accesibilidad y su adaptación a las necesidades del cliente. El acceso delantero podrá re-

alizarse con puerta única o con puerta de doble hoja. También se ha mejorado la altura del suelo al piso (máximo de 340mm). Equipado con rampa de acceso integrada en puerta central, el autocar cuenta con una zona para PMR y sillas de bebés. Su diseño interior, realizado en materiales antivandálicos, facilita la limpieza y el mantenimiento. El frontal delantero es modular y desmontable, lo que facilita la reposición de los componentes con mayor riesgo de golpe. Se ha optimizado el peso y la distribución del mismo, manteniendo los atributos de seguridad y rigidez intactos. La estructura está diseñada según el R66/01.

El grupo ha apostado por la diversificación de negocio. Así ha adquirido JEMA, empresa fabricante de electrónica de potencia de alta gama y DATIK,

empresa tecnológica que desarrolla soluciones ITS (Intelligent Transport Solutions) destinados a la gestión del transporte. También ha engendrado CREATIO, su nuevo centro de I+D dedicado a la investigación aplicada y el desarrollo tecnológico, que apoya firmemente al Grupo en sus nuevos desarrollos de autocares integrales y eléctricos así como los componentes para los mismos. Ya trabaja en un autobús urbano eléctrico.



Récord histórico en 2011 para Irizar

La internacionalización y la diversificación industrial fueron las claves para el Grupo Irizar, que cerró el ejercicio pasado con una facturación de 500 millones de euros.



El 80% de la facturación del grupo procede de la exportación, ya sea de productos fabricados en España o en sus plantas de fuera. Esta facturación histórica supuso un crecimiento del 16% con respecto 2010 en prácticamente todas sus plantas de producción. Cerca de la mitad de la facturación, el 48%, proviene de las plantas exteriores (Marruecos, México y Brasil principalmente), en las que el crecimiento fue del 34%.

Para luchar con la delicada situación económica en Europa ha lanzado ya su autocar integral. Las primeras unidades

comenzaron a fabricarse a mitad de año y por ello son pocas aún las unidades entregadas. La planta de Brasil tuvo un ritmo de producción de 3 autocares de lujo al día. El 75% de sus productos fueron exportados, principalmente a Chile, Australia y Sudáfrica. En México la planta de Irizar sigue igual ritmo que la de Brasil y ya se ha convertido en el suministrador del segundo operador más importante del país, alcanzando una cuota del 50% en el mercado mexicano. El crecimiento de Irizar Marruecos (10%) ha estado marcado por el aumento del mercado de autocares de lujo. En este segmento, Irizar tiene una cuota del 100% para el país. Otro de los motores de la planta magrebí es la fabricación de autobuses urbanos para Marruecos.

El resto de empresas del grupo, Hispacold, Masats, Jema y Datik han contribuido este año al grupo con una facturación del 16% del total. Jema y Datik pertenecen a sectores con fuerte potencial de crecimiento, como son la electrónica de potencia y la creación de software para la gestión inteligente de la información, respectivamente. Hispacold y Masats están acercándose también al sector ferroviario.

ANETRA presenta su Plan de Formación 2012 - 2013

Al igual que en años anteriores ANETRA en colaboración con el **Ministerio de Fomento**, pone en marcha su nuevo **Plan de Acciones Formativas**, dirigido a todas las empresas transportistas, con el fin de optimizar la competitividad y formación del personal de las mismas.

Los diferentes cursos, se llevarán a cabo entre los meses de **diciembre 2012** y **junio 2013**. Todas las acciones son de carácter **gratuito**, al estar subvencionadas por la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento. Estos cursos se adaptan perfectamente a las empresas, pues

entre otras ventajas, ofrecen la posibilidad de ser impartidos en cualquier lugar y horario, incluso en las instalaciones de las propias empresas que así lo soliciten, siempre y cuando se reúna el número mínimo de **15 alumnos por curso**.

Los cursos ofertados son los siguientes:

Cursos	Modalidad	Nº de horas
Curso Word 2007	Mixto	20
Curso Excel 2007	Mixto	20
Curso Access 2007	Mixto	20
Curso Word 2007	Presencial	20
Curso Excel 2007	Presencial	20
Curso Access 2007	Presencial	20
Curso Diseño de Página Web	Presencial	20
Curso de Inglés Básico	Presencial	20
Curso de Inglés Intermedio	Presencial	20
Curso de Inglés	Mixto	40
Curso de mecanografía informatizada	Presencial	20
Curso de Francés Básico	Presencial	20
Curso de Francés Avanzado	Presencial	20
Curso de Portugués	presencial	20
Curso de vocabulario básico para viajar por Europa	Presencial	20
Curso de Contabilidad Informatizada	Presencial	30
Curso de transporte por carretera	Presencial	30
Curso de Mecánica y prevención de averías	Presencial	20
Curso de Mecánica para conductores	Presencial	20
Curso de Prevención y seguridad para conductores	Presencial	10
Curso de Lucha contra incendios para conductores	Presencial	10
Curso de Prevención de riesgos laborales	Presencial	20
Curso de Atención al cliente y Calidad del servicio	Presencial	20
Curso de Perfeccionamiento de la Conducción	Presencial	20
Curso de Conducción económica	Presencial	20
Curso de Conducción defensiva en evitación de la siniestralidad	Presencial	20
Seminario de tiempos de conducción y descanso	Presencial	4
Curso de Tacógrafo Digital	Presencial	8
Seminario las ventajas de la fusión como fórmula de crecimiento	Presencial	4
Jornada de gestión de flotas	Presencial	5

Desaparece el Libro de Reclamaciones

La Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento ha remitido Proyecto, por medio del cual se modifica la Orden de documentos de control que deben llevar los vehículos (libros de ruta, reclamaciones....etc.)

Salvo cambios de última hora, a la entrada en vigor de esta Orden se eliminará el libro de reclamaciones para los servicios discrecionales y para los regulares de uso especial, y el libro de ruta quedará establecido única y exclusivamente para los servicios discrecionales y turísticos.

Las observaciones formuladas por ANETRA a este proyecto han sido las siguientes:

Artículo 1. Libro de Ruta

El Proyecto SUPRIME la exigencia de este libro, pero sólo para los servicios regulares de uso general y especial, así como para los servicios turísticos y discrecionales de naturaleza urbana, **quedando únicamente establecido para los discrecionales y turísticos interurbanos.**

Bajo ningún concepto podemos aceptar la redacción propuesta, por considerar que ello generará **una clara y evidente discriminación** entre las distintas modalidades de transporte sin justificación alguna; incluso si atendemos a lo expuesto en el apartado 3 de la exposición de motivos del Proyecto, de lo que se trata es de **“reducir cargas burocráticas para las empresas de transporte”**, por lo que, no hay duda que **esta supresión debe alcanzar a todos los servicios sin excepciones.**

Por otra parte, con esta redacción se desatiende a lo seña-

lado en el artículo 4 de la LOTT que establece que los poderes públicos deben buscar la armonización de las condiciones de competencia entre las diferentes modalidades y empresas de transporte, y ese precepto ha sido declarado constitucional por la Sentencia del Tribunal Constitucional de 1996, que reconoció su carácter de **norma básica**, calificación que obliga a respetar su contenido por las Administraciones materialmente competentes. Por ello **DEBE SUPRIMIRSE la exigencia de libro de ruta, pero para todos los casos y modalidades sin excepción alguna.**

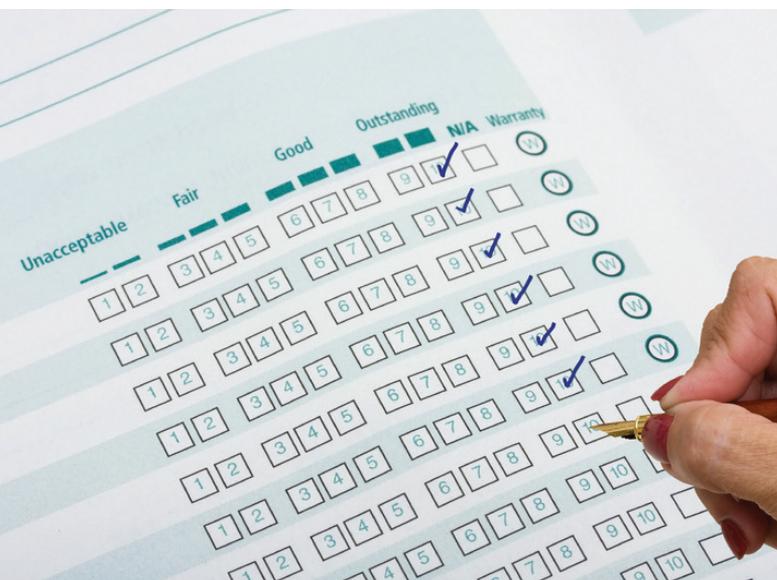
Artículo 3. Libro de Reclamaciones

Sorprende, salvo error por nuestra parte, que en el nuevo modelo del libro NO SE INCLUYA la cláusula de la ley de protección de datos, que hizo modificar los antiguos Libros de Reclamaciones de acuerdo con lo establecido en la Orden FOM 2833/2011.

Consideramos que para los supuestos de colaboración con empresas de servicio regular de uso general, las empresas discrecionales NO ESTARAN OBLIGADAS a llevar este libro.

Artículo 5. Documentación de la colaboración de otros transportistas en la realización de transportes regulares de uso general y especial

Podemos entender que con carácter general resulte necesario llevar en el vehículo el documento de colaboración, no obstante existen ocasiones y supuestos especiales (averías, etc.) en los que es imposible que el vehículo que realiza el servicio pueda llevar el justificante de colaboración sellado y firmado así como la copia de la autorización de uso especial, por lo que para estos casos se debería arbitrar alguna fórmula que permitiera presentar estos documentos con posterioridad, ya que, lo que debe primar es la realización del servicio y dar solución al problema (en la mayoría de los casos estas colaboraciones se solicitan telefónicamente).



Artículo 9 Facturación de los servicios de transporte discrecional y regular de uso especial por carretera.

El apartado 2.d) de este artículo prevé que los operadores de transporte estarán obligados a hacer constar en las facturas la matrícula del vehículo. Se

considera innecesaria la consignación de este dato, no se alcanza a comprender la utilidad de dicha exigencia o, para utilizar los términos del preámbulo de este Proyecto, no advertimos la racionalidad de establecer esta carga burocrática para las empresas de transporte, ni que esto permita un mejor desarrollo de las funciones de control e inspección atribuidas a la Administración de Transporte. Por otra parte, esto es contrario a las modificaciones precompetitivas introducidas en la LOTT por la Ley de Economía Sostenible y por la Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio. Por dichas razones procede que en el

texto definitivo NO SE EXIJA LA CONSIGNACION DE LA MATRICULA en las facturas que se emitan mutuamente los operadores de transporte por agilidad administrativa y por considerarlo innecesario.

Tampoco se está de acuerdo con la redacción del apartado 3. de este artículo en relación con la expresión “al menos” en cuanto al plazo de conservación de las facturas a disposición de la Inspección del Transporte Terrestre, por entenderlo de dudosa interpretación. Para evitar errores interpretativos debe ponerse un término exacto, proponemos UN AÑO, que es el mismo plazo establecido para el resto de documentos que hay que conservar en la sede de la empresa (ejemplo libros de ruta).



Contratación de trabajadores a través de Empresas de Trabajo Temporal

Muchas de nuestras empresas estaban formulando consultas en relación a la posibilidad de poder contratar personal a través de empresas de Trabajo Temporal a efectos de cubrir, en determinadas ocasiones, tiempos de conducción por bajas, intensificaciones de trabajo, etc.

Existiendo dudas al respecto, ya que el artículo 48.3 del ROTT textualmente indica: " En todo caso, el transportista que haya contratado la realización de un servicio de transporte público, sea con el usuario efectivo o con un intermediario de transporte, deberá llevarlo a cabo con los medios personales y materiales integrantes de su propia organización empresarial, utilizando vehículos con capacidad e tracción propia de los que disponga bien en propiedad, arrendamiento financiero, arrendamiento ordinario, o a través de otra forma jurídica autorizada por el Ministerio de Fomento, los cuales deberán estar amparados por títulos habilitantes expedidos a nombre del propio transportista, y ser conducidos, sal-

vo en los casos expresamente exceptuados, por trabajadores de su empresa en régimen laboral". ANETRA trasladó la correspondiente solicitud de aclaración a la Dirección General de Transporte Terrestre.

Que en base a lo establecido en la Ley 35/2010 de medidas urgentes para la reforma del mercado de trabajo, la mencionada Dirección General de Transporte ha editado la Resolución de Coordinación 2/2012, en la que, entre otras cosas, se determina lo siguiente: **"Las empresas de transporte podrán contar con trabajadores de empresas de trabajo temporal** puestos a su disposición sin restricción o limitación alguna, entendiéndose, a efectos de lo previsto en la normativa general de



transporte, que estos trabajadores forman parte de la propia “organización empresarial” de la empresa de transporte de que se trate, **siempre**, claro está, **que estos trabajadores cumplan los mismos requisitos de cualificación que se exigen al resto de trabajadores** contratados directamente por la empresa”.

El Congreso de la OPCE en Madrid

Bajo el título, “La Empresa, Capital para Europa”, la Organización de Patronales de Capitales Europeas (OPCE), presidida por el presidente de los Empresarios de Madrid, Arturo Fernández, celebró el 18 de octubre en Madrid un Congreso en el que se analizaron dos temas de especial incidencia e interés en el movimiento empresarial: el modelo de organización y los sistemas para la prestación de servicios.



Asimismo, a lo largo de este Congreso de la OPCE, importantes empresarios y personalidades de las capitales europeas y de las administraciones madrileñas, francesa, italiana, portuguesa, polaca y griega, entre otras, debatieron sobre las medidas que hay que poner en marcha para que el mundo en general, salga reforzado de esta crisis económica mundial.

La alcaldesa de Madrid, Ana Botella, junto al presidente del Consejo Superior de Cámaras, Manuel Teruel; y el presidente de los Empresarios de Madrid, Arturo Fernández, clausuró dicho Congreso.

Reactivar el tejido empresarial europeo En su discurso de clausura, el presidente de los Empresarios de Madrid, Arturo Fernández, destacó que todos los participantes del Congreso habían confluído en señalar en que para poder salir de la crisis, era necesario que “los estados miembros de la UE se esfuercen por mantenerse unidos y por profundizar en nuestra unión; y además, deben tomarse todas las medidas que sean necesarias para reactivar

el tejido empresarial europeo, y para hacerlo competitivo a nivel mundial”. A lo largo de la mañana, se desarrollaron dos grupos de trabajo. En el primero, se abordó el tema sobre el Modelo de Futuro de las Organizaciones Empresariales, en el que participaron el secretario general de la CEOE, José María Lacasa, quien dio una ponencia sobre este asunto y, posteriormente, representantes de Francia, Portugal e Italia explicaron los modelos que están implantando en cada uno de sus países. El segundo grupo se centró en la Prestación de Servicios. Un Alto Representante de la Cámara de Comercio de París expuso una visión de la experiencia francesa en esta materia. Seguidamente, ponentes de España, Polonia y Grecia debatieron sobre este importante asunto. Posteriormente, se celebró un almuerzo presidido por Ignacio González, presidente de la Comunidad de Madrid, en la Real Casa de Correos, al que asistió una destacada representación de los principales empresarios madrileños, españoles y europeos, encabezados por los presidentes de los Empresarios de Madrid, de la CEOE y del Consejo Superior de Cámaras, Arturo Fernández, Juan Rosell y Manuel Teruel, respectivamente.

“Sin empresa, no hay Europa”

Durante su intervención en este almuerzo, el presidente de los Empresarios de Madrid apuntó la necesidad de que en Europa se empiece a debatir sobre el fortalecimiento de la empresa,

porque tal y como señaló Arturo Fernández, “sin empresa, no hay Europa”. En este sentido, el presidente de CEIM y de la Cámara de Comercio de Madrid explicó que “sin la actividad económica que genera la empresa –que integran empresarios y trabajadores-, no hay ni euro, ni desarrollo general, ni proyecto europeo de futuro”.

Una vez más, el presidente de los Empresarios de Madrid reivindicó que “la empresa es esencial para todos los europeos; que los gobiernos tienen que facilitarnos nuestra tarea y no entorpecerla; que los empresarios somos los primeros que queremos que la generación de bienestar económico alcance a toda la sociedad; y que defendemos el diálogo como fórmula para alcanzar una paz social basada en el interés general”.

Para que todo esto sea posible, Arturo Fernández destacó que “las organizaciones empresariales y sindicales deben estar al día, tienen que ser conscientes de que tienen que modernizarse, adecuarse a lo que requiere el nuevo mundo que el siglo XXI impone, y que se olviden de las fórmulas de funcionamiento ya obsoletas”.

Por último, el presidente de los Empresarios de Madrid recordó que el gobierno de la Comunidad de Madrid es un ejemplo de cómo las Administraciones deben tener presente las necesidades de la empresa, que no son otras que las de “no subir los impuestos y eliminar las trabas que impiden el normal desarrollo de la actividad empresarial”.

Arturo Fernández, reelegido presidente de la OPCE



El presidente de los Empresarios de Madrid (CEIM-Cámara de Comercio de Madrid), Arturo Fernández, fue reelegido el pasado 18 de octubre, por unanimidad, presidente de

la OPCE (Organización de Patronales de Capitales Europeas) en el marco del Congreso "La Empresa, Capital para Europa", que se celebró en Madrid.

La OPCE se creó en 1989, con el objetivo de establecer un mecanismo de diálogo multilateral permanente para poder estudiar la problemática común a la que se enfrenta el empresariado de las grandes capitales europeas, y analizar las diferentes vías de solución en cada una de ellas.

En la OPCE se han desarrollado tres campos de colaboración prioritaria: el fortalecimiento de los contactos institucionales entre los empresarios de las capitales europeas; el estudio de las mejores experiencias desarrolladas y el impulso de la capacidad de interlocución del empresariado de las capitales europeas frente a las principales instituciones comunitarias.

S.A.R. el Príncipe de Asturias recibe a los participantes en el Congreso de la OPCE

Don Felipe recibió en audiencia a una representación de los participantes en el Congreso de la Organización de Patronales de Capitales Europeas (OPCE), que se celebra en Madrid los días 18 y 19 de octubre bajo el lema "The entrepreneurs 's organizations in European capital cities", en el que se aborda nuevos modelos para las asociaciones miembros y los servicios que ofre-

cen a sus respectivas empresas.

La Asociación de Organizaciones de Patronales de Capitales Europeas (OPCE) se fundó en 1989 por las patronales de París, Londres, Roma y Madrid, con el objetivo de tratar los problemas y soluciones comunes de sus miembros, tomando como rasgo diferencial su establecimiento en las capitales políticas de sus respectivos países, que



actualmente son doce: Alemania, Austria, Bélgica, Chipre, Grecia, España, Francia, Italia, Malta, Polonia, Portugal y Rusia.

Declaración Institucional de CEIM

Los Empresarios de Madrid reclaman medidas que favorezcan el crecimiento económico.

En su Declaración Institucional, CEIM propone una serie de medidas para favorecer



la actividad empresarial y mejorar su competitividad. Puede leer el documento completo en el link:

<http://www.ceim.es/upload/file/publicaciones/DeclaracionInstitucionalCEIM/>

José Luis Pérez Auto Escuela Goya

¿Cómo fueron los orígenes de su empresa?

Auto Escuela Goya empieza su actividad en el año 1980. Se estableció en la calle Goya como sede central. Actualmente la sede se encuentra en la calle Carretera de Canillas de Madrid.

A lo largo de estos 32 años Auto Escuela Goya ha crecido poco a poco para ser una de las empresas líder en su sector. Aportando más servicio y más sucursales en zonas como Hortaleza, Arturo Soria, Manoteras, la sierra de Madrid, Coslada e Illescas en Toledo. Un total de 14 centros para dar una formación de calidad. Además contamos con una zona de prácticas en Sanchinarro, donde se realizan las maniobras y circulación de los vehículos pesados y motocicletas.

¿Creo usted la empresa?

Efectivamente, soy socio fundador. Siempre he tenido vocación de docente y la he podido desarrollar en esta actividad, aportando todos mis conocimientos a los futuros conductores.

¿Tiene planificado su relevo generacional?

Todos mis conocimientos, además de los valores y mi entusiasmo, se los he podido transmitir a mis hijos, que hoy por hoy están llevando el negocio con el mismo rigor que desde el primer día lo hiciera yo.

¿Cuántos trabajadores tienen?

En la actualidad el grupo AE Goya tiene 42 trabajadores y todos reciben periódicamente la formación necesaria para es-



tar actualizados en todas sus áreas: Dirección, Personal Docente, Personal Administrativo y Mantenimiento.

La mayoría son personal fijo en plantilla, con una antigüedad media de 10 años y a fecha de hoy no se ha producido conencioso alguno con ninguno de ellos, realizando siempre su trabajo de una manera responsable y eficaz.

¿Cómo tienen estructurado su organigrama?

Nuestro equipo está formado por:

- Dirección.
- Dpto. Coordinación.
- Dpto. I + D
- Dpto. Recursos Humanos.
- Dpto. Informática.
- Dpto. Administración.
- Dpto. Información.
- Dpto. Formación.
- Dpto. Práctico.

¿Cuál es su actividad principal y que tipo de servicios ofrecen?

Nuestra actividad profesional principal es la formación de conductores relacionada con todos los permisos y las distintas autorizaciones: AM, A1, A2, A, B, B96, BTP, B+E, C, D, C+E.





La Auto Escuela Goya da gran importancia a los Seminarios de Conducción Económica, para que los conductores puedan tener una conducción segura y a la vez ahorrar combustible

Además de la formación Vial tenemos cursos de formación en materias como:

- CAP (Certificado de aptitud profesional) en todas sus modalidades, inicial, renovación y promoción.
- Sensibilización y Reeducación Vial para la recuperación de puntos parcial y total. Y para trabajadores.
- Transporte por carretera de Mercancías Peligrosas (ADR).
- Prevención de Incendios y Utilización de manejo de extintores.
- Conducción Eficiente.
- Perfeccionamiento de la conducción Vehículo Industrial
- Seguridad en la Conducción.
- Formación y Prevención en Emergencias
- Reciclaje en la conducción
- Tacógrafo Digital
- Seguridad Vial para grupos de interés (PRL,...)
- Planificación de Jefes de Trafico
- Reciclaje para los profesores
- Curso de Capacitación Profesional para el Transporte (Viajeros o Mercancías)
- Formación On-line

Además de otros seminarios enfocados a las necesidades que tiene el sector del transporte (Evacuación de Autobuses, Apoyo al Transporte de personas con discapacidad...)

Y si las empresas lo necesitan gestionamos y tramitamos los fondos de la Tripartita.

¿Qué pueden ofrecer a las empresas de AETRAM?

La entidad ofrece a todas las empresas de AETRAM una formación de continuidad a nivel de CAP renovación, junto al resto de planes formativos y aporta conductores nuevos para el sector dando calidad en la conducción.

¿Hay algún tipo de servicio que ofrezcan que pueda considerarse relevante en estos momentos de crisis?

Queremos destacar los Seminarios de Conducción Económica, para que los conductores puedan tener una conducción segura y a la vez ahorrar combustible.

¿Pertenece la Auto Escuela Goya a algún grupo de empresas?

Auto escuela Goya ha creado su propio grupo llamado AE Goya donde están integradas Autoescuela N401 y Autoescuela Pameris. De esta forma podemos dar mayor servicio al Sector.



Responsabilidad del transportista en el transporte de los equipajes

El transportista está obligado a entregar el equipaje en el mismo estado en que lo recibió. De no hacerlo así, se hace responsable de su pérdida o daño, o del retraso en su entrega, **salvo que pruebe** como causa exoneratoria **algún supuesto inevitable** (fuerza mayor o caso fortuito), de **culpa del viajero, o defecto propio del equipaje**. En otro caso, tendrá que indemnizar a su dueño/a. Ahora bien, no siempre tendrá que pagar hasta el último céntimo de lo que se le reclama.



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

abogados@sanchez-gamborino.com

1. Límite de indemnización

El art. 23 de la Ley 16/1987 –“LOTT”– facultó al Gobierno para establecer límites cuantitativos máximos de responsabilidad del transportista. Y en efecto su Reglamento de 1990 –“ROTT”–, en su art. 3.2 establece la cantidad de **14'5 euros por kilogramo** de peso bruto de equipaje perdido o dañado. En caso de daños, habría que probar su cuantía, pero la indemnización tendría el citado límite.

Este límite indemnizatorio **no se aplicaría** en cualquiera de los siguientes dos casos:

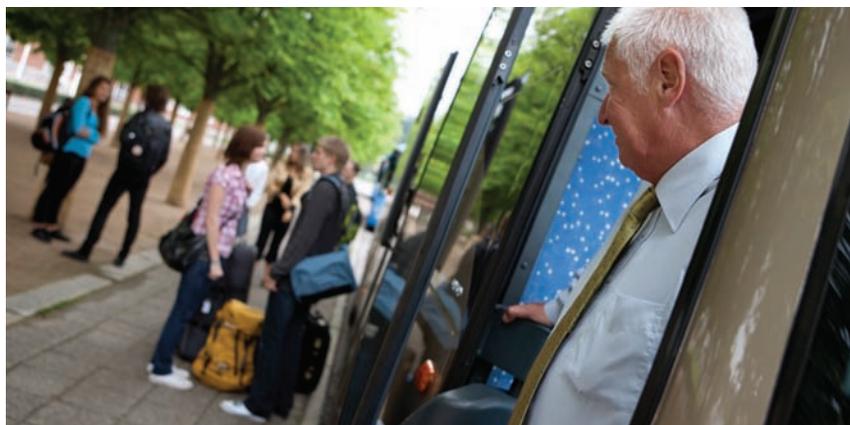
- a) Cuando transportista y viajero han **pactado** condiciones diferentes, o sea, un **techo superior** de indemnización. ROTT art. 3.2 (primer inciso). Infrecuente, pero legalmente posible –p. ej. si alguien lleva en su maleta ropa muy cara-. En cuyo caso el transportista puede exigir un sobreprecio por ese concepto, ya que su responsabilidad se ve incrementada –ROTT art. 3.5-. La prueba de esta condición especial corresponde al viajero reclamante.
- b) Cuando hubiera **intencionalidad** (dolo)- o conducta temeraria **del transportista**: ROTT art. 3.4. Supuesto rarísimo, y que también tendría que ser probado, cosa harto difícil.

Respecto a los bultos de mano (que el viajero lleva consigo) **el transportista no asume responsabilidad**, ya que

no se le ha confiado su custodia, ni sabe de su peso, unidades y demás características, y aún por lo general ni siquiera tiene conocimiento de su misma presencia a bordo.

El Reglamento europeo 181/2011 de 16 Febrero, que entrará en 1 Marzo 2013 (art. 34)-, aplicable a recorridos (nacionales o internacionales) superiores a 250 km, prevé una indemnización de 1200 euros por pieza de equipaje (art. 7.2,b), independientemente de su peso. Para recorridos menores, lo dicho.

El **retraso en la entrega** del equipaje no tiene un tratamiento específico en Derecho español. Entendemos aplicable por analogía lo que se establece para el transporte de mercancías, o sea, la indemnización de los perjuicios que ese retraso haya causado, con un límite máximo equivalente al precio pagado por el transporte en este caso del viajero (Ley 15/2009, arts. 56 y 57.2).





2. La práctica

Curiosa y lamentablemente, la legislación no regula lo habitual: que **el equipaje es simplemente entregado a pie del vehículo, y no se registra ni se da al viajero un talón o resguardo justificante del mismo** –al revés de lo que sucede en otros modos de transporte (ej. en aviación); incluso es el propio viajero quien personalmente lo introduce en el maletero; y a la inversa en destino. No hay constancia de que el transportista reciba en origen el equipaje, ni de las características de éste. Por eso, el viajero no tiene modo de probar tal realidad ante casos como p. ej. desaparición efectiva: porque otro viajero se lo hurte a la llegada, aprovechando el habitual tumulto, o incluso por mero error, tratándose de dos maletas de igual marca, tamaño y color; y sobre todo **pueden surgir abusos**: p. ej., que quien viaje sin equipaje después pretenda que lo llevaba y le ha sido extraviado.

Es raro que, ocurrida una pérdida, un transportista cuestione que el viajero reclamante llevaba equipaje. Pero **¿qué contenía la maleta, y cuál era su peso?** Aquí otra vez se plantea el caso de quien pretende que su maleta iba llena de ropa de marca carísima –aunque

él/ella mismo/a se presente con unos pantalones vaqueros viejos-, o que la maleta pesaba una barbaridad –aunque él/ella mismo/a no sea capaz de manejarla-. En la práctica se indemniza por kilo (aplicando ese baremo de los 14'5 euros), y -ante esa desidia de nuestro legislador en este campo, y a falta de una declaración en origen por el viajero- este peso se determina por mera estimación –**“a ojo de buen cubero”**-. Los transportistas –y las Juntas Arbitrales del Transporte - vienen a establecer tres niveles de peso del equipaje:

- 10 kilos (maleta pequeña);
- 20 kilos (maleta mediana); y
- 30 kilos (maleta grande).

Más de 30 kilos no es admisible en una maleta no facturada (¡haber usado una furgoneta!).

El “escalón” se determina, por deducción, de las pruebas que aporte el reclamante: por ej. de que hizo un viaje rápido de un solo día se deduce que llevaba una maleta pequeña (de 10 kilos); de que su viaje fue por vacaciones durante un mes, o por una mudanza, etc. se deduce que portaba una maleta grande (de 30 kilos), etc.. Otra cosa no cabe.

3. Reclamaciones: ante quién y en cuánto tiempo

Dada la cuantía de la práctica totalidad de estas reclamaciones, no superior a 6000 euros, en la práctica deben formularse **ante las “Juntas Arbitrales del Transporte”** (LOTT arts. 37 y 38, ROTT arts. 6 a 12): a elección del reclamante, del lugar de origen de su viaje o del lugar de destino (ROTT art. 7.2). Y el plazo para ello –igual que ante un Juzgado (ROTT art. 9.1)- es de **un año**. Sobrepasado el cual –el transportista debe alegarlo y probarlo-, la reclamación está “prescrita” y la Junta debería rechazarla.



La responsabilidad de los administradores

Los administradores responderán frente a la sociedad, frente a los socios y frente a los acreedores sociales, del daño que causen por actos u omisiones contrarios a la ley o a los estatutos o por los realizados incumpliendo los deberes inherentes al desempeño del cargo. En ningún caso exonerará de responsabilidad la circunstancia de que el acto o acuerdo lesivo haya sido adoptado, autorizado o ratificado por la junta general.

Todos los miembros del órgano de administración que hubiera adoptado el acuerdo o realizado el acto lesivo responderán solidariamente, salvo los que prueben que, no habiendo intervenido en su adopción y ejecución, desconocían su existencia o, conociéndola, hicieron todo lo conveniente para evitar el daño o, al menos, se opusieron expresamente a aquél.

La acción de responsabilidad contra los administradores se entablará por la sociedad, previo acuerdo de la junta general, que puede ser adoptado a solicitud de cualquier socio aunque no conste en el orden del día. Los estatutos no podrán establecer una mayoría distinta a la ordinaria para la adopción de este acuerdo.

La aprobación de las cuentas anuales no impedirá el ejercicio de la acción de responsabilidad ni supondrá la renuncia a la acción acordada o ejercitada. Quedan a salvo las acciones de indemnización que puedan corresponder a

los socios y a los terceros por actos de administradores que lesionen directamente los intereses de aquellos.

Nuevo supuesto de responsabilidad tributaria de administradores de sociedades como medida contra el fraude fiscal

La Ley 7/2012 ha modificado la Ley General Tributaria, introduciendo un nuevo supuesto específico de responsabilidad tributaria de administradores de hecho o de derecho de personas jurídicas, que se suma a los dos supuestos específicos de responsabilidad de administradores, previstos en el artículo 43 . 1 a) y b).

La redacción del nuevo artículo 43. 2 párrafo primero, es la siguiente: “Serán responsables subsidiarios de las deudas tributarias derivadas de tributos que deban repercutirse o de cantidades que deban retenerse a trabajadores, profesionales u otros empresarios, los administradores de hecho o de derecho de las personas

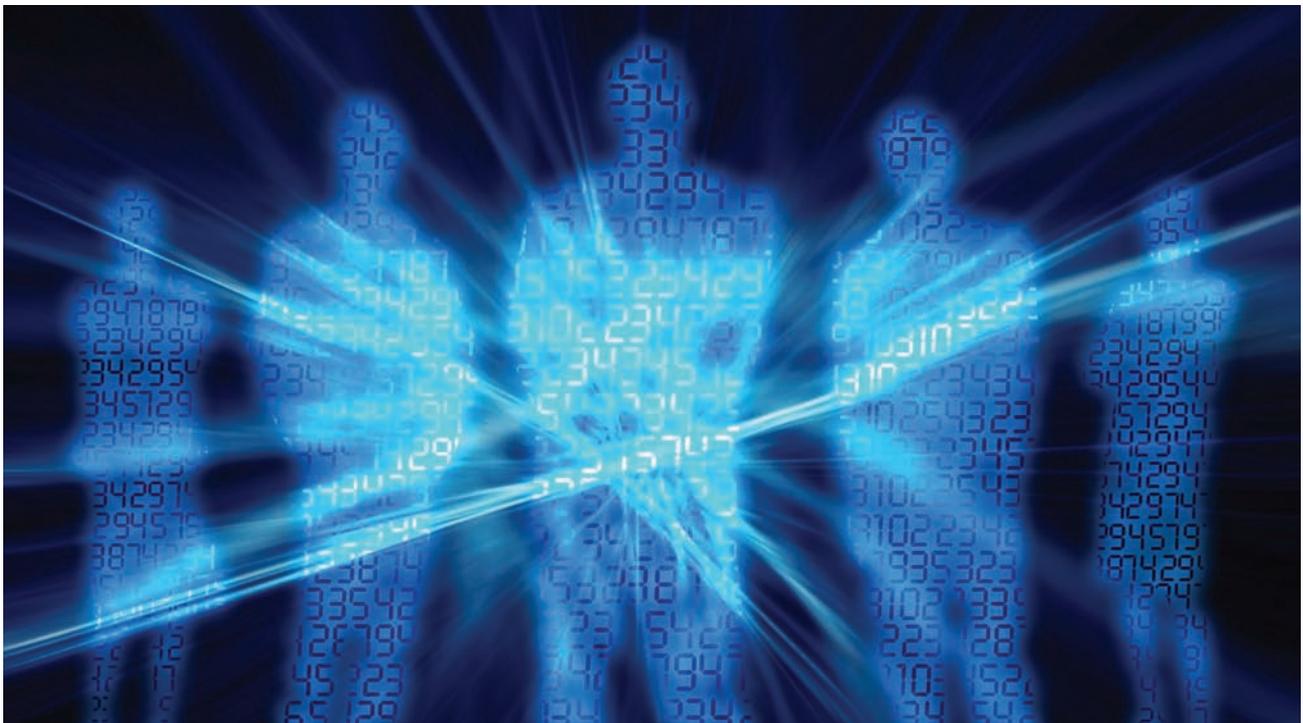
jurídicas obligadas a efectuar la declaración e ingreso de tales deudas cuando, existiendo continuidad en el ejercicio de la actividad, la presentación de autoliquidaciones sin ingreso por tales conceptos tributarios sea reiterativa y pueda acreditarse que dicha presentación no obedece a una intención real de cumplir la obligación tributaria objeto de autoliquidación”.

¿Qué evitaban los administradores hasta la entrada en vigor de la Ley 7/2012, cuando las personas jurídicas presentaban autoliquidaciones, dentro de plazo o extemporáneas, sin ingreso?

Evitaban y evitan actualmente, que la persona jurídica incurra en infracción tributaria y por lo tanto, también evitan la responsabilidad tributaria de administradores prevista en el artículo 43.1.a) de la Ley General Tributaria; así como una posible derivación de responsabilidad como colaboradores activos o causantes de una infracción tributaria, según lo previsto en el artículo 42.1. a) de esa misma Ley.

Al introducirse este nuevo supuesto de responsabilidad, los administradores de hecho o de derecho, no evitan la responsabilidad tributaria, por el hecho de no incurrir la persona jurídica en una infracción respecto a los tributos que deban repercutirse o cantidades que deban retenerse. Por lo que respecta a impuestos como el Impuesto sobre Sociedades la presentación de autoliquidaciones sin ingreso, sigue evitando la derivación de





responsabilidad de administradores en los casos señalados.

¿Por qué se refiere el supuesto a “que exista continuidad en el ejercicio de la actividad” de la persona jurídica?

Existe una clara diferencia entre el supuesto de responsabilidad de administradores previsto en el artículo 43.1.a) y el previsto en el artículo 43.1.b) de la Ley General Tributaria. En el segundo se establece la responsabilidad de los administradores de hecho o de derecho de las personas jurídicas que hayan cesado en sus actividades, por las obligaciones tributarias devengadas de éstas, que se encuentren pendientes en el momento del cese, siempre que no hubieran hecho lo necesario para su pago o hubieran adoptado acuerdos o tomado medidas causantes del impago. En este segundo caso, la derivación de responsabilidad se puede dar tanto si la persona jurídica presenta autoliquidación, dentro de plazo o extemporánea y no ingresa, como en el supuesto en que incurra en una infracción tributaria.

El nuevo supuesto de responsabilidad trata de evitar que sociedades en acti-

vo, presentando autoliquidaciones sin ingreso, eviten la responsabilidad de sus administradores, aspecto que ya estaba previsto en el supuesto en que la persona jurídica cesara su actividad y por las deudas previas no satisfechas en el momento del cese.

¿Cuándo se entiende que la presentación de autoliquidaciones sin ingreso es reiterativa?

Se entiende que existe reiteración en la presentación de autoliquidaciones cuando en un mismo año natural, de forma sucesiva o discontinua, se hayan presentado sin ingreso la mitad o más de las que corresponderían, con independencia de que se hubiese presentado solicitud de aplazamiento o fraccionamiento y de que la presentación haya sido realizada en plazo o de forma extemporánea.

No computarán las autoliquidaciones en las que, habiendo existido solicitud de aplazamiento o fraccionamiento, se hubiese dictado resolución de concesión, salvo incumplimiento posterior de los mismos y con independencia del momento de dicho incumplimiento, no computándose, en ningún caso, aquellos que hubie-

sen sido concedidos con garantía debidamente formalizada.

Se considerará que la presentación de las autoliquidaciones se ha realizado sin ingreso cuando, aun existiendo ingresos parciales en relación con todas o algunas de las autoliquidaciones presentadas, cuando el importe total resultante de tales ingresos durante el año natural no supere el 25 por ciento del sumatorio de las cuotas a ingresar autoliquidadas.

¿Cómo puede la Administración Tributaria acreditar que la presentación de autoliquidaciones no obedece a una intención real de cumplir la obligación tributaria?

La Ley General Tributaria prevé que se presumirá que no existe intención real de cumplimiento, cuando se hubiesen satisfecho créditos de titularidad de terceros de vencimiento posterior a la fecha en que las obligaciones tributarias a las que se extiende la responsabilidad, se devengaron o resultaron exigibles y no preferentes a los créditos tributarios derivados de estas últimas.

Juan Manuel Muros
Director de AETRAM

Estrés laboral

El estrés laboral es un fenómeno que está aumentando en nuestra sociedad, fundamentalmente porque los tipos de trabajo han ido cambiando en las últimas décadas. Además, con la actual crisis económica, los problemas se han multiplicado y el ritmo de trabajo ha ido incrementándose, ya que con un número menor de trabajadores tienen que alcanzarse mejores resultados. Afecta al bienestar físico y psicológico del trabajador y puede deteriorar el clima organizacional.

Pero no siempre las respuestas para hacer frente a las demandas tienen un carácter negativo, ya que muchas veces son necesarias para enfrentarnos a situaciones difíciles y para la supervivencia. Toda persona requiere de niveles moderados de estrés para responder satisfactoriamente no solo ante sus propias necesidades o

expectativas, sino de igual forma frente a las exigencias del entorno. Y los niveles muy bajos de estrés están relacionados con desmotivación, conformismo y desinterés.

El estrés es la segunda causa de baja laboral en la Unión Europea, afectando anualmente a cuarenta millones de trabajadores y suponiendo para sus países miembros un coste de veinte mil millones de euros al año en gastos sanitarios, sin contar la pérdida de productividad.

Consecuencias del estrés laboral

Físicas

Las alteraciones físicas que pueden ser consecuencia de la respuesta inadaptada del organismo ante los agentes estresantes laborales pueden ser: trastornos gastrointestinales, trastornos cardiovasculares, trastornos respiratorios, trastornos endocrinos, trastornos dermatológicos, trastornos musculares y alteraciones en el sistema inmune.

Psíquicas

Entre los efectos psicológicos negativos producidos por el estrés laboral se encuentran: la preocupación excesiva, la incapacidad para tomar decisiones, la sensación de confusión, la incapacidad para concentrarse, la dificultad para mantener la atención, los sentimientos de falta de control, la sensación de desorientación, los frecuentes olvidos, los bloqueos mentales, la hipersensibilidad a las críticas, el mal humor, la mayor susceptibilidad

a sufrir accidentes y el consumo de tóxicos.

El mantenimiento de estos efectos puede provocar el desarrollo de trastornos psicológicos asociados al estrés. Entre los más frecuentes están: trastornos del sueño, trastornos de ansiedad, fobias, drogodependencias, trastornos sexuales, depresión y otros trastornos afectivos, trastornos de la alimentación, trastornos de la personalidad y trastornos esquizofrénicos.

Organizativas

Los efectos negativos del estrés laboral no sólo pueden perjudicar al individuo, sino que también pueden producir un deterioro en el ámbito laboral, influyendo negativamente tanto en las relaciones interpersonales como en el rendimiento y la productividad. Pueden inducir a la enfermedad, al absentismo laboral, al aumento de los accidentes o incluso a la incapacidad laboral.

Consejos para evitar el estrés

1.- Organiza tu jornada

Elabora una lista de tareas por orden de importancia y establece un horario al principio de cada día.

2.- Toma descansos regulares

Toma breves descansos, con intervalos regulares a lo largo del día. Haz una relajación breve, estirando el cuerpo, respirando profundo y tranquilamente durante 2 ó 3 minutos.





3.-Cuida la alimentación

Consume alimentos sanos. Limita la cantidad de estimulantes y toxinas (café, dulces, tabaco).

4.- Desconecta la mente y acércate a la naturaleza

Permite a la mente desconectar al menos dos veces al día: leer un libro, escuchar música. Realiza paseos por entornos y parajes naturales.

5.- Investiga las causas del estrés

¿Trabajo, familia, dinero, la crisis? Puede que te estés exigiendo demasiado.

6.- Aprende a relativizar.

Tal vez te estreses por cosas que pronto se olvidan. No te deje acelerar por pequeñas preocupaciones. Sólo son preocupaciones, no catástrofes.

7.- No formules casos hipotéticos.

No te atormentes por los "y si...". En la mayoría de los casos, nos preocupamos en exceso por situaciones que nunca llegan a suceder.

8.- Aprende a respirar adecuadamente.

No pierdas la cabeza sobre lo que no tiene remedio. Respira profundo, poner en prácticas algunos ejercicios respiratorios puede resultar altamente efectivo.

9.- Busca compensaciones.

Si lo estás pasando mal en el trabajo, busca apoyo en la familia; y recurre al trabajo si lo que falla es la vida familiar.

10.- Delega responsabilidades.

Da y acepta apoyo social. Comparte las cargas.

11 Abarca sólo lo que puedas.

Se realista y evita luchar contra fantasmas.

12.- Valora y asume la situación.

Cambia lo que puedas cambiar. Acepta lo que no puedes cambiar, e intenta una compensación si la situación es seria o duradera.



José Luis Conde



Borja Carabante Muntada **Viceconsejero de Transportes, Infraestructuras** **y Vivienda de la Comunidad de Madrid**

Nuestro Protagonista es Licenciado en Económicas, diputado por la Asamblea de Madrid desde el año 2003, está casado y tiene cuatro hijos.

¿Cuáles son sus competencias como Viceconsejero de Transportes?

Colaboro con el Consejero en la preparación, dirección y desarrollo de la política de la Consejería de Transportes, Infraestructuras y Vivienda y en concreto, me corresponde la coordinación de las Direcciones Generales de la Consejería, así como promover y fomentar vías de cooperación y colaboración con otras Administraciones y entidades.

¿En qué puede ayudar al subsector de discrecional y RUE desde su puesto?

La Consejería de Transportes vela por mejorar la calidad de los servicios que prestan las empresas del sector y, en concreto, el transporte discrecional y el Regular de Uso especial. De igual modo, supervisa y adecúa las condiciones en las que desarrollan su actividad a la realidad económica y social en su ámbito competencial.

¿Conoce en que situación se encuentra el sector discrecional?

He mantenido numerosas reuniones con los representantes del sector en las que he conocido sus preocupaciones y sus reivindicaciones. El transporte discrecional y el RUE padecen como pocos, al igual que el resto de las empresas del sector, la crisis económica al estar tan estrechamente ligada su actividad a la actividad comercial. Sin embargo, tiene ciertas particularidades

como es, por ejemplo, sufrir la competencia desleal a la que intentamos combatir con firmeza.

¿En los últimos 20 años se ha podido ver con agrado como las empresas de transporte adscritas al Consorcio han podido crecer, modernizarse, generar trabajo estable, obtener buenos resultados y tener valor, cuales cree que son las razones de todas estas mejoras?

Las razones no son nuevas, pero de todas ellas la dos de mayor relevancia son: por un lado la buena planificación de las empresas y del Consorcio y por otro un conocimiento exhaustivo del mercado y sus fluctuaciones.

En el otro lado están las empresas que solo realizan servicios discrecionales y RUE. Este subsector se encuentra estancado, necesita un reconversión urgente que las propias empresas no son capaces de llevar a cabo pues están descapitalizadas, trabajando en precario y en un mercado que es una guerra continua de precios. ¿Le ve usted alguna solución desde la Viceconsejería?

Efectivamente, es cierto que uno de los problemas de las empresas de transporte es su atomización y su escasa competitividad por lo que sería aconsejable una mayor concentración empresarial. Lo que no comparto es que trabajen en precario en un sector tan regulado como éste. La batalla de precios, siempre y cuando se mantenga la calidad del servicio y la seguridad en el transporte, es propia de un libre mercado competitivo.

Antes las rutas escolares tenían una media de 40 niños por bus. Ahora la media está en 20. Muchas rutas se están abandonando ante la queja de los padres que ven que con 5 ó 10 niños las rutas son inviables económicamente. Entre las razones de esta bajada se puede destacar que con el crecimiento económico, los padres

han preferido llevar a sus hijos en sus coches particulares, como se demuestra al ver los colegios llenos de coches en los horarios de entrada y salida. Años atrás se ha podido ver como algo normal, pero en el contexto actual de crisis en el que se hace necesario ahorrar energía, optimizar costes, y reducir la contaminación parece difícil de sostener. ¿No cree que desde la Administración se debería buscar la manera de fomentar de nuevo el transporte colectivo?

Una de nuestras prioridades ha sido y es fomentar el uso del transporte colectivo con importantes inversiones en infraestructuras y en la ampliación de las líneas de Metro, cabe recordar que en los últimos ocho años se han construido 100 nuevos kilómetros de Metro. Además se han realizado grandes mejoras en la accesibilidad y trabajamos por la máxima calidad del servicio público. Por otro lado, desde nuestra Consejería promovemos becas de transporte escolar facilitando a las familias hacer uso de la ruta escolar.

Podría ser factible que para salvar estas situaciones la Comunidad de Madrid, al menos facilitara la creación de una línea de crédito prefe-

rente para las empresas del sector que se encuentren en graves dificultades, para que salgan adelante en estos momentos en los que los bancos no conceden crédito y si lo hacen es bajo unas condiciones imposibles de asumir para nuestro sector?

Me consta que el Gobierno de la Nación está estudiando varias fórmulas para impulsar el crédito bancario a las PYMES. Sin duda alguna, es uno de los problemas de las pequeñas y medianas empresas y estoy convencido que se va a resolver.

Otra cosa que sucede es que la Comunidad de Madrid está convocando las licitaciones para servicios de transporte regular de uso especial y discrecional contemplando para contratar, como único criterio el precio. Y no es solo eso, sino que además en la mayoría de los casos no considera como precios de salida los costes mínimos que la propia Comunidad de Madrid marca en su Observatorio Oficial de Costes que elabora cada año y además no contempla como bajas temerarias que se presenten ofertas que están muy por debajo de esos costes. ¿No le pare-



“El transporte discrecional sufre una competencia desleal que intentamos combatir con firmeza”

ce que de esta forma la Administración no colabora para que pueda haber un sector que ofrezca seguridad y garantías, considerando que se transporta a personas?

El Observatorio de Costes es un punto de referencia que permite a las empresas conocer los costes medios de explotación de un vehículo. Es una herramienta útil pero no fija los precios de las licitaciones. En una economía de libre mercado, es la competencia la que determina los precios. Eso sí, sin menoscabar la calidad de los servicios ni la seguridad.

Se están dando también situaciones en las que las propias Administraciones no están favoreciendo nuestro modo de transporte colectivo. Le voy

a poner un ejemplo claro. Existe un carril de entrada a Madrid por O'Donnell. Este carril se ha diseñado para garantizar la entrada directa sin retenciones a buses de la EMT, taxis y motos, pero no se permite su paso a los autocares discrecionales que hacen rutas escolares, de trabajadores, de turistas, etc. ¿No cree que se debería cuidar más nuestro transporte que también es colectivo?

Fomentar el uso y la mejora del transporte colectivo es una de nuestras prioridades y, en ese sentido, hemos mantenido conversaciones con el Ayuntamiento para permitir el uso del carril de O'Donnell al transporte discrecional. De igual modo, también le hemos planteado al Ministerio de Fomento la posibilidad de compartir el Bus-Vao de la A-6 con este tipo de transporte.

Otro ejemplo que certifica el poco apoyo que tiene este subsector es que siendo el turismo la primera industria de nuestro país, se dan casos como el de la ciudad de Madrid, que no facilita a los autocares turísticos su acceso y no atiende sus demandas de crear zonas habilitadas para la cómoda carga y descarga de las personas que vienen a visitar nuestra ciudad. Todas las ayudas las vuelcan en el transporte público (EMT, Metro, interurbanos) y no tienen en cuenta que el turismo de calidad prefiere un autocar discrecional con un servicio personalizado, a utilizar un autobús de la EMT. Con estas actitudes parece que se pensara más en ayudar a mejorar la gestión de empresas de transporte públicas, que en desarrollar el turismo que es de interés general.

La carga y descarga de viajeros las determinan los Ayuntamientos al igual que el Consorcio y me consta que se está

“El Observatorio de Costes es una herramienta útil , pero no fija los precios de las licitaciones”





“Hemos mantenido reuniones con el Ayuntamiento para que los autocares discrecionales usen el carril de O’Donnell”

haciendo un enorme esfuerzo en mejorarlas. En este sentido creo que existe margen de mejora y trabajamos para que la situación actual se ajuste a la realidad de los tiempos.

El Ayuntamiento de Madrid en esa línea de apoyo incondicional a la empresa pública, frente a todo un sector de transporte discrecional, pudiera consentir que la EMT realizase servicios discrecionales con buses que no están autorizados para ello, y con ello además de incumplir las leyes de transporte, actúa haciendo competencia desleal a quienes si están autorizados a hacerlos. ¿Qué puede decir a esto?

Sin autorización no se puede realizar ningún tipo de transporte, garantizando de este modo la calidad del transporte

público y el servicio a los ciudadanos. Hacer cumplir la ley es nuestro deber y compromiso.

En esta misma línea, ¿Está autorizado un autobús adscrito al Consorcio a realizar servicios regulares de uso especial y/o discrecionales?

Todo autobús, como en este caso, de una empresa autorizada para transporte público de viajeros, es decir autorización VD, puede realizar transporte regular de uso especial y discrecional según la normativa de transporte.

El subsector de discrecional necesita ser empujado hacia una concentración, con ideas que lo hagan posible, también necesita mas apoyo financiero, de formación y de innovación tecnológica. Están saliendo ideas muy interesantes para ahorrar combustible, pero las empresas no las pueden implantar por no tener capacidad financiera ni ayudas o por ser insuficientes. No existe un proyecto serio por parte de las Administraciones. Ha habido varios como el Plan Plata II impulsado por el Ministerio de Fomento hace años, pero se

ha disuelto sin llegar a desarrollarse. ¿No cree que se debería hacer algo, sobre todo viendo algunos como los planes de modernización y de calidad que se hacen a través del Consorcio para los interurbanos y que han dado muy buen resultado?

Año tras año, a través del convenio firmado por la Comunidad de Madrid y el Instituto para la Diversificación y el Ahorro de la Energía, el IDAE, se ha subvencionado la mejora de la eficiencia energética de flotas y la adquisición o transformación de vehículos industriales, turismos o motocicletas alimentados con energías alternativas. Y son muchos los transportistas que se han beneficiado de estas ayudas con unas cuantías nada desdeñables. Gracias a las mismas, se ha incentivado la eficiencia energética en las flotas de transporte, se ha optimizado los des-

“La atomización y la falta de competitividad sólo pueden ser resueltas con la concentración empresarial”



“Hace 3 años se hizo un protocolo de contratación y se remitió a la Consejería de Educación”

plazamientos y se han reducido los viajes improductivos.

A veces incluso no es necesario promover grandes planes, basta con pequeñas acciones de imaginación y nulo coste que puedan repercutir directa o indirectamente en temas como la concentración de empresas. Le voy a poner un ejemplo, imagínese que la Comunidad de Madrid exige determinada capacidad y solvencia técnica para concurrir en las licitaciones, esto además de garantizar una mejor gestión de los servicios, llevaría a las empresas más pequeñas que quieran acudir, a plantearse la concentración aunque solo fuera como primer paso formando UTES o agrupaciones. ¿Qué le parece?

Me parece una propuesta interesante. Insisto en que uno de los problemas del sector es la atomización y la falta de competitividad que sólo puede ser resuelta a través de la concentración empresarial. Sin embargo, no se pueden admitir las UTES con la normativa de transporte en vigor, que es estatal ya que nuestra competencia es delegada.

Desde el sector se viene reclamando que las Administraciones públicas que elaboren un protocolo de contratación que sirva tanto para la contratación pública como privada y que contemple aspectos como la solvencia técnica, la búsqueda de excelencia empresarial, fijar como precios de salida los costes de los observatorios oficiales del sector y plazos suficientes que permitan la estabilidad empresarial. ¿Qué le parece esta propuesta?

La Administración tiende a aplicar estos criterios en búsqueda de una mayor calidad de los servicios y de la se-

guridad. Ya se hizo un protocolo de contratación hace unos 3 o 4 años y se remitió a la Consejería de Educación, solo les sirve de orientación. Desde Transportes no se les puede obligar a aplicarlo salvo que se sacara una norma específica, para realizar contratos aplican la Ley de Contratos. En el caso de transporte escolar hay Comunidades en las que estos contratos se realizan desde la Consejería de Transportes y sería en el único caso que podría servir, pero quedarían otros contratos de regular de uso especial que quedarían al margen.

José Luis Conde
Fotografías: Amando Gómez

“En otras Comunidades se realizan los contratos de transporte desde la Consejería de Transportes”

Paradas en servicios regulares internacionales

La Subdirección General de Gestión, Análisis e Innovación del Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento ha comunicado a las Asociaciones integrantes del CNTC 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 compe-

tente 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 pá-



rrafos 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.”

Modificación de la LOTT



El Consejo de Ministros ha aprobado un anteproyecto de Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), para dotar de más competitividad, eficiencia, flexibilidad y transparencia a un sector "clave para la economía del

país". En concreto, la nueva norma, que afecta tanto al transporte de mercancías por carreteras como al de pasajeros, permitirá "mejorar la competitividad, dará una mayor eficiencia, una mejora del servicio público y una mayor transparencia en el sector", destacó la ministra de Fomento, Ana Pastor, tras la rueda de prensa del Consejo de Ministros.

La nueva Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, que ya había sido abordada por el anterior Gobierno pero que no se pudo llegar a tramitar

por las elecciones anticipadas, viene así a adaptar a la legislación comunitaria una legislación que estaba vigente desde 1987 y se había quedado "obsoleta", añadió Pastor.

Al respecto, el Comité Nacional del Transporte por Carretera ha constituido cuatro grupos de trabajo y las personas que lo integran con el fin de canalizar las propuestas y reivindicaciones del sector ante la Administración. Los grupos de trabajo están centrados en las áreas de normativa, fiscal, laboral y unidad de mercado.

En 2013 se deberán reducir los plazos de pago

El 7 de julio de 2010 entró en vigor la Ley 15/2010, de 5 de julio, de modificación de la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, por la que se establecen medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales.

Esta Ley vino a imponer, como una medida más de lucha contra la morosidad, la prohibición para las partes contratantes de pactar plazos de pago superiores a 60 días en las operaciones comerciales realizadas entre empresas y las realizadas entre los contratistas principales y sus proveedores y subcontratistas, y de 30 días en operaciones concertadas entre empresas y la Administración Pública de conformidad con la Ley 30/2007, de 30 de octubre, de Contratos del Sector Público. El legislador previó una reducción de los plazos paulatina y transitoria a aplicar durante los

Plazos de pago máximos a contar desde la fecha de recepción de las mercancías o prestación de los servicios

	Hasta el 31/12/2010	2011	2012	2013
Sujeto pagador				
Empresas privadas	85 días	75 días	60 días	
Administraciones Públicas	55 días	50 días	40 días	30 días

años 2011 y 2012, hasta alcanzar el objetivo indicado en la reforma de la Ley que deberán hacerse efectivos a partir del 1 de enero de 2013.

Por ello es recomendable que en los contratos que regulen las operaciones comerciales se contemplen cláusulas que comprometan a las partes a cumplir estos plazos máximos de pago o incluso acordar inferiores, incluyendo contractualmente la apli-

cación de las medidas de “penalización”.

La propia Ley prevé, entre otros, el devengo de intereses de demora (por defecto de acuerdo será el resultado de sumar el tipo de interés aplicado por el Banco Central Europeo más siete puntos porcentuales) que aplica por el mero incumplimiento del pago en el plazo, y sin necesidad de aviso de vencimiento ni intimación alguna por parte del acreedor, o el derecho de reclamarle al deudor una indemnización por costes de cobro acreditados hasta del 15% de la cuantía de la deuda, excepto en los casos en que la deuda no supere los 30.000€ en los que el límite de la indemnización estará constituido por el importe de la deuda de que se trate.



La subida del IVA hace bajar el consumo del carburante

La demanda de gasolina y de gasóleo registró una caída en septiembre del 13% con respecto al mismo mes del año anterior y acumula un descenso del 6,3% en los nueve primeros meses

del año. Esta caída se debe fundamentalmente a la subida del IVA del 18% al 21% en septiembre, que redujo el gasto en carburantes de muchos consumidores ya de por sí muy afectados por la

crisis. En el caso de la gasolina y del gasóleo, la tendencia de los operadores ha sido, como en todos los sectores, a repercutir enteramente el incremento del IVA sobre el consumidor.

2012 acaba con crecimiento del regular general y bajada del discrecional y RUE

El volumen de negocio generado por la actividad de transporte de viajeros por carretera registrará previsiblemente un crecimiento de alrededor del 1,5% al cierre de 2012, hasta los 3.450 millones de euros, en un contexto de caída de los viajeros pero de aumento de las tarifas. En los próximos años seguirá avanzando el proceso de concentración, en un sector en el que en los últimos quince años han desaparecido un millar de compañías y donde los diez primeros grupos reúnen ya el treinta por ciento del negocio.

Estas son algunas conclusiones del estudio Sectores publicado recientemente por DBK, primera empresa española especializada en la elaboración de estudios de análisis sectorial y de la competencia participada por Informa D&B, compañía del Grupo CESCE líder en el suministro de información comercial, financiera y de marketing en España y Portugal.

Evolución de la actividad

Según DBK, filial de Informa D&B (Grupo CESCE), el número de viajeros que utilizaron el servicio de autobuses interurbanos de carácter regular se situó en 2011 en 670 millones, cifra un 1% inferior a la del año anterior. Por su parte, el número de viajeros de transporte especial y discrecional experimentó un descenso cercano al 5%, situándose en torno a 511 millones de viajeros. Este negocio se vio penalizado por el descenso del consumo y el gasto turístico, así como por la menor actividad en los ámbitos laboral y escolar.

El crecimiento de los precios permitió que los ingresos generados por el servicio regular de uso general aumentaran un 3%, hasta los 1.985 millones de euros. Por el contrario, la cifra de negocio de los segmentos de transporte regular de uso especial y transporte discrecional experimentó descensos del 3,5% y del 2,5%, respectivamente. De este modo, el volumen de negocio total generado por la actividad de transporte de viajeros por carretera se situó en 3.400 millones de euros, un 0,4% más que en 2010.

Durante los ocho primeros meses de 2012 se ha registrado una moderada caída del número de viajeros transportados por carretera, esperándose una intensificación de dicha tendencia en la última parte del año, en un contexto de negativa coyuntura económica, alto nivel de desempleo, contracción del gasto en consumo final de los hogares y recortes presupuestarios de empresas y Administraciones públicas.

Sin embargo, el crecimiento de las tarifas permitirá alcanzar en el ejercicio 2012 un incremento del volumen de negocio de alrededor del 1,5%, dando lugar a una cifra de unos 3.450 millones de euros.

Datos de síntesis, 2011

Número de empresas (a)	3.649
Número de empleados	58.000
Número de vehículos (a)	41.103
Mercado (mill. euros)	3.400
• Regular uso general	1.985
• Regular uso especial	820
• Discrecional	595
Concentración (cuota de mercado conjunta en valor)	
• Cinco primeras empresas (%)	20,8
• Diez primeras empresas (%)	28,3
Evolución del mercado en valor	
• % var. 2011/2010	+0,4
• % var. 2012/2011 (previsión)	+1,5

(a) enero 2012.

Fuente: Estudio Sectores de DBK: "Transporte de Viajeros por Carretera"

Se estima que el segmento de transporte regular de uso general cerrará el año 2012 con un crecimiento próximo al 4%, mientras que el transporte regular de uso especial obtendrá una tasa de variación negativa cercana al 2%. Por su parte, en el segmento de transporte discrecional la caída podría situarse en el 2-3%, penalizado por el retroceso de la demanda turística nacional.

Estructura de la oferta

Aunque el sector sigue presentando una marcada atomización, en los dos últimos años ha continuado la tendencia de concentración empresarial, habiéndose producido la desaparición de numerosas empresas pequeñas y medianas, muchas de ellas de carácter familiar y con un ámbito de actuación provincial o autonómico. El número de empresas autorizadas para la prestación de servicios de transporte público de viajeros en enero de 2012 era de 3.649, habiéndose reducido en más de un millar desde finales de la década de los noventa.

Las cinco primeras empresas alcanzaron en 2011 una cuota de mercado conjunta del 21%, en tanto que las diez primeras reunieron cerca del 28,5%. Esta última cifra se incrementó en casi tres puntos porcentuales con respecto a la registrada dos años antes.

El número total de vehículos autorizados para servicio público a comienzos de 2012 era de 41.103, de forma que la flota media por empresa se situó en 11,26 autobuses, habiendo crecido en torno a tres unidades en los últimos diez años.

Campaña de vigilancia y control del transporte escolar y de menores

La Dirección General de Tráfico ha realizado durante la semana del 12 al 18 de noviembre una nueva campaña en la que se incrementó la vigilancia e inspecciones del transporte escolar y de menores, comprobando que las autorizaciones y documentos que deben tener los vehículos son los correctos para la prestación del servicio, que las condiciones técnicas y los elementos de seguridad son los que exige la normativa, y que el conductor cumple con los requisitos especiales en cuanto a carnet de conducir o tiempos de conducción y descanso.



Debido al interés de la DGT porque los menores vayan correctamente sentados y abrochados con el cinturón de seguridad o el dispositivo de retención infantil adecuado a su peso, talla y edad, se a prestado especial atención al uso del cinturón de seguridad en aquellos autocares que lo lleven instalado.

Los resultados de la campaña han sido los siguientes:

Resultados NUMÉRICOS obtenidos en la campaña de control del TRANSPORTE ESCOLAR Y DE MENORES realizada del 12 al 18 de NOVIEMBRE de 2012

Subsector

Número de vehículos dedicados al transporte escolar y de menores

Controlados	3.978
Denunciados	1.927

Número de denuncias formuladas en relación con los conceptos que se especifican

Autorización especial para transporte escolar	1.442
Exceso de velocidad	2
Alcoholemia positiva	5
ITV	14
Cinturones de seguridad u otros sistemas de retención homologados	34
Seguro de responsabilidad civil ilimitada	232
Puertas de servicio y emergencias, y sus dispositivos de accionamiento	133
Acompañante (cuando proceda)	62
Permiso de conducción	13
Dispositivo luminoso con señal de emergencia	30
Señal de transporte escolar (V-10)	123
Manipulación del tacógrafo o sus elementos	2
Exceso de tiempo de conducción o minoración del descanso superiores al 50%	8
Exceso de tiempo de conducción o minoración del descanso iguales o inferiores al 50%	12
Otras (relacionadas con la presente campaña cuyos conceptos no figuren en ningún otro apartado)	892
Total	3.004

Fuente: DGT

Nueva web de AEC

La Asociación Española de la Carretera estrena también una nueva imagen de su website (www.aecarretera.com).

En este caso, la renovación incluye un cambio en el lenguaje de programación, lo que ha hecho posible una web en la que prima la interactividad y la incorporación de contenidos multimedia, así como la integración de todos sus espacios en los perfiles que la AEC tiene en las Redes Sociales. Destaca, también, el cambio de diseño, tanto por los colores como por la estructura de contenidos, más racional e intuitiva. Las secciones se actualizan y se incorporan nuevas informaciones y documentos.

Otra de las novedades más interesantes y trascendentes de cara a la difusión internacional de los contenidos generados por la Asociación Española de la Carretera es el carácter multilingüe del website, que puede consultarse en siete lenguas diferentes: inglés, francés, alemán, italiano, portugués y ruso, además del español.



La web de la Asociación Española de la Carretera superó por primera vez la barrera del millón de páginas vistas en noviembre de 2010. Desde entonces, esta cifra se ha incrementado de forma muy significativa: desde enero a septiembre de 2012 se registraron 1.426.626 páginas vistas, un 55% más que en el mismo periodo del año anterior.

Entra en vigor la prohibición de pagar más de 2.500 euros en efectivo



La limitación afecta a ventas en las que al menos una de las partes sea un empresario o profesional. La restricción, que sigue el ejemplo de medidas similares adoptadas en Francia o Italia, per-

sigue frenar la economía sumergida y acabar con el tradicional con IVA o sin IVA. Incumplir la ley supondrá una sanción equivalente al 25% del pago realizado en efectivo y la Agencia Tributaria podrá exigir el cobro de la sanción al comprador y al vendedor o establecer que la multa se pague de forma solidaria. Si, por ejemplo, quien ha recibido el pago en efectivo es un empresario insolvente, la responsabilidad de abonar la sanción recaerá en su cliente. Y viceversa.

La Agencia Tributaria ha reservado un espacio en su página web para que los contribuyentes puedan denunciar este tipo de infracciones. Para poder acceder al formulario de denuncia, Hacienda exigirá que el contribuyente se identifique y facilitará la posibilidad de adjuntar pruebas que demuestren que se incumplió el límite. Este mecanismo únicamente está ideado para la denuncia de una de las partes en una operación en metálico superior a 2.500 euros.

La Comunidad de Madrid no implantará más peajes

En el sector del transporte ha sido acogido con satisfacción el anuncio del Gobierno regional, que da marcha atrás en su intención inicial de establecer peajes

en las carreteras madrileñas, con los que se pretendía recaudar 167 millones de euros anuales para costear el mantenimiento de la red viaria regional.



ASTIC reclama más control de la competencia en el mercado del gasóleo

La Asociación del Transporte Internacional por Carretera asegura que la escalada progresiva del precio del gasóleo está colocando al transporte por carretera en una situación de extrema dificultad, debido a la imposibilidad de repercutir este incremento de costes en el precio de los servicios por la debilidad de la demanda y el desequilibrio en las relaciones comerciales.

El coste del gasóleo, que hasta hace poco se colocaba en torno al 30% del coste de explotación de una empresa de transportes alcanza en la actualidad el 40%. De acuerdo con un reciente informe de la Comisión Nacional de la Competencia el mercado de los hidrocarburos tiene claros indicios de funcionamiento anticompetitivo. A pesar de que el consumo de gasóleo, que ya se redujo un 17% del año 2007 al año 2010 ha seguido cayendo en los dos últimos años con fuerza a causa de la

crisis, el margen bruto de los operadores petrolíferos se ha incrementado un 21%.

ASTIC solicita a las autoridades de control de la competencia que impulsen las modificaciones legales que corrijan el defectuoso funcionamiento del mercado del gasóleo, y reclaman al Ministerio de Fomento el establecimiento de cláusulas de repercusión obligatorias, cuya aplicación no dependa de una negociación con los clientes de los transportistas.



Los observatorios de movilidad serán fundamentales en el futuro

El Foro de Infraestructuras ha organizado una jornada en la que se expertos en movilidad metropolitana han hablado sobre los diferentes observatorios disponibles para que los profesionales de las infraestructuras den forma a las nuevas redes y vías que marcarán el transporte a largo plazo. En la apertura del seminario estuvo presente el Director Técnico

del Consorcio Regional de Transportes de Madrid, José Dionisio González, quien indicó que los observatorios de la movilidad son importantes si los utilizamos para diseñar el transporte del futuro para así, ejecutar infraestructuras ágiles y que canalicen bien la movilidad.

Añadió que si en el balance general del reparto modal sale a favor del transporte público es por el trabajo y las inversiones realizadas en movilidad en el pasado. Por ello, a pesar del momento que atravesamos no podemos dejar de invertir, todo lo contrario. No podemos diseñar la movilidad de 2025 manteniendo exactamente igual las infraestructuras, porque las necesidades serán otras bien distintas. De hecho, la población en los núcleos urbanos superará el 50% de la población total. Es por esto, que las políticas de inversión en infraestructuras deben plantearse a medio o largo plazo, nunca a corto.

Como reflexión final, quiso transmitir la idea de la necesidad de cambiar de mentalidad y comenzar a tratar al viajero como cliente y no como usuario.



Subvenciones para los más ecológicos

A partir de 2014 se subvencionará el transporte colectivo siguiendo criterios medioambientales.

Para ello se establecerán criterios de valoración ecológica, que permita una homogeneización para evaluar a los operadores y los avances conseguidos.

Quienes presten un servicio colectivo más ecológicos a partir de 2013 tendrán preferencia para las subvenciones, según la enmienda transaccional pactada entre PP y CiU durante el debate de los Presupuestos Generales del Estado (PGE).



La carretera sigue perdiendo peso en los Presupuestos Generales del Estado

Desde la CETM se muestran comprensivos con la reducción de un 6% de la partida destinada a transporte, que en 2013 se sitúa en 1.178 millones de euros. Es en el reparto de esos fondos donde se centran sus quejas.

La aportación estatal a Renfe copará casi el 41% del total de estas subvenciones, mientras que las ayudas para el transporte aéreo se sitúan en el 24% y las del transporte marítimo serán del 5%. El capítulo de las subven-

ciones se completa destinando el 21% de sus fondos al transporte colectivo urbano y el 9% restante para compensar a las sociedades concesionarias de las autopistas la bajada del precio de los peajes.

INVOLVE implica al sector privado en la gestión de la movilidad

El Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM) ha sido uno de los organismos incluidos dentro del proyecto europeo Involve, cuyo objetivo es identificar y trasladar a las autoridades locales las buenas prácticas que fomenten la cooperación empresarial en la resolución de los problemas de movilidad.



Este organismo recibe esta semana a tres delegaciones europeas de expertos en transporte público (Reino Unido, Polonia y Lituania). Estos grupos forman parte de los 12 socios de 10 países que ha elegido la UE para participar en el

citado proyecto, que tendrá una duración de 3 años y un presupuesto de 1,85 millones de euros, financiados al 78% por la Unión Europea.

Cada socio del proyecto acogerá una conferencia para importar las ideas de los expertos que le visitan, con el objetivo posterior de preparar un Plan de Implantación de dichas medidas a nivel regional. Todos los conocimientos extraídos de esta experiencia serán finalmente plasmados en un documento que aglutinará las metodologías a aplicar, incluyendo una aplicación para smart-phones.

En consonancia con los objetivos de Involve, el Consorcio Regional de Transportes de Madrid estudia incrementar la participación del sector privado en la gestión de la movilidad, con especial atención a la movilidad en los centros con gran afluencia de viajeros (áreas de actividad económica, grandes centros empresariales, áreas industriales, etc.).

Fomento reafirma su apuesta por la iniciativa público-privada

La ministra de Fomento, Ana Pastor, ha afirmado que el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI), que presentará el próximo mes de julio con horizonte 2024, tendrá como señas de identidad la eficiencia, el rigor y la planificación exhaustiva. En materia de financiación, ha explicado la ministra, además de los recursos presupuestarios y los provenientes de la Unión Europea, se va a buscar una mayor colaboración público-privada.

Pastor ha asegurado que se está trabajando para identificar proyectos en los que las nuevas fórmulas de colaboración público-privada sean visibles y sostenibles. Este nuevo modelo busca adelantar las inversiones que tengan claros efectos positivos como la generación de riqueza y empleo para que, de esta manera, el Gobierno pueda destinar a otros servicios o prestaciones los recursos que se utilizarían para el desarrollo de las propias infraestructuras.

Además de esto, la ministra ha indicado que resulta fundamental priorizar las inversiones que mejor ratio coste-beneficio tengan y que, por tanto, sirvan para aportar valor a la sociedad. Un mejor desarrollo en infraestructuras servirá para contribuir al desarrollo económico del país y a la creación de empleo.

España cuenta con una red de alta capacidad (autovías y autopistas) de 14.000 kilómetros -más 1.300 en construcción-, la más extensa de Europa. Este 2012 se van a destinar 873 millones de euros del presupuesto a la conservación de carreteras y seguridad vial, 250 millones al pago de obras ejecutadas en 2011, otros 250 millones a liquidaciones de obras que ya están en servicio y 600 millones al pago de expropiaciones de ejercicios anteriores.

En lo que a las autopistas de peaje se refiere, Pastor ha afirmado conocer la delicada situación que vive el sector y ha



recordado que en los presupuestos de 2012 el Gobierno ha consignado una partida de 290 millones de euros destinada a créditos participativos para que las empresas concesionarias afronten los sobrecostes derivados de las expropiaciones. Además, ha explicado que se han extendido hasta el año 2021 las cuentas de compensación, que finalizaban en 2012, y que, más allá de estas medidas, Fomento tiene la intención de mejorar la legislación de expropiación forzosa, regular los incrementos de capacidad de los corredores alternativos y hacer un reparto equilibrado de riesgos entre concedentes y concesionarios.

Antonio Mozas, nuevo director de ASEPA

Durante los últimos años ha ejercido como Director de Actividades de la Asociación Española de Profesionales de Automoción (ASEPA), una entidad sin ánimo de lucro que nació en 1996 para favorecer la formación, la promoción y la relación entre todos los profesionales españoles del Sector de Automoción y Tecnologías afines.



Mozas es Ingeniero Superior ICAI y ha trabajado más de 40 años en el sector de los vehículos comerciales, inicialmente en PEGASO y después en IVECO.

Cuenta con una larga experiencia en el área de la postventa. De 1998 a 2007 fue Director de Postventa de IVECO para España-Portugal y en 2008-2009 para China.

Fomento potencia su herramienta de búsqueda de ayudas para el transporte

En la web del Ministerio de Fomento se ha mejorado el sistema de búsqueda de ayudas y subvenciones para financiar a las empresas del sector del transporte de viajeros.

En momentos como el actual, con escasez de recursos económicos, es necesario estar muy al tanto de todas las ayudas que se ajustan a cada operador, por ello durante las II Jornadas de Difusión de la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de

Fomento se explicó paso a paso cómo utilizar esta útil herramienta que filtra el tipo de subvenciones según su ámbito de acción (regional, nacional o comunitario) y que establece con claridad los requisitos para solicitarla y en qué plazos. Para obtener toda esa informa-

ción ya no es necesario registrarse como usuario, se puede hacer directamente en la web. Otra de las mejoras es la posibilidad de activar alertas de aviso para determinados perfiles de búsqueda en los que el operador esté interesado.

Aplazan los alcoholímetros obligatorios en Francia hasta marzo de 2013

El Gobierno francés estudia la posibilidad de derogar la obligatoriedad de llevar etilómetros en los vehículos que circulen por sus carreteras. Transitoriamente ha aplazado su entrada en vigor hasta Marzo de 2013. Como se recordará, el anterior Gobierno francés aprobó mediante el Decreto nº 2012/284 de 28 de Febrero de 2012 la obligatoriedad de que a partir de julio de este año todos los vehículos a motor (esto es, camiones, autobuses, turismos y motocicletas de más de 50 cm³) que circulen por las carreteras francesas debían llevar obligatoriamente un etilómetro a bordo, estable-

ciendo un régimen sancionador en caso de incumplimiento que entraría en vigor a partir del próximo 1 de Noviembre.

Sin embargo, ante las dificultades que ha habido para suministrar etilómetros suficientes ante la demanda de los conductores tanto franceses como de los países europeos limítrofes, y la limitación de la capacidad de producción por parte de los fabricantes de dichos aparatos (situados principalmente en China y el Norte de África), unido a los abusos cometidos por algunos establecimientos, que han quintuplicado los precios de venta de los etilómetros debido a su escasez,

ha obligado al Gobierno francés a aplazar la entrada en vigor de su régimen sancionador hasta el 1 de Marzo de 2013, para permitir que todos los conductores “se puedan equipar de etilómetros de forma adecuada y a un precio justo”, como ha indicado el Ministro de Interior francés, Manuel Valls. Asimismo el Ministro francés ha anunciado que estudiará la conveniencia de mantener la obligatoriedad de dicha medida, lo que someterá en próximas fechas a consulta del Consejo Nacional de Seguridad Vial y de las asociaciones de conductores y de víctimas de la carretera.

Nuevo permiso de conducir europeo

La CE ha adoptado una modificación de la Directiva 2006/126 sobre permisos de conducción, que introducirá, a partir del próximo 19 de enero de 2013, un único modelo de permiso de conducción a nivel europeo, nuevas categorías de permisos y reducirá el fraude con elementos de seguridad en los permisos.

A partir de esa fecha, todos los permisos de conducir que se emitan seguirán

un modelo armonizado a nivel europeo y así se evitará que existan los más de 100 permisos diferentes que hay en la actualidad en toda la Unión Europea.

La modificación adoptada por la Comisión, entre otras cosas, actualiza los códigos del modelo de licencia europeo y tiene en cuenta los derechos adquiridos en virtud de la normativa anterior; clarifica el examen de conducir de las cate-

gorías de vehículos C y D equipados con sistemas de transmisión híbridos o semiautomáticos; permite que los conductores no profesionales de la categoría C1 se beneficien de unas condiciones de examen de conducir menos exigentes que los de los conductores profesionales; y modifica los requisitos de motocicletas exigidas en exámenes de conducir.

La CNC pide a Fomento retirar el canon del transporte regular

La Comisión Nacional de la Competencia, CNC, ha recomendado al Ministerio de Fomento que no aplique el canon que prevé cobrar a las empresas de transporte de viajeros que explotan concesiones de líneas regulares de titularidad estatal. El organismo estima que esta “figura recaudatoria” puede restringir la competencia entre operadores por hacerse con la explotación de un servicio, e “impactar” en el precio que pagan los viajeros.



“Los usuarios pueden verse forzados a soportar directamente dicho canon o una parte significativa del mismo, a través de la tarifa, eliminándose en parte los beneficios que podrían derivarse de una mayor competencia”, indica la CNC en el informe que ha elaborado sobre el Anteproyecto de Ley de modificación de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, LOTT.

Asimismo, destaca que podría darse el “absurdo” caso de en aquellas concesiones de transporte que reciben compensación pública por tratarse de servicios deficitarios, la empresa tuviese que satisfacer el canon en tanto que simultáneamente recibe compensaciones económicas.

En su análisis de la reforma de la LOTT, el organismo que preside Joaquín García Bernaldo de Quirós también emplaza a Fomento a eliminar el derecho de preferencia que una empresa de autobuses tiene ante la renovación de un contrato. Considera que “desvirtúa completamente las tensiones competitivas” entre empresas del sector.

De igual forma, aconseja suprimir la obligación de subrogación de personal cuando una línea de transporte cambia de

compañía explotadora, y dejar este aspecto a la libre elección del nuevo operador del servicio.

Tasa de Vado Ayuntamiento de Madrid

Con motivo de la declaración de nulidad de la modificación de la fórmula de cálculo de la Tasa por aprovechamiento del dominio público local con pasos de vehículos (quedando afectados los ejercicios 2006-2012), se ha procedido a dejar sin efecto la Matrícula (emisión de recibos) relativa al año 2012. En lugar del recibo habitual, los contribuyentes recibirán por correo certificado con acuse de recibo, una carta explicativa y un abonaré con la liquidación de la tasa para el ejercicio 2012. Tampoco se realizará el cargo en cuenta a los contribuyentes que lo tengan domiciliado.

La liquidación se realiza conforme a la Ordenanza Fiscal vigente con anterioridad a la modificación anulada (Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Utilización Privativa o Aprovechamiento Especial del Dominio Público Local, aprobada por el Acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Madrid de 9 de octubre de 2001 y publicada en el BOCM del 22.11.2001) y establece los siguientes elementos tributarios a tener en cuenta para el cálculo:

1. Tarifa aplicable por cada metro lineal o fracción en función de la categoría vial.
2. Longitud del paso de vehículos, que será:
 - a. La longitud en metros lineales del rebaje del bordillo de la acera.
 - b. La longitud en metros lineales de la entrada, incrementada en un metro a cada lado, cuando no exista rebaje.

La cuota será el resultado de multiplicar la longitud por la tarifa, establecida en función de la categoría de la calle. Más información en el Portal del Contribuyente de la página Web del Ayuntamiento de Madrid www.madrid.es.

¿Deben los/as Acompañantes/as llevar en su ruta algún tipo de acreditación?



Este es un tema a resolver entre la entidad organizadora del servicio de que se trate y el transportista que vaya a reali-

zarlo. Así viene establecido en el art. 8 del R.D. 443/2001, de 27 de abril, sobre condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores, que dice que deberá estar acreditado por la entidad organizadora o por el transportista.

La acreditación solo se refiere a una persona, distinta del conductor (acreditada por el organizador del servicio o por el transportista), que conozca los

mecanismos de seguridad del vehículo y cuide y acompañe a los menores, tal y como se recoge en el art. 8 del R.D. 443/2001.

Podrá consistir en un contrato o un compromiso entre unos y otros, o algún documento en el que conste y se justifique la presencia de un acompañante en el vehículo, haciendo referencia a ese artículo.

Tengo una tarjeta VD con 5 copias. ¿Puedo realizar su visado para 4 copias o menos?

El artículo 15 de la Orden del Ministerio de Fomento de 23 de julio de 1997, en materia de autorizaciones de transporte discrecional y privado

complementario de viajeros en autobús es claro cuando dice que los titulares de autorizaciones VDN siempre deben disponer como mínimo de cin-

co autobuses. Por tanto, una empresa con cinco copias de VD deberá visarlas todas, para no incumplir dicho mínimo.

¿Puede una empresa alquilar sus microbuses sin conductor a otra?

Desde la entrada en vigor de la Ley Ómnibus, el servicio de alquiler sin conductor quedó totalmente liberado y, por tanto, para el ejercicio de esta actividad no es necesario estar en disposición de ninguna autorización de transporte (auxiliar o complementaria, como era el caso). Por tanto, la empresa que quiera alquilar sus vehículos a un tercero, deberá cumplir las obligaciones exigidas por la normativa fiscal, laboral o social, etc, para el ejercicio de esa actividad, pero ya no tendrá que disponer de autorizaciones de transporte.

Por otro lado, los vehículos que la empresa arrendadora vaya a dedicar a esta actividad, deberán estar destinados a un servicio público de alquiler sin conductor, tanto en su permiso de circulación como en la ficha de inspección técnica.

Si una tercera empresa fuera a solicitar altas de copia de VD con esos vehículos alquilados deberá aportar al expediente, además de los permisos de circulación y fichas técnicas, el correspondiente contrato de arrendamiento de vehículos entre las partes.



Si el arrendatario estuviera exento de autorizaciones de transporte, no obstante, deberá estar en posesión del contrato de arrendamiento y los vehículos deberán estar destinados al servicio público de alquiler sin conductor.

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.

Sancionado por no justificar los días libres



Se siguen produciendo, y cada vez en mayor medida, sanciones por parte de la Administración relativas a la justificación de los registros de conducción y descanso de los conductores, sanciones consideradas de naturaleza muy grave y con un importe muy elevado. En la mayoría de los casos la sanción se produce sin observar la normativa legal en la materia que indica que los descansos diarios o semanales no deben justificarse ni con Certificado de Actividades, ni a través de discos diagrama o anotaciones en la Tarjeta del conductor del tacógrafo digital.

No se puede exigir a los conductores que demuestren en carretera que han realizado el descanso diario o semanal.

Sancionado por parar y recoger viajeros en un hotel



En Madrid cada vez se suceden con más frecuencia el acoso y sanción a los autocares que realizan un servicio discrecional y paran a las puertas de un Hotel a recoger/bajar viajeros en el municipio de Madrid.

En este caso, la empresa de transportes se encontraba realizando un servicio discrecional con un elevado número de vehículos para el traslado de más de 600 personas para un Congreso.

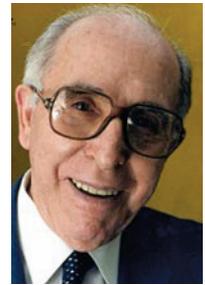
Los vehículos de la empresa de transportes se encontraban con antelación en el punto de recogida de los usuarios para su traslado en la puerta del Hotel. La parada y recogida de los viajeros en la puerta del Hotel se realizó de manera ordenada y de la forma más diligente y rápida posible, sin causar trastorno alguno al resto de la circulación vial, no produciéndose en ningún momento estacionamiento del vehículo en el carril de circulación, sino una parada obligatoria en la puerta del Hotel para la recogida del grupo de usuarios a trasladar.

La empresa fue objeto de la imposición a cada uno de los vehículos que iban parando para la recogida de los viajeros de denuncias por parte del Controlador del S.E.R. sin explicación alguna por parte del Agente.

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.

Ramón Areces (1904-1989)

Fundador de El Corte Inglés



Ramón Areces nació en La Mata (Asturias) y con 15 años emigró a Cuba, obligado un poco por la precaria situación económica de su familia. Allí empezó a trabajar junto a su tío Cesar Rodríguez, que gozaba de buena posición en La Habana. Con 16 años fue contratado como chico de los recados en los Almacenes “El Encanto”, un próspero negocio comercial regentado por emigrantes asturianos.

Con 20 años se marchó a Estados Unidos y Canadá para estudiar inglés y economía, al tiempo que trabajaba en una empresa dedicada a la importación. Cuatro años después regresó de nuevo a La Habana y ya en 1935 tras los conocimientos y experiencia adquiridos en el negocio de los grandes almacenes, decide retornar a España, con la idea de introducir el concepto de grandes almacenes.

Para llevar a cabo su proyecto adquirió en Madrid un pequeño establecimiento dedicado a la sastrería y la confección, llamado El Corte Inglés, y, para poner en pie el negocio, contó una vez más con el apoyo de su tío César Rodríguez, que aportó el capital necesario para gestionar el traspaso.

Decidió conservar el nombre original de la tienda y diseñó la estructura y la estrategia empresarial de una compañía que se convirtió en la primera empresa privada no financiera del país y, con los años, en la cadena de grandes almacenes más prestigiosa del comercio nacional.

Durante la Guerra Civil, Areces mantuvo abierto su negocio y, tras finalizar el conflicto, dio los primeros pasos para impulsar su crecimiento. El Corte Inglés se constituyó en sociedad limitada en 1940 y, después de una ampliación de capital, se cambió el objeto social de la empresa para que pudiera comercializarse todo tipo de artículos. Con el concepto de gran almacén como idea empre-

sarial, César Rodríguez, socio mayoritario en la nueva sociedad, adquirió un edificio de seis plantas en la madrileña calle Preciados, justo enfrente de su gran competidor, el almacén de Galerías Preciados.

La expansión del negocio de Areces se ini-

ció entonces y ya no se detuvo. La cadena consiguió autofinanciarse gracias al capital inyectado por Rodríguez, primero, y siguiendo una política de reinversión de beneficios, después. No obstante, los primeros años no fueron fáciles debido, fundamentalmente, a la escasez de suministros de la España de posguerra y a la fuerte competencia de Galerías Preciados, la compañía de Pepín Fernández que se expandía con éxito por varias ciudades del país.

Para paliar la escasez de mercancías, el empresario asturiano creó en 1949 INDUYCO, la primera filial de El Corte Inglés, dedicada a la fabricación textil, y para hacer frente a su principal competidor apostó por la calidad y la exclusividad de sus productos, con el objetivo de captar a los clientes más exigentes y elitistas.

Se había iniciado la década de los sesenta y César Rodríguez abandonó Cuba para instalarse en España con una fortuna considerable destinada a inyectar liquidez a la empresa que gestionaba su sobrino. En 1962, Areces inauguró un nuevo centro de El Corte Inglés en Barcelona. Rodríguez murió en 1966 sin hijos y todo su capital se invirtió en el negocio, lo que propició que se acelerara su expansión.

Ya con Areces en la presidencia, se abrieron nuevos almacenes en Madrid y sucursales en varias provincias españolas. La compañía comenzó también a diversificar su negocio hacia el sector servicios, creando filiales competitivas en los mercados de viajes, decoración, seguros, telecomunicaciones o informática.

Enfermo desde 1972 por una hemiplejía que lo apartó largas temporadas de sus negocios, en marzo de 1976 creó la Fun-

dación Ramón Areces, institución de carácter cultural que nació con el objetivo de fomentar y desarrollar la educación, la cultura y la investigación científica y técnica. Cuando falleció en 1989, la Fundación heredó su patrimonio empresarial y su sobrino Isidro Álvarez asumió la presidencia de El Corte Inglés.



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.- Gasoleo 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 Gasoleo	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 Titulo 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 Técnico 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	05/10/2012	I.- Exhibición de Medios Audiovisuales en los Autocares II.- Calendario Laboral 2013 III.- Información del Ayuntamiento de Madrid sobre la Tasa de Vado IV.- Calendario de Impuestos del Mes de Octubre
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	31/10/2012	I.- Modificación Fecha Pruebas Capacitación Profesional II.- Convenio Riesgos Laborales AETRAM – IRSST CAM III.- Calendario de Impuestos del Mes de Noviembre
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	12/11/2012	I.- Campaña de Vigilancia y Control Del Transporte Escolar y de Menores II.- Calendario Laboral 2013 III.- Acuerdo Descuentos Gasoil CEPESA – AETRAM IV.- Límite Pago en Efectivo de 2.500 €
		31/10/2012	I.- Ayuntamiento de Madrid: Gestión de Eventos de Transporte II.- CASTROSUA: Nueva Incorporación al Círculo de Empresas Colaboradoras III.- Ley de Morosidad: Reducción de Plazos de Pago en 2013



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

