

aetram

ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS
DE TRANSPORTE EN AUTOCAR
DE MADRID

17

2013



Julio Muñoz-Reja
Secretario General del SLT

Proformatrans, entidad especializada en formación en el transporte, gestionamos e impartimos la formación de las empresas,.

Disponemos de un catálogo de cursos de todas las materias (PRL., calidad, administración, ofimática. Etc...)

PROFORMATRANS ofrece diversos cursos del sector del transporte:

- Formación Continua para la renovación del CAP tanto para el transporte por carretera de mercancías como de viajeros.
- Mercancías Peligrosas.
- Curso de PMR (Personas de movilidad reducida)
- Curso Primeros Auxilios
- Curso de Extinción de Incendios
- Curso de Atención al Cliente.
- Curso de Conducción Eficiente
- Curso de Seguridad
- Curso de PRL (Prevención de Riesgos Laborales en el Transporte)
- Curso de Tacógrafo Digital
- Jornadas de Evacuación para el transporte escolar
- Curso de Transporte Internacional
- Curso Básico Comercio Internacional
- Curso Agente de Planificación de Transporte (Capacitación Transporte)
- Organización del Transporte y la Distribución (Certificado de Profesionalidad)



PROFORMATRANS
RONDA DE TOLEDO, 1
28005 MADRID
Telf.: 91 319 59 08
formación@formatrans.org

EDITORIAL



Querido asociado:

Cuando esta revista se encuentre en tus manos, me dispondré a dejar la presidencia de nuestra querida Asociación. Después de ocho años al frente de AETRAM, he decidido no presentarme a la reelección y dar paso a nuevos candidatos que puedan aportar frescura y nuevas visiones en la resolución de los problemas que tiene planteado nuestro Sector.

Han sido ochos años de trabajo y dedicación. Algunos objetivos se alcanzaron y otros no ha sido posible.

Creo que la crisis económica, que ha azotado sin piedad nuestras empresas durante los últimos años, ha sido la verdadera causa que nos ha imposibilitado alcanzar el principal objetivo que tanto mi Junta Directiva, como yo, nos habíamos marcado: MEJORAR LA RENTABILIDAD DE NUESTRAS EMPRESAS.

Sin embargo, después de todo, y haciendo un esfuerzo por ver con cierto optimismo el futuro, creo que la crisis purgará nuestro Sector y corregirá los desajustes existentes entre la oferta y la demanda. Por fin, según los expertos, parece que a mediados del próximo año empezará claramente la recuperación económica y, los que hayan sido capaces de resistir, saldrán fortalecidos. Esto es lo que tienen las epidemias...

En mi despedida, aprovechando este Editorial, mi último Editorial, quiero dar las gracias a todos los miembros de la Junta Directiva que me han acompañado en esta andadura por su ayuda, por su esfuerzo y por compartir conmigo la visión y misión que tenía que tener la nueva AETRAM. Quiero dar la gracias al equipo humano de AETRAM: Jesús, Juan Manuel y Ana por su disposición y afecto que me mostraron en todo momento.

Quiero agradecer al Sindicato Libre de Transportes su esfuerzo por compartir con AETRAM la visión a largo plazo de nuestro Sector, por compartir con AETRAM las verdaderas debilidades que sufre nuestro Sector y las amenazas que apuntan hacia el mismo, y quiero agradecerle, además, su decidido compromiso con el futuro del Transporte Discrecional Madrileño.

También deseo reconocer a los representantes de la Consejería de Transportes de la Comunidad de Madrid el tiempo que me dedicaron para exponerles nuestros problemas e inquietudes. Ahora, ya conocen sobradamente nuestro Sector y espero que arbitren medidas en pro de nuestros justos y legítimos intereses.

Por último, deseo expresar mi especial agradecimiento a los asociados de AETRAM por la confianza que depositaron en mí y en mi Junta Directiva, al confiarme los destinos de nuestra Asociación durante estos años.

A mi sucesor le deseo, como no puede ser de otra manera, todos los éxitos y, ojalá, alcance los objetivos que a mí se me resistieron. Siempre estaré a su disposición.

Un fuerte abrazo, y hasta siempre.

Esteban Rivas Vázquez
Presidente de AETRAM

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

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

Impresión

Gráficas Aries

Fotomecánica

infoycomunicación, 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 Nº17 • 2013

Depósito legal: M-31131-2006



En la sección Vidas Emprendedoras rendimos homenaje a José Cosmen.

Página 31



Hablamos con Miguel Angel Alonso, director comercial de Buses de MAN para España. MAN Truck & Bus Iberia acaba de cumplir 25 años de actividad en nuestro país.

Página 16



Nuestro protagonista de este número es Julio Muñoz-Reja, secretario general del SLT.

Página 18

Cita:

“El liderazgo no consiste en cambiar a los demás, sino en inspirarles con el propio ejemplo para conseguir los objetivos propuestos”.

C.K. Prahalad

ARIO

3 editorial

6 aetram

- Ley 9/2013. Modificación de la LOTT
 - Recuperar IVA en facturas impagadas
 - El IVA en Alemania
 - Excepción del descanso a los 12 días en el extranjero
-

12 anetra

14 ceim

16 empresas colaboradoras

MAN

18 protagonista

Julio Muñoz-Reja, secretario general del SLT

23 desarrollo profesional

24 actualidad del sector

- Fomento estudia poner Bus-Vao en más entradas a Madrid
 - El precio del gasóleo sin impuestos sube y ya es el 7º más caro de Europa
 - Europa quiere fusionar el permiso de conducir con la tarjeta de conductor
 - Fomento impondrá que los autobuses interurbanos tengan parada en los aeropuertos
 - El céntimo sanitario camino de anularse por la UE
-

31 vidas emprendedoras

32 sanciones indebidas

32 comprar y vender

33 línea directa

34 resumen circulares informativas

35 círculo de empresas colaboradoras

Ley 9/2013. Modificación de la LOTT

Se ha publicado en el BOE de fecha 5 de julio de los presentes la Ley 9/2013, de modificación de la Ley 16/1987 de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT). Su entrada en vigor fue el pasado 25 de julio de 2013.

Esta modificación viene motivada por los cambios experimentados en el mercado de transporte de viajeros tanto en el ámbito nacional como en el de la Unión Europea, los cuales han aconsejado llevar a cabo una revisión del contenido de la LOTT para adaptarla, tanto a la normativa Comunitaria como a la nacional reciente. En este sentido se han incorporado a la LOTT las nuevas exigencias introducidas por los Reglamentos CEE1071, 1072 y 1073/2009, por el que se establecen normas comunes sobre acceso al mercado internacional de transporte así como las relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista, requisitos de establecimiento, competencia profesional y capacidad financiera, lo que implica que las empresas deberán contar con un domicilio situado en España en el que deben conservarse todos los documentos relativos al funcionamiento de la empresa, debe disponerse de firma electrónica y equipamiento informático así como otras formalidades para el normal desenvolvimiento de la empresa.

Las principales modificaciones son las siguientes:

- Los transportes regulares de uso especial contratados por las distintas Administraciones públicas deberán someterse a las reglas contenidas en la legislación sobre contratos del sector público, abriendo así la posibilidad de contratación de larga duración (hasta un máximo de 10 años) a priori favorable para la estabilidad de las empresas en la actual situación de crisis.
- Desaparece el llamado “derecho de preferencia” establecido en el artículo 74 para las licitaciones de servicios regulares de uso general por el que se otorgaba una ventaja de 5 puntos a los concesionarios actuales sobre el resto de ofertantes, habiendo quedado establecido éste de forma residual y como sistema de desempate (para ofertas iguales).
- Se aumenta la cuantía de la controversia que presume el acuerdo de sometimiento a Juntas Arbitrales, pasando de 6.000 € a 15.000 €.
- Se modifica la cuantía en la Responsabilidad por pérdidas y daños de equipaje para adaptarla al Reglamento UE 181/2011, pasando a 1.200 € por pieza en caso de accidente. En el resto de supuestos queda fijada en 450 € por pieza.
 - La autorización de transporte público de viajeros habilita tanto para realizar transportes de esta clase como para intermediar en su contratación.
 - La Administración podrá optar por la adjudicación directa del contrato cuando su valor anual medio, se estime en menos de 100.000 euros anuales.



- Se cambia la denominación de Concesión de servicio regular de viajeros por la de Contrato de Gestión de Servicio Público.
- Se introduce el contenido mínimo de los Pliegos para las futuras licitaciones de los contratos de Gestión de Servicio Público, entre otras:
 - Se establece la obligatoriedad de subrogarse al personal del anterior concesionario en el caso de los nuevos adjudicatarios.
 - Se incluyen requisitos de solvencia técnica, profesional y económica que deberán acreditarse en el momento de la licitación.
 - Se insta un canon que deberá satisfacerse a la Administración por la Gestión del contrato de servicio público.
- Se establece una nueva tipificación de las infracciones así como la gradación de las mismas rebajando, en la mayoría de los casos, las cuantías económicas hasta un 30%. Igualmente el pago anticipado o pronto pago de la sanción se reduce en un 30%.

Finalmente indicar que con el fin de regularizar, aclarar y armonizar todos los preceptos, en el plazo de un año desde la entrada en vigor de esta Ley se deberá publicar un nuevo texto de la LOTT refundido y, en el plazo máximo de dos el Reglamento modificado, no obstante el actual ROTT se declara vigente en todo lo que no se oponga a lo dispuesto en esta Ley.

Tienes a tu disposición la Ley publicada en la página Web de la Asociación www.aetram.es dentro de la sección **NORMATIVA** del AREA ASOCIADOS.

Publicado el Convenio Discrecional en el BOCM

El Convenio regulador del Sector Discrecional ha tenido su publicación oficial en BOCM de fecha 13 de julio de los presentes (Convenio Colectivo del Sector de Transporte de Viajeros por Carretera de los Servicios Discrecionales y Turísticos, Regulares Temporales y Regulares de Uso Especial de la Comunidad de Madrid), junto con las Tablas Salariales correspondientes al presente año 2013.

Conforme a la Resolución de 17 de mayo de 2013, de la Dirección General de Trabajo, sobre registro, depósito y publicación del convenio colectivo del Sector de Transporte de Viajeros por Carretera de los Servicios Discrecionales y Turísticos, Regulares Temporales y Regulares de Uso Especial (código número 28012065012003) se resuelve la inscripción de dicho convenio en el Registro Especial de Convenios Colectivos de esta Dirección y procede al correspondiente depósito en este Organismo, así como disponer la publicación oficial del mismo.

El presente convenio tendrá una vigencia de cuatro años, 2013, 2014, 2015 y 2016. Tienes a tu disposición el texto completo del Convenio en el BOCM en la página Web de la Asociación www.aetram.es dentro de la sección **NORMATIVA** del AREA ASOCIADOS.



Orden Fom/1230/2013. Normas de control

Se ha publicado en el BOE de fecha 3 de julio de los presentes la Orden FOM/1230/2013, de 31 de mayo, por la que se establecen normas de control en relación con los transportes públicos de viajeros por carretera (deroga la anterior Orden FOM/3398/2002).

Esta norma, que ha entrado en vigor al día siguiente de su publicación en el BOE, revisa el contenido de la anterior norma reguladora, al “objeto de adecuarla a los cambios experimentados por el mercado de transporte terrestre de viajeros en el ámbito nacional y en el de la Unión Europea”.

Las modificaciones principales de la misma que afectan al Sector del Transporte Discrecional son las siguientes:

- LIBROS DE RUTA (Art. 1 y 2): Todos los vehículos destinados al transporte interior público discrecional interurbano deberán circular provistos del correspondiente libro de ruta, el cual se modifica respecto al modelo anterior y únicamente se deberá cumplir para los servicios DISCRECIONALES y TURISTICOS (fecha, origen, destino, tipo de servicio y contratante, eliminándose la anotación

de expediciones), suprimiéndose para el resto de tipos de servicios (servicio regular permanente o temporal de uso general, servicios de escolares, servicios de trabajadores, otros servicios de uso especial).

- LIBROS DE RECLAMACIONES (Art. 3): La obligatoriedad de disponer en el vehículo de un libro u hojas de reclamaciones en que los usuarios puedan formular sus quejas, queda establecida única y exclusivamente, para las empresas contratistas de los servicios de transporte público regular de viajeros de uso general y las empresas que gestionan las estaciones de transporte de viajeros, desapareciendo por tanto dicha obligatoriedad para las empresas de transporte discrecional y regular de uso especial.



Validez de los libros de ruta y reclamaciones (Disposición Transitoria Única): “Los libros de ruta y reclamaciones editados con arreglo a las exigencias de la anterior Orden, que actualmente se encuentren en poder de las empresas, podrán continuar siendo utilizados hasta su cumplimentación definitiva”.

Respecto al Artículo 5 de la Orden “Documentación de la colaboración de otros transportistas en la realización de transportes regulares de uso general y especial”, se mantiene como en la Orden anterior.

Tienes a tu disposición la Orden publicada en la página Web de la Asociación www.aetram.es dentro de la sección NORMATIVA del AREA ASOCIADOS.

DGT servicio de cita previa

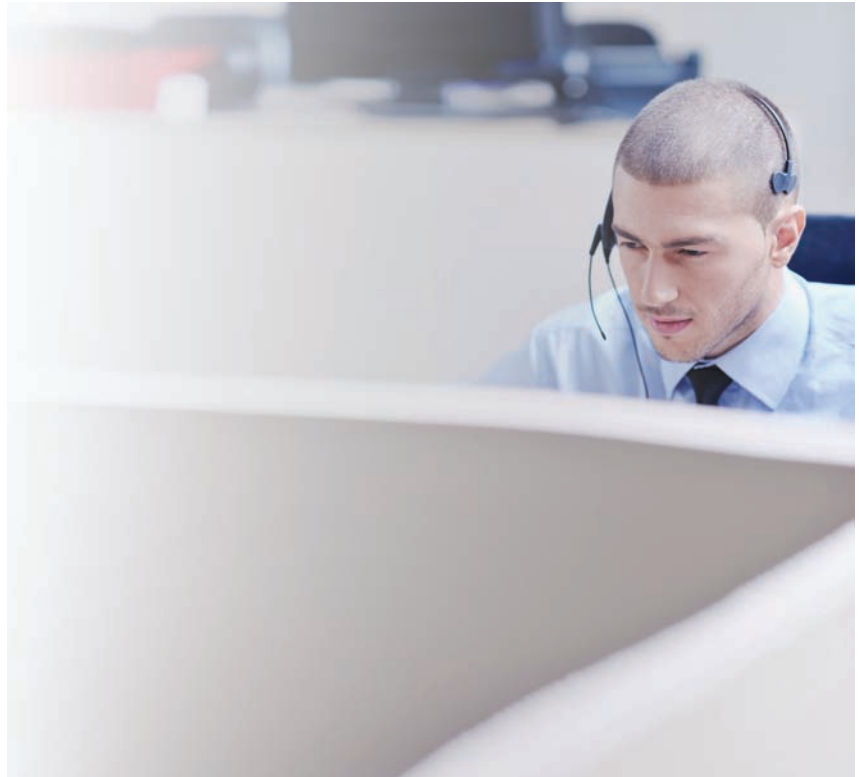
Desde el pasado 16 de septiembre todo los ciudadanos que tengan que acudir a la Jefatura Provincial de Tráfico de Madrid o Jefatura Local de Alcorcón para realizar algún trámite relacionado con vehículos, conductores y sanciones deberán solicitar cita previa, a través de internet o del 060, para ser atendido, dándosele cita dentro de los diez días siguientes a su petición y obteniéndose confirmación de la cita en el momento de su solicitud (ante cualquier imprevisto se puede modificar o cancelar la cita en el 060).

El procedimiento a seguir por Internet será:

- 1º. Entrar en www.dgt.es
- 2º. Pinchar en el botón CITA PREVIA TRAMITES
- 3º. Seleccionar el tipo de tramite a realizar.
- 4º. Complimentar los datos personales (propio interesado o representante debidamente autorizado).
- 5º. A continuación el sistema informático mostrara los días y horarios disponibles, para que se elija el que mejor conviene.
- 6º. Confirmación de la cita y obtención del recordatorio de la misma con los datos de la misma.

Acreditación de los servicios de prevención ajenos

De acuerdo con la normativa vigente en la materia de prevención de riesgos laborales (Reales Decretos 337/2010 y 843/2011) desde el 5 de julio de 2013, los Servicios de Prevención Ajenos (SPA) deben estar acreditados en las siguientes cuatro especialidades: Seguridad en el Trabajo, Higiene Industrial y Ergonomía, Psicología Aplicada y Medicina del Trabajo, para poder actuar como tales. La contratación con entidades que no estén acreditadas puede ocasionar a la empresa incidencias, tanto en la perspectiva del servicio y actividades contratadas, como en la adecuación de la modalidad preventiva adoptada por la empresa. Por todo ello, las empresas deben asegurarse de que su SPA está acreditado



en las cuatro especialidades indicadas consultando en la Web del Ministerio de Empleo y Seguridad Social dicha condición en <http://explotacion.mtin.gob.es/serpa> en su apartado de consultas/consultas acreditaciones.

Importancia de los informes comerciales

AETRAM dispone de un servicio a disposición de sus empresas asociadas sobre información documental de empresas de índole mercantil, patrimonial o jurídica. Esta información que se oferta a los asociados que así lo requieran, se realiza sobre aquellos clientes actuales con los que se estén realizando servicios o sobre futuros clientes con

los que se va a contratar un posible servicio de transporte de viajeros. Dicha información, previa solicitud-contratación del asociado, variara su contenido, la cual puede ser información mercantil, patrimonial, jurídica, solvencia económica, posibles impagados, etc. Desde AETRAM, consideramos que dicho servicio tiene gran importancia para el asociado transportista, ya que por ejemplo va a suponer que el transportista conozca con anterioridad a la firma de un contrato de transporte, si la fábrica, colegio, o agencia de viajes determinada tiene solvencia económica para realizar los pagos, si tiene alguna causa judicial pendiente o si posee bienes patrimoniales o mercantiles.

Recuperar IVA en facturas impagadas

Cuando un cliente no paga una factura y esta se ha reclamado por vía judicial o requerimiento notarial puede recuperarse el IVA no cobrado dejando pasar 6 meses desde su emisión y sin superar los 9 meses.

El artículo 80 de la Ley del IVA y el artículo 24 del Reglamento del IVA ofrecen la posibilidad de poder recuperar las cuotas de IVA devengado que hemos ingresado a Hacienda y que aún no hemos cobrado, estableciendo varias situaciones ante las cuales podemos realizar la modificación de la base imponible. Se permite la recuperación del IVA en dos supuestos concretos:

- Clientes morosos con deudas reclamadas judicialmente o requerimiento notarial.
- Clientes morosos en situación de concurso de acreedores.

La base imponible del impuesto puede reducirse cuando los créditos correspondientes a las cuotas repercutidas para las operaciones gravadas sean total o parcialmente incobra-

bles, considerándose como tal el importe que reúna las siguientes condiciones:

- Deben haber pasado por lo menos 6 meses desde el devengo del IVA sin que se haya obtenido el cobro de la totalidad o parte del importe. Este plazo se amplía a 1 año, por operaciones a plazo, o en el caso de empresas que su volumen de operaciones (sin incluir el IVA) el año anterior sea superior a 6.010.121,04 €.
- El cliente sea empresario o profesional o bien que la base imponible de la operación, IVA excluido, sea superior a 300 €.
- Debe haberse reclamado al deudor el pago de la deuda, ya sea mediante reclamación judicial o por medio de un requerimiento notarial.
- Existe un plazo de 3 meses para poder modificar la base imponible, que comienzan a contarse desde la finalización de los plazos de 6 meses o 1 año que hemos indicado anteriormente para considerar la operación como incobrable.

Otros requisitos a tener en cuenta son:

- Hay que emitir al cliente una factura rectificativa para modificar la base imponible.
- Las operaciones que originen la modificación de la base imponible deben haber sido correctamente facturadas y anotadas en los libros registro del IVA.
- En el plazo de 1 mes desde la fecha de emisión de la factura, hay que comunicar a la Agencia Tributaria la modificación de la base imponible rectificada.



El IVA en Alemania

A partir de octubre de 2013 se establecen nuevas reglas para la elaboración de los datos del IVA en el transporte internacional de viajeros en Alemania, en concreto a partir de dicha fecha los servicios que se efectúen se calcularán sin inversión del sujeto pasivo, quedando derogada la regla de la inversión del su-

jeto pasivo que regía hasta la fecha (hasta ahora la obligación de pago la tenía el perceptor del servicio, es decir, la Agencia de Viajes o Tour Operador, aunque en la realidad quien se daba de alta y pagaba no eran los perceptores de los servicios, sino las empresas transportistas por ser los titulares de los ve-

hículos que realizaban los servicios y a los que se les reclamaba el pago).

Por tanto, serán las empresas transportistas que realicen servicios con sus vehículos propios de transporte internacional de viajeros en Alemania, a partir del 1 de octubre de 2013, las que deberán abonar directamente el IVA.

Devolución céntimo sanitario en la CM



Desde el Comité Madrileño de Transportes se ha emitido nota de prensa por la que el Presidente de la Comunidad de Madrid, Don Ignacio Gonzalez, tras hacerse eco de las reiteradas peticiones del mencionado Comité, al que pertenece AETRAM, ha anunciado la devolución a los profesionales del sector del gravamen del Impuesto Especial sobre Hidrocarburos, conocido como "céntimo sanitario".

Esta medida afectará a unos 64.200 transportistas que operan en la Comunidad de Madrid, será recogida en la próxima Ley de Acompañamiento a los Presupuestos Generales de la Comunidad de Madrid para el ejercicio 2014.

Fiestas laborales 2014

El B.O.C.M. de 27 de septiembre ha publicado el Decreto 76/2013, de 26 de septiembre, del Consejo de Gobierno, por el que se establecen las Fiestas Laborales para el año 2014 en la Comunidad de Madrid, que reproducimos a continuación:

- 1 de Enero, Año Nuevo (miércoles).
- 6 de Enero, Epifanía del Señor (lunes).
- 17 de Abril, Jueves Santo (jueves).
- 18 de Abril, viernes Santo (viernes).
- 1 de Mayo, Fiesta del Trabajo (jueves).
- 2 de Mayo, Fiesta de la Comunidad de Madrid (viernes).
- 19 de Junio, Fiesta del Corpus Christi (jueves).
- 15 de Agosto, Asunción de la Virgen (viernes).

- 1 de Noviembre, Todos los Santos (sábado).
- 6 de Diciembre, Día de la Constitución Española (sábado).
- 8 de Diciembre, Día de la Inmaculada Concepción (lunes).
- 25 de Diciembre, Natividad del Señor (jueves).

Además de las doce fiestas relacionadas, se celebrarán en cada municipio dos fiestas locales.

Al igual que en años anteriores, la Di-

rección General de Trabajo del Ministerio de Trabajo e Inmigración publicará en el B.O.E. el Calendario Laboral para todo el territorio nacional, y del que te daremos cumplida información en el momento de su publicación.



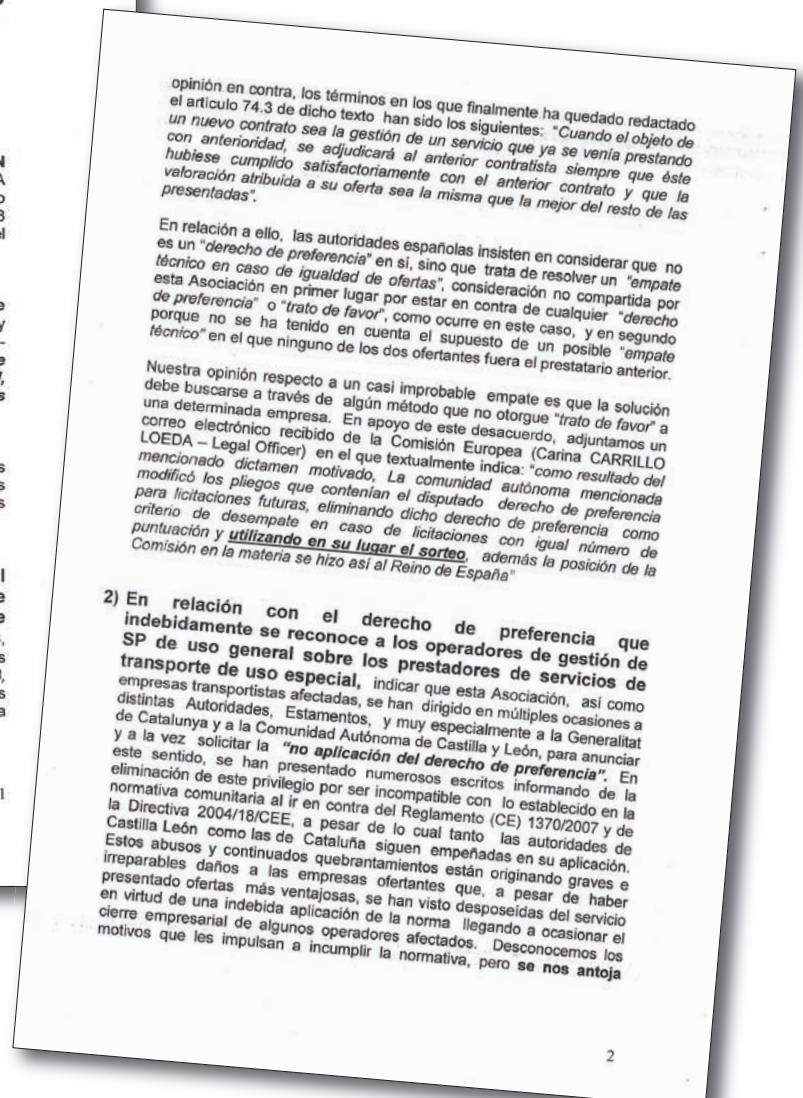
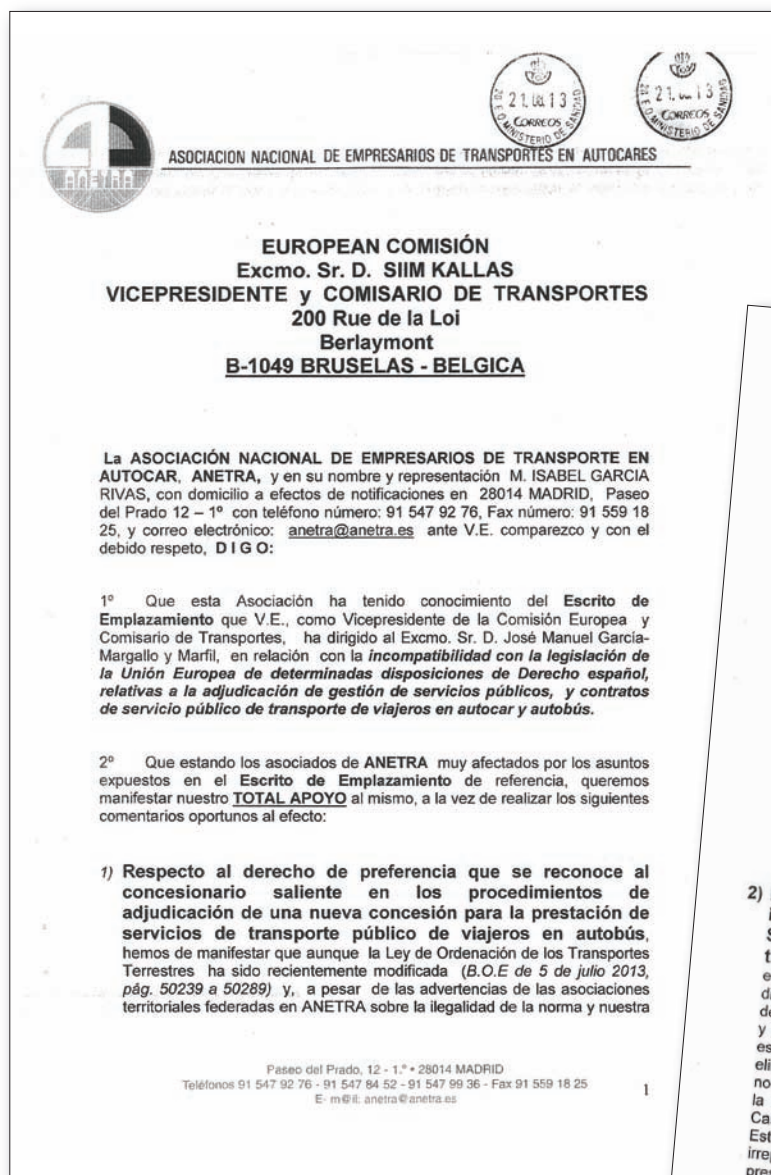
Excepción del descanso a los 12 días en el extranjero

De conformidad con el Reglamento de la Comunidad Europea 1073/2009, el cual modifica el Reglamento 561/2006, y que introdujo la "excepción del descanso a los 12 días en transporte internacional", a partir del próximo 1 de enero de 2014 solo se podrá acogerse a esta excepción si, además del resto de las condiciones, se cumple:

- 1º. El vehículo está equipado con tacógrafo digital y
- 2º. Si de tener lugar la conducción entre las 22.00 y las 06.00 horas, el vehículo cuente con varios conductores o se reduce a tres horas el periodo máximo de conducción continuada (para efectuar el descanso de 45 minutos).

ANETRA se posiciona ante la Comisión Europea sobre las irregularidades del sector

La Comisión Europea remitió al Gobierno de España un “Escrito de Emplazamiento” con motivo de las continuas quejas y protestas que se están presentando ante ese organismo por los reiterados incumplimientos por parte de España a la normativa comunitaria de transportes. ANETRA así como la mayoría de sus asociaciones provinciales consideraron oportuno elaborar un escrito de apoyo y presentarlo ante los máximos responsables de la Comisión Europea. El escrito remitido es el siguiente:



suficientemente grave que aún siendo concededores y conscientes de estar incumpliendo continúen en su pretensión, lo que en opinión de esta parte podría llegar a constituir un delito.

Por todo lo expresado, esta Asociación considera que NO EXISTE FUNDAMENTO alguno para beneficiar a determinadas empresas en detrimento de otras por aplicación de unos derechos obsoletos y caducos en la actualidad y, entiende, al igual que esa Comisión Europea, que la concesión de derechos de preferencia fundados en *la experiencia adquirida en anteriores contratos de gestión SP* NO PUEDE SER RECONOCIDO como criterio de adjudicación para nuevos contratos.

Igualmente nos permitimos recordar la opinión de la Comisión Nacional de la Competencia que asimismo, y como no podía ser de otra forma, es contraria a estas prácticas restrictivas y así, en su informe de 2010, contempla que existen otras alternativas menos restrictivas de la competencia: *"si se desea "premiar" la correcta prestación del servicio podrían establecerse incentivos"*

- 1) **En cuanto a la prórroga de las concesiones de servicio público de transporte por autocar y autobús** manifestar que, igualmente y en distintas ocasiones, esta Asociación ha venido denunciando la prórroga de los plazos concesionales. En nuestra opinión, la referida prórroga implica un **grave daño no solo para las empresas transportistas** que habían puesto sus miras en los futuros vencimientos de estos contratos aspirando a participar en concursos libres, **sino para los usuarios** que podrían beneficiarse de las ventajas que les proporcionaría la utilización de unos servicios con mejores condiciones al haber sido conseguidos en competencia y adjudicados a la mejor oferta, por lo que, a nuestro entender, y dicho sea con los debidos respetos, estas prórrogas solo pueden responder a los intereses de las actuales empresas prestatarias, nunca de los usuarios. Por ello, resulta paradójico que las Administraciones concedentes se digan defensoras de los intereses de los usuarios cuando resulta evidente que si realmente los hubieran tenido en cuenta habrían optado por sustituir o modificar las concesiones, pues basta recordar que los servicios que se adjudicaron mediante concursos libres mejoraron en mucho las condiciones respecto a tarifas, vehículos, número de expediciones, etc., en contra de las concesiones que estaban adjudicadas con anterioridad y que se otorgaron bajo un régimen de privilegios que excluyó la concurrencia empresarial.

Por ello, ANETRA, se viene oponiendo totalmente a la concesión de estas prórrogas, no sólo por considerarla, como esa Comisión, contraria a la normativa, sino al comprobar sus efectos ineficaces y negativos tanto para los usuarios como para el propio sector, ya que las prolongaciones de plazos provocan una firme restricción a la competencia y con ello un

3

cierre absoluto del mercado en algunos casos durante un tiempo excesivamente desproporcionado, como sería el supuesto de Cataluña. Tampoco creemos que resulta beneficioso intentar perpetuar en el tiempo a determinadas entidades que seguras de su buen hacer y quizá poco acostumbradas a la competencia pueden quedar "acomodadas" en su concesión perdiendo el músculo empresarial necesario para mantenerse en el mercado libre.

Por todo lo anterior,

SOLICITA a V.E.: admita este escrito y, teniendo en cuenta los comentarios expuestos, se adopten las medidas oportunas por parte de esa Comisión europea para conseguir que se eliminen definitivamente las disposiciones del Derecho español relativas a la adjudicación de gestión de servicios públicos y contratos de servicio público de transporte de viajeros en autocar y autobús contrarias e incompatibles con la legislación de la Unión Europea.

En Madrid a veintiuno de agosto de 2013.



Fdo: María Isabel García Rivas

4

Los empresarios son decisivos para solucionar la crisis económica

Bajo el lema “Más Empresa, Más Empleo”, CEIM Confederación Empresarial de Madrid-CEOE celebró su Asamblea General ordinaria. Durante su intervención, el presidente de CEIM, Arturo Fernández, dijo que es necesario que “la sociedad comprenda que los empresarios son una parte decisiva a la hora de contribuir a solucionar la actual situación económica”.

Por ello, Arturo Fernández, apuntó que desde hace tiempo en CEIM se viene trabajando por ser “una organización diferente, distinta y nueva”, que ofrezca oportunidades y soluciones a los problemas que actualmente tienen nuestros empresarios. “Utilidad, ése es el gran fin que debemos perseguir. Ser la herramienta fundamental de defensa de los intereses de nuestras asociaciones, sus oídos, sus ojos y su voz”, aseveró Fernández.

Asimismo, el presidente de los Empresarios de Madrid recalcó que la “apertura, independencia, transparencia y aus-

teridad son las características que deben tener hoy y mañana nuestras organizaciones empresariales”. Los elementos claves de la nueva CEIM serán, entre otros, la innovación, la promoción de la actividad económica e industrial, el medioambiente, las relaciones laborales, la formación y la promoción exterior. “Queremos que los empresarios de Madrid y los jóvenes emprendedores vean a CEIM como el soporte necesario en el que apoyar el desarrollo de sus iniciativas”, añadió Arturo Fernández.

En el acto de clausura también intervinieron, además del presidente de los Empresarios de Madrid, Arturo Fernández; el presidente de CEOE, Juan Rosell; la alcaldesa de Madrid, Ana Botella; el presidente del Consejo Social de la Universidad Autónoma de Madrid, Manuel Pizarro y el presidente de la Comunidad de Madrid, Ignacio González.

Eurovegas Centro de Convenciones

Durante la reunión trimestral del Comité Director de la Organización de Patronales de Capitales Europeas (OPCE), celebrada en Varsovia, los empresarios europeos aprobaron una declaración institucional de apoyo al proyecto Eurovegas en la Comunidad de Madrid. Después de que el presidente de la OPCE y de

CEIM, Arturo Fernández, informara sobre el desarrollo y puesta en marcha de este proyecto, los representantes empresariales de las capitales europeas -París, Bruselas, Berlín, Roma, Viena, Moscú, Lisboa, Madrid, Atenas, Varsovia, La Valetta y Nicosia- pusieron de manifiesto su interés en que Eurovegas se convierta en una realidad “cuanto antes”, por ser un proyecto que impulsará la actividad económica y empresarial de la Comunidad de Madrid y, en general, de toda España, al contribuir a la creación de empleo y progreso económico. A la vez, los empresarios europeos consideran

que las sinergias que dicho proyecto puede generar en el tejido económico europeo, será beneficioso para todos los sectores empresariales concernidos, convirtiendo Madrid en “el gran centro de convenciones empresariales de Europa”. La OPCE afirma, en su declaración institucional, que Eurovegas supone una “magnífica oportunidad” para que España y Madrid, en particular, potencien, también, su capacidad de atracción hacia Europa de empresas y turismo procedente de Latinoamérica y de países de África con perspectivas económicas emergentes a medio y largo plazo.



Valoración positiva de la rebaja de impuestos en Madrid

Los empresarios de Madrid valoran muy positivamente las medidas de rebajas de impuestos aprobadas recientemente por el Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid en el proyecto de ley de Presupuestos de la Comunidad

para el año 2014. La Confederación Empresarial de Madrid CEIM se ha manifestado reiteradamente a favor de una rebaja de la carga fiscal que soportan empresas y familias, porque es la mejor vía para la reactivación económica y

la generación de puestos de trabajo. Los datos económicos globales de la Comunidad de Madrid ponen de manifiesto que aliviar a empresas y familias de la asfixiante carga fiscal ofrece mejores resultados a medio y largo plazo.

D. Miguel Angel Alonso

MAN, 'Eficiencia personalizada'

El grupo MAN, con una experiencia de más de 250 años, es una de las empresas líderes del sector de la ingeniería aplicada al transporte, con un volumen de negocio anual de unos 15.800 millones de euros (2012). Como proveedor de camiones, autobuses, motores diésel, turbomaquinaria y sistemas de transmisión especiales, MAN da trabajo a cerca de 54.300 empleados en todo el mundo. Sus áreas comerciales mantienen posiciones de liderazgo en sus respectivos mercados.



MAN Truck & Bus Iberia acaba de cumplir 25 años de actividad en nuestro país, aunque antes ya se importaban vehículos de la marca alemana para los operadores nacionales. Lleva cerca de un año como socio colaborador de Aetram, ofreciendo una amplia gama de productos, desde todo tipo de chasis hasta unidades completas.

Miguel Angel Alonso es el director comercial de Buses de MAN para España. Lleva dos años poniendo en práctica la extensa experiencia acumulada a lo largo de su carrera en el Sector.

¿En qué situación se encuentra la compañía actualmente?

Tras un cuarto de siglo de presencia en España como filial de la marca, estamos totalmente consolidados. La central ha demostrado claramente su apuesta por el mercado español, la cual se mantendrá en el futuro, aún más ahora con nuestra pertenencia al Grupo Volkswagen. Más allá de los resultados, que han sido muy satisfactorios en el pasado más reciente, con el liderazgo del Sector que hemos alcanzado los dos últimos años, nuestra estrategia es a largo plazo, con la intención de estar cada día un poco más cerca de los clientes y convertirnos en sus socios de negocio.

¿A qué se debe su incorporación a Aetram?

MAN siempre está en constante búsqueda de vías para acercarse a los clientes. Aetram es una organización de referencia en el ámbito madrileño, pero con reconocimiento a nivel nacional. Es una apuesta clara de la marca por los operadores de Madrid, con la intención de poner a su disposición soluciones a medida que nazcan de un conocimiento mutuo



“Tras un cuarto de siglo de presencia en España como filial de la marca, estamos totalmente consolidados. La central ha demostrado claramente su apuesta por el mercado español, la cual se mantendrá en el futuro, aún más ahora con nuestra pertenencia al Grupo Volkswagen”

más estrecho. Podemos personalizar nuestro producto en función de sus necesidades específicas.

¿En qué consiste su oferta de producto?

Lo cierto es que estamos preparados para atender a cualquier demanda. Somos el único fabricante que, actualmente, tiene disponible toda su oferta de Lion's Chassis con motores Euro 6, lo que redundará en nuestra intención de colaborar estrechamente con la industria carrocerera nacional. Algunos de sus máximos exponentes, como Castrosua, Irizar y Beulas, también son socios colaboradores de Aetram. Esta oferta se completa con los vehículos integrales, como el Lion's Regio para los operadores del Consorcio o el Lion's Coach para el discrecional, destacando en este último su versión EfficientLine, diseñada para la reducción del consumo y que ya ha demostrado su eficiencia tanto en camiones como en autocares.

A todo ello se suman los servicios complementarios.

Por supuesto. Esa es la clave. El mejor producto se debe asociar a los mejores servicios. Nuestros clientes cuentan con MAN Solutions, un paquete de servicios a medida de las necesidades de cada uno de nuestros clientes, con opciones como MAN TeleMatics, financiación de marca, contratos de mantenimiento, cursos de conducción eficiente MAN PorfiDrive...etc. No quisiera olvidar la alta capacitación del personal de nuestra extensa red, atendida por profesionales continuamente formados para lograr que las visitas al taller sean lo más cortas posibles.



¿Cuál es el valor añadido que aporta MAN?

Considero que lo más importante es la inmediatez de respuesta ante cualquier solicitud de parte de los operadores. El proceso de construcción modular de nuestros vehículos nos permite reaccionar rápidamente a las necesidades del mercado. Y conviene recalcar que, desde mediados de 2013, toda nuestra oferta de chasis e integrales ya está disponible con motores Euro 6, adelantándonos a la entrada en vigor de la norma y siendo los primeros que lo ofrecemos en el mercado. Si a esto le sumamos la amplitud de nuestros servicios, podemos afirmar que cualquier cliente obtendrá en MAN la respuesta que necesita.

¿Qué previsiones tiene de cara al futuro próximo?

Pienso que hemos tocado fondo. La situación de tendencia negativa ya no se prolongará en el tiempo, aunque tampoco espero que la etapa de crecimiento sea demasiado rápida. Afron-

tamos el año 2014 con cierto optimismo, con una estabilidad del mercado que podría repuntar levemente, si bien es cierto que este impulso procederá del segmento urbano, gracias a la activación de los concursos municipales. El discrecional y el suburbano no se encuentran en su mejor momento, pero aún así MAN estará junto a sus clientes.



Julio Muñoz-Reja

Secretario General SLT

Desde sus inicios profesionales hace mas de 32 años, siempre ha estado relacionado con el mundo sindical del transporte. Antes de estar en el SLT pasó por las filas de UGT, donde entre otras actividades llevó la gestión de una oficina ambulante, en la que a través de un autocar estuvieron dando asesoramiento e información sindical por España y otros países de nuestro entorno. Nunca ha estado liberado, ni ha participado en el campo de la política.

SINDICATO

¿Cuándo se fundó el SLT y como fueron sus inicios?

El Sindicato Libre de Transporte, en siglas SLT, es un sindicato representativo de los trabajadores, en todas las mo-

dalidades del transporte y de las comunicaciones. Nació en el año 1988 con el objetivo de organizar y defender los derechos de los trabajadores del transporte por carretera. Así, en su inicio fue exclusivamente un Sindicato de Trans-

porte Terrestre, denominado Sindicato Libre de Transporte por carretera, aunque con posterioridad amplió sus objetivos a organizar a todos los trabajadores del transporte en general, pasando en el mes de marzo de 1994 a denominarse SINDICATO LIBRE DE TRANSPORTE.

En su trayectoria el SLT ha tenido acuerdos de colaboración con otros sindicatos, pero en la actualidad es una organización sindical absolutamente autónoma e independiente.

¿Que representatividad ostenta en la Comunidad de Madrid?

El SLT es el Sindicato más representativo en el sector de transporte por carretera en la Comunidad de Madrid con más de un 50 % de representatividad y 172 delegados y siendo ya el tercero en Cataluña con más de 30 delegados, el segundo en Extremadura y con representatividad en casi todas las Comunidades Autónomas, hace que el Sindicato libre de Transporte se convierta ya en la tercera fuerza sindical en dicho sector a nivel nacional, con más de un 15% de representatividad. Todo ello hace que debemos dedicar un esfuerzo especial a la formación de los delegados y miembros de Comités de Empresa electos en las candidaturas del sindicato, representantes sindicales en general y afiliados en todas las materias relacionadas con las relaciones laborales en el sector del transporte y de toda la normativa que rige en el sector.

¿Cómo ve la sindicalización de los trabajadores en nuestro sector, sobre el total de trabajadores del sector, que porcentaje de afiliados tiene el SLT?

La implantación a nivel estatal de esta entidad se ratifica y comprueba con el



“Para que las empresas tengan convenio propio deben tener antes representantes sindicales”

alto nivel de afiliación y confianza que muestran los trabajadores del sector, llegando a contar con más de 5.000 afiliados a nivel estatal.

En el transporte discrecional tenemos en Madrid en torno a los 70 delegados y en el regular sobre los 100.

En cuanto al número de afiliados tenemos algo más de 1.600 de discrecional y cerca de los 1.800 en regular.

¿En que otras regiones de España tienen presencia?

El SLT cuenta con una sede central en la Comunidad de Madrid y otras sedes en las Comunidades Autónomas de Cataluña, Castilla La Mancha, Andalucía y Extremadura.

¿Trabaja también en otros sectores del transporte?

El SLT es una organización de trabajadores a nivel estatal que integra a todos los sectores relacionados con el transporte: mercancías, viajeros, sanitarios, garajes, alquiler de vehículos, sector aéreo, ferroviario.

¿Con cuántos profesionales cuenta el SLT para atender al sector discrecional en Madrid?

La entidad cuenta con personal cualificado: abogados, licenciados en ciencias del trabajo, economistas, diplomados en relaciones laborales, administrativos, etc., prestando asesoramiento en materia jurídica laboral, prevención de riesgos laborales, pensiones, políticas de empleo, etc.

El objetivo principal del SLT es la organización de los trabajadores, tanto por cuenta ajena como por cuenta propia, del sector del transporte. Como objetivos específicos el SLT tiene como propósito la defensa de los intereses de los trabajadores y el acrecentamiento de su bienestar social, económico, moral e intelectual. A su vez, esta organización persigue lograr que los poderes públicos favorezcan los intereses del trabajo así como la defensa de los jubilados, pensionistas, parados, etc. pa-



“No existe otro convenio en el transporte con mas flexibilidad que el de Madrid”

ra las mejoras económicas y sociales de los mismos.

¿Cuales son las tareas que les ocupan mas tiempo?

El objetivo principal del SLT es la organización de los trabajadores, tanto por cuenta ajena como por cuenta propia, del sector del transporte. Como objetivos específicos el SLT tiene como propósito la defensa de los intereses de los trabajadores y el acrecentamiento de su bienestar social, económico, moral e intelectual. A su vez, esta organización persigue lograr que los poderes públicos favorezcan los intereses del trabajo así como la defensa de los jubilados, pensionistas, parados, etc. para las mejoras económicas y sociales de los mismos. Lo que mas tiempo nos ocupa es el asesoramiento en materia jurídica laboral, prevención de riesgos laborales, pensiones, políticas de empleo, etc. Nuestro departamento jurídico actualmente tiene mucha demanda y están bastante ocupadas. Llevando al Sindicato a un punto extraordinario de casos ganados en los Tribunales.

¿Existe mucha conflictividad en el sector?

Ante la situación de algunas empresas afectadas por los recortes de la Admi-

nistración madrileña, desde este sindicato solicitamos a la misma que estos se realicen de manera justa y equitativa afectando proporcionalmente a empresas públicas y privadas.

Lo que está pasando en Madrid, con las empresas integradas en el consorcio, entendemos que se extiende a muchas otras comunidades y provincias y desde nuestro sindicato abogamos por una política de transporte equilibrada y sensata que mantenga el equilibrio del sector y de sus empresas.

CONVENIO

Convenio de Empresa o del Sector Con la última Reforma Laboral se da prioridad a los convenios de empresa sobre los sectoriales. Sin embargo parece razonable que se recomiende a las empresas adherirse al convenio sectorial pues de esta manera se pueden garantizar unas condiciones de competitividad de las empresas más homogéneas, que generen unos compromisos mínimos para todos. ¿Cómo lo ve usted?

Por un lado, decir que las empresas no deben de adherirse, pues el único convenio que pueden aplicar es el existente del sector.

Primero, las empresas para que tengan un convenio propio deben tener re-

presentantes sindicales que autoricen la firma de dicho convenio y no creo que haya representantes que vayan a firmar por debajo del provincial.

Segundo, en todo caso, los conceptos fijos y sociales serán iguales para todos, pues de no ser así y no regirse por el convenio del sector la muerte del mismo estaría asegurada, dada la competencia salvaje y desleal que se crearía por ello. No creo que este sector este para más florituras.

Problemas de la atomización

Por otro lado si analizamos a las empresas de transporte discrecional de Madrid, por nº de trabajadores contratados, observamos que en torno al 85% tienen en sus plantillas menos de 10 empleados. Considerando además que la mayoría de las empresas, sobre todo las que forman ese 85% son empresas familiares en las que fundamentalmente trabajan los miembros de la familia, ¿No cree usted que estas empresas puedan tener ya sus convenios de empresa y casi diría yo que convenios de familia que puedan

“Nosotros hemos cumplido nuestras asignaturas congelando salarios en 2012 y 2013”

ser incluso mas flexibles que el convenio sectorial y que por tanto puedan competir en mejores condiciones que las del 15% restante?

Las mayorías de esas empresas, vuelvo a reincidir, que el convenio de aplicación es el sectorial, y si realmente los trabajadores pertenecientes a la misma son familiares, tienen varias vías de poder ser contratados, una de ellas la de autónomo. Además, no creo que tuvieran que tener problemas con los mismos a la hora del cumplimiento del convenio.

Bolsa de horas

En el nuevo convenio se ha mejorado el cómputo de jornada pasando de hacerlo bisemanal a cuatrisesemanal, lo que permite gestionar mejor las jornadas irregulares que tenemos en el discrecional, puesto que se genera

una bolsa de horas de trabajo, presencia o disponibilidad que deja compensar unas semanas de mayor intensidad de trabajo con las de menos sin tener que abonar horas extras. Sin embargo muchos empresarios consideran que este margen de 4 semanas, en la situación actual en la que estamos sigue siendo insuficiente puesto que no se pueden compensar las temporadas bajas con las altas, que normalmente suelen ser de más de un mes. Esto está haciendo que peligre la continuidad de algunos puestos de trabajo, justo lo que el SLT quiere evitar. Teniendo en cuenta que el ET y el RD de Jornadas Especiales permiten que las jornadas se puedan computar anualmente y que las horas extras se puedan compensar en los 4 meses siguientes, ¿No considera que esto se podría revisar?

Entiendo que al día de hoy no existe ningún convenio en el transporte, en todo el territorio español, que de más flexibilidad que el 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.

Este cambio nos ha supuesto un gran desgaste, pero entendíamos que era necesario para el mantenimiento de

“La competencia desleal y tirar los precios atrae a la inseguridad en el transporte”



puestos de trabajo. No obstante quiero aclarar que las horas de trabajo presencia o disponibilidad se van sumando en una bolsa de horas en computo cuatrimestral siendo anteriormente bimestral.

Con el nuevo duplica el tiempo en el que pueda compensarse, pero debe de tenerse en cuenta que diariamente se le asegurara la jornada de trabajo de ocho horas. Es decir, que la bolsa de horas corresponderán a aquellas que sobrepasen de ocho horas diarias de tiempo efectivo de trabajo y aquellas de presencia o disponibilidad pudiendo pagarse ese exceso acumulándolo trimestralmente bien en descansos o económicamente.

Vincular salarios a Productividad

En muchos sectores y desde la Unión Europea se habla cada vez con más fuerza de vincular los salarios con la propia productividad del trabajador, más que hablar de subidas fijas o de IPC. Dado que en nuestro sector es de servicios y tiene un componente importante de atención al cliente y de buen desempeño, ¿Cree que esta es nuestra asignatura pendiente para modernizar aún más el convenio?

Nosotros hemos cumplido con nuestras asignaturas, sino pregúntele a los trabajadores que el año 2012 se congeló el salario cuando le correspondía y estaba firmada la subida de un 3,9%. Idem en el 2013, que se firmo una congelación salarial. Y para el resto de años la subida no tiene relación de los IPC's. Además de otros conceptos que han desaparecido.

Subrogación de trabajadores

En las licitaciones para las líneas regulares se habla ya de que quien se haga cargo de una línea tendrá también que asumir a los trabajadores del concesionario saliente. ¿Se puede llegar a hacer esto también en el terreno del regular de uso especial y/o de discrecional?



“Denunciamos el incremento de la peligrosidad en los servicios prestados por conductores pluriempleados”

No solo se puede llegar a hacer, sino que es necesario, pues si alguien quiere jugar con los precios que juegue pero que el coste del personal sea el mismo que al día de hoy mantienen. Con ello evitaremos la competencia desleal de precios. De hecho, la LOTT, una de sus modificaciones es la subrogación. Por tanto, debe de aplicarse a todas las modalidades del transporte y no únicamente al regular de uso general o urbano.

La idea tal y como la plantean parece que puede dar con la solución pero dado que ahora la RL permite tener convenios de empresa, no cree usted que precisamente harán convenios de empresa quienes quieran

saltarse esta obligación si el convenio del sector la contemplara?

Para eso estamos el Sindicato y la Asociación, para vigilar que la normativa se cumpla en todos sus preceptos, pues de la competencia desleal y tirada de precios atrae la inseguridad en el transporte debiéndole hacer llegar esta situación y si es necesario responsabilizar a la administración competente en la materia.

Pluriempleo

Al SLT le preocupa mucho el tema del pluriempleo en nuestro sector, hasta el punto de que lo han considerado un punto fundamental en la negociación del último convenio. El Estatuto de los Trabajadores lo per-

“La congelación de la antigüedad ha sido un acto de responsabilidad”

mite, ¿Que han visto ustedes en este asunto para hacer que el nuevo convenio no lo permita?

En estos momentos con una tasa de paro del 25% hablar de pluriempleo nos produce escalofríos. Desde hace años venimos pidiendo a la Administración que frene este tipo de actuaciones que perjudican a todos.

Nosotros no queremos empresas que por funcionar en la legalidad no puedan sobrevivir, queremos empresas fuertes y vamos a perseguir y denunciar a todas aquellas que no la cumplan para que el sector se pueda fortalecer.

Algunas empresas se ven obligadas a contratar conductores que ya estén trabajando en otras empresas, porque no los encuentran que quieran dejar su prestación de desempleo por trabajar a tiempo parcial. Dado que nuestra legislación laboral permite el pluriempleo ¿No sería más fácil permitirlo, siempre que no se excedan de las horas máximas de conducción por día, sobre todo en los casos en los que un trabajador esté ya contratado a tiempo parcial en una empresa y pueda aumentar o incluso completar su jornada en otra y que

por otro lado se persiga a los que contratan de forma irregular?

Nunca, SLT ha denunciado en numerosas ocasiones el incremento de la peligrosidad en los servicios que son prestados por conductores pluriempleados que proceden de empresas municipales de transporte, bomberos, ya que tras su jornada laboral de nueve u ocho horas, algunos pueden alcanzar las 10 horas algunos días por semana, y se vuelven a poner al volante en servicios de transporte escolar o otros viajes, es muy peligroso.

Conductores de regular general o de discrecional

Si existe un convenio para el transporte regular general y otro para el discrecional, quiere esto decir que un conductor que esté contratado para realizar servicios regulares no puede prestar para la misma empresa servicios discrecionales?

Primero, podría hacerlo, pero no creo que las empresas tiren piedras a su propio tejado dado que un conductor del regular su coste es superior al del discrecional y en Madrid habrá grupos de empresas que realizan servicios regulares y discrecionales. Pero a día de hoy dichos grupos tienen definidos y

separados las empresas que realizan discrecionales.

Congelación antigüedad

Un detalle importante que desvela que efectivamente han dado pasos hacia una modernización del convenio tiene que ver con la congelación de la antigüedad. Este complemento que hace años premiaba la fidelidad de un trabajador, ha supuesto un lastre importante para la competitividad de las empresas que llevan más de 40 años en el sector, frente a las que se han establecido posteriormente.

La congelación de la antigüedad ha sido un acto de responsabilidad ante el mantenimiento de puestos de trabajo y la prohibición de que contratación de personal pluriempleado. Entendemos que es mejor crear nuevos puestos de trabajo con contratación indefinida de personal procedentes del desempleo. Dichos trabajadores en ningún momento les va a interesar que no les contratasen indefinidamente debido a que en un posible futuro pudieran cobrar la antigüedad.

Como afrontar el presente

El nuevo convenio ofrece soluciones a futuro para las empresas, como las nuevas posibilidades de contratación que aportan mayor flexibilidad o la antes citada congelación de la antigüedad, ¿Ofrece también soluciones para que las empresas afronten el presente, teniendo en cuenta la importante bajada de servicios y de precios que en la mayoría de las empresas afecta en más del 20%?

Este convenio se ha hecho con el único fin de que la parte empresarial lo cumpla plenamente. Es decir, de nada vale haber flexibilizado y adaptado a un concepto más asequible económicamente si el empresario automáticamente deriva al cliente la bajada en sus costes de precio. Con esto las empresas seguirían en la misma situación.

José Luis Conde

Fotografías: Amando Gómez



Formación sin coste para asociados

AETRAM pone a disposición de sus empresas asociadas una amplia oferta de formación con Cursos CAP (Certificado Aptitud Profesional) 35 h Formación Continua 100% gratuitos y para conductores con permisos de las clases D1, D1+E, D y D+E del Sector asociadas a AETRAM para la realización de estas acciones formativas gratuitas organizadas por AETRAM, y subvencionadas por la Dirección General de

Transportes de la Comunidad de Madrid. Además de estos Cursos se han desarrollado actividades formativas durante este año con cursos sobre Gestión de la Pyme, Gestores Online para el desarrollo de Sitios Web e Inglés Oral y Escrito en el comercio internacional subvencionadas por el Servicio Público de Empleo Estatal y la Consejería de Empleo, Turismo y Cultura de la Comunidad de Madrid.

Los conductores profesionales españoles conducen de manera negligente

Un estudio realizado por Mix Telematics entre conductores profesionales de Reino Unido, Francia, Alemania y España reveló que tanto empresas como empleados presentan una actitud negligente en cuanto a la conducción profesional.

Los resultados del estudio ponen de manifiesto la necesidad de contar con sistemas telemáticos que permitan mejorar el estilo de conducción y reducir el consumo de combustible.

- Casi un cuarto de los conductores entrevistados no considera importante preocuparse por conducir de manera eficiente.
- A un 17% de los conductores no les preocupa ofrecer una buena impresión de su forma de conducir a los pasajeros y a su empleador.
- Solo el 16% de los conductores han recibido capacitación por parte de sus empleadores para mejorar su estilo de conducción.
- España es de los países en que más vehículos poseen un limitador de velocidad y de los últimos en utilización de tecnología telemática a bordo para monitorizar el estilo de conducción.

Aunque el 90% de los 800 conductores sondeados, declaró que conducir de forma segura sin causar daños a terce-

ros es muy importante a la hora de trabajar, solo el 25% recibe directrices por parte de sus empleadores para mejorar su conducción. Solo el 10% de los encuestados señala contar con tecnología en el vehículo para controlar su comportamiento al volante.

Por otra parte, se constató que “el comportamiento al volante” es evaluado solo en el 19% de los encuestados,

y solamente el 14% de ellos reconoce recibir incentivos por su buen desempeño. A su vez, el 13% afirma ser penalizado por conducir mal. Cuando se les preguntó de qué manera se controla su estilo de conducción, el 61% respondió a través de “observación”. España es el país en donde este tipo de monitorización sin tecnología es más frecuente.



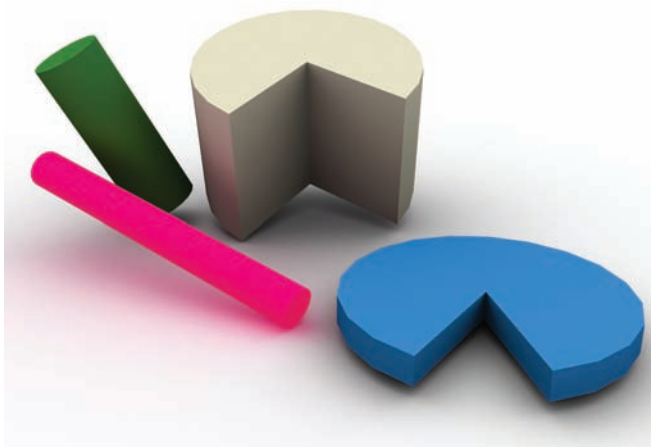
España tercer país del mundo en certificaciones ISO 9001

España ya es el tercer país del mundo por número de certificados de Sistemas de Gestión de la Calidad según la norma ISO 9001. Así lo revela la Organización Internacional de Normalización (ISO) en su último informe que recoge la clasificación mundial por países en certificados de gestión de

la Calidad (ISO 9001). En concreto, según ISO Survey 2008, España ha logrado mejorar su posición, subiendo del cuarto al tercer lugar en el ranking internacional, gracias a los 68.730 certificados emitidos hasta 2008. Además, nuestro país mantiene, por cuarto año consecutivo, la segunda plaza en Europa, por detrás de Italia.

La norma internacional ISO 9001 es la herramienta de gestión de la Calidad más extendida en el mundo. A finales de 2008 había 982.832 certificados conforme a la norma en 176 países. China, con 224.616 certificados, lidera el ranking mundial. Le sigue Italia, con 118.309 certificados y, en tercer lugar, se sitúa, por primera vez, España, con 68.730 reconocimientos, lo que supone el 7% del cerca de millón de reconocimientos que hay en todo el mundo.

El certificado ISO 9001 acredita que la organización cumple con los requisitos que establece la norma y que ha implantado un sistema de gestión de Calidad que apuesta por la mejora continua, contribuyendo notablemente a mejorar la competitividad empresarial.



Fomento estudia poner Bus-Vao en mas entradas a Madrid

El Ministerio de Fomento estudia la forma más viable económica y técnicamente para poner en marcha el proyecto de plataformas reservadas para las auto-vías de entrada a Madrid. El proyecto, cuenta con el beneplácito de la DGT y con un plan del Consorcio Regional de Transportes de Madrid que abarataría la nueva infraestructura. Los bus-VAO pro-

puestos por el Consorcio consistían en un sistema de conos con los que articular carriles reversibles en los laterales o en las vías de servicio de la A-1, la A-2, la A-3, la A-4, la A-42 y la A-5. El Gobierno ya había ensayado con éxito ese proyecto antes de la implantación del carril de vehículos de alta ocupación en la A-6 desde el túnel de Guadarrama.



Descenso importante en el número de empresas del sector

Según los datos del Ministerio de Fomento, desde el verano del año 2007, el sector del transporte de viajeros por carretera ha visto cómo un total de 428 empresas han tenido que echar el cie-

rrer por las dificultades económicas. En el año 2007 existían un total de 3.965 empresas de transporte de viajeros por carretera registradas. Esta cifra ha descendido en prácticamente en un 10%

en los últimos seis años, durante los cuales ha sufrido un goteo continuo hasta situarse en 3.537 empresas en la actualidad, según el registro de Fomento.

El precio del gasóleo sin impuestos sube y ya es el 7º más caro de Europa

Los **precios de la gasolina y del gasóleo** **siguen subiendo** y se sitúan, sin impuestos, en el grupo de cabeza de la Unión Europea ampliada. En concreto, antes de aplicar la carga fiscal, el litro de diésel se ha encarecido más de un 1,9% en sólo siete días y su importe ya asciende a 0,787 euros, el séptimo más alto de la UE. Como es sabido, la **presión fiscal** sobre los carburantes es mu-



cho menor en España que en el resto de Europa, lo que propicia la existencia de llamativas diferencias en los escalafones que comparan precios de hidrocarburos según se apliquen o no los impuestos correspondientes.

Así, mientras que antes de impuestos la gasolina y el gasóleo españoles ocupan la cuarta y la séptima posición, respectivamente, bajan abruptamente hasta la **decimosexta y decimoséptima plaza**, respectivamente, cuando se les grava con las tasas aplicables en cada Estado miembro.

La DGT estudia duplicar la multa por la tasa de alcoholemia

La Dirección General de Tráfico (DGT) estudia multar con **1.000 euros** a los conductores que circulen con una tasa de alcohol superior a la permitida, lo que supondría **duplicar la actual sanción** económica por esta infracción, calificada como muy grave. Se trata de una propuesta planteada en el borrador del anteproyecto de modificación de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial,

en fase "muy preliminar". Circular con una tasa de alcohol en aire espirado superior a **0,25 miligramos por litro**, que es la reglamentariamente establecida, **está ahora sancionado con 500 euros**. Del mismo modo, se considera delito, según el Código Penal, la conducción bajo los efectos del alcohol con una tasa superior a **0,60 en aire espirado** o con una tasa de alcohol en san-

gre superior a **1,2 gramos por litro**. De darse esta tasa, el conductor será castigado, así, con la **pena de prisión de 3 a 6 meses** o a la de **multa de 6 a 12 meses** y trabajos en beneficio de la comunidad de 31 a 90 días, y, en cualquier caso, a la de **privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores** por tiempo superior a uno y hasta cuatro años.

Europa quiere fusionar el permiso de conducir con la tarjeta de conductor

La Comisión de Transportes y Turismo del Parlamento Europeo ha dado luz verde a su proyecto para modificar el permiso de conducción y fusionar el propio permiso con la tarjeta de conductor.

Con esta medida, los parlamentarios europeos pretenden modificar la directiva 2006/126/CE en lo que respecta a los permisos de conducción para que estos incluyan de forma integral las funciones de tarjeta de conductor. Para que es-

ta medida se apruebe de manera definitiva, el informe de la Comisión deberá ahora ser ratificado en la Eurocámara y posteriormente consensuado con el Consejo de Europa.

De tal manera, si el Parlamento y el Consejo creen preciso modificar la Directiva para aprobar la nueva normativa, los conductores no tendrían necesidad de usar diferentes documentos para incorporar las funciones de permiso de conducción y tarjeta de conductor.

El transporte Rue y Discrecional sube casi un 3%

Según datos publicados recientemente por el Instituto Nacional de Estadística (INE), septiembre se cerró con una caída del 0,5 % en el número total de usuarios de transporte público, hasta los 361,1 millones de pasajeros.

El descenso refleja la caída del 3,2 % en el transporte interurbano, con 103,1 millones de pasajeros; frente al ligero aumento del 0,3 % en el urbano con más de 218 millones de viajeros en septiembre y del transporte especial y discrecional.

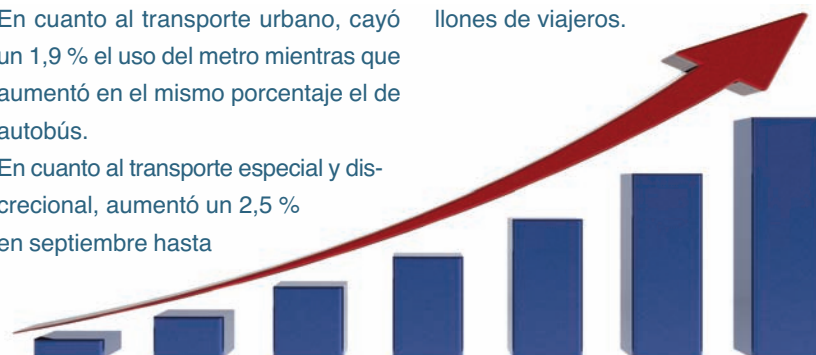
En interurbano, el transporte aéreo fue el medio que más disminuyó, ese 14,6 %, mientras que el transporte por autobús descendió un 2,8 % y por ferrocarril, un 3,2 %.

Por tipo de medio en cada distancia, en cercanías el autobús bajó un 2,8 % y un 3,7 % el ferrocarril. En media distancia, decreció un 2,1 % el transporte por autobús y un 9,4 % en el transporte ferroviario. Por último, en larga distancia desciende un 8,7 % el transporte por autobús y se incrementa ese 16,5 % el transporte por ferrocarril.

En cuanto al transporte urbano, cayó un 1,9 % el uso del metro mientras que aumentó en el mismo porcentaje el de autobús.

En cuanto al transporte especial y discrecional, aumentó un 2,5 % en septiembre hasta

los 39,7 millones. Dentro de esta categoría, el número de pasajeros de transporte especial creció un 2,5 %, con más de 25,9 millones de usuarios, con subidas del 0,8 % en el escolar y en el laboral, un 6,6 %. Por su parte, el transporte discrecional se incrementó un 2,6 % respecto al mismo mes del año anterior, con más de 13,8 millones de viajeros.



Las matriculaciones descienden en septiembre

La cifra de autobuses, autocares y midibuses matriculados durante el pasado mes de septiembre ha ascendido hasta las 211 unidades, lo que supone una caída del 4% en comparación con el mismo mes de 2012, según muestra un es-

tudio elaborado por la firma Sistemas de Inteligencia de Mercado, MSI. En septiembre del año anterior se registraron 220 unidades. Por marcas, el liderato está ocupado por Man, que ha matriculado un total de 50 vehículos y ha conseguido una cuota de mercado del 23,6%. Seguidamente, se encuentran Volvo (45 unidades y una penetración del 21,3%), Mercedes-Benz (40 y 18,9%), Iveco Bus (34 y 16,1%), Scania (29 y 13,7%), King Long y Otokar (4 y 1,8%, en ambos casos) y Setra (3 y 1,4%).

En el acumulado de los nueve primeros meses del año, el estudio refleja que se han matriculado un total de 1.068 autobuses, autocares y midibuses, lo que significa un descenso del 8,3% respecto al mismo periodo del ejercicio 2012. Por marcas, la primera posición está ocupada por Mercedes-Benz, que ha matriculado un total de 283 unidades y ha obtenido una cuota de mercado del 26,4%. Más atrás se encuentran Man (218 vehículos y una penetración del 20,4%), Iveco Bus (187 y 17,5%), Volvo (138 y 12,9%), Scania (132 y 12,3%), Setra (58 y 5,4%), Otokar (19 y 1,7%) y King Long y Ayats (8 y 0,7%, en ambos casos).



El Consejo de Ministros aprueba la reforma de la Ley sobre Tráfico

El Consejo de Ministros ha aprobado la remisión a las Cortes del Proyecto que modificará la actual Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

El ministro del Interior, Jorge Fernández Díaz, presentó el anteproyecto el pasado 26 de junio y solicitó informes sobre el mismo al Consejo Superior de Seguridad Vial y a los Ministerios de Justicia, de Fomento y de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad. Asimismo consultó al Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad (CERMI) y a la Asociación para el Estudio de la Lesión Medular Espinal (AESLEME), cuyas sugerencias se han incorporado al nuevo texto. El ministro ha indicado que se mantiene la prohibición de conducir con la

presencia de drogas en el organismo, salvo en el caso de que exista prescripción facultativa y una finalidad rehabilitadora, y siempre y cuando el conductor pueda llevar el vehículo "con la diligencia y precaución que establece la ley".

El Proyecto de Ley establece que los conductores que rebasen los 150 kilómetros por hora, además de la correspondiente sanción económica, perderán puntos, con independencia del límite de velocidad permitido.

El ministro ha aclarado que "la ley, una vez aprobada, no modificará los límites de velocidad, que, en su caso, estarán establecidos en el Código de Circulación".

El Gobierno prevé que a finales de año esté aprobado el Proyecto de Ley. El Código de Circulación comenzaría a

tramitarse después y podría estar aprobado en el mes de marzo.

Por otra parte, el nuevo texto legal regula la utilización del cinturón de seguridad y los sistemas de retención infantil, prohíbe expresamente el uso de los detectores de radar y recoge el principio de "Tolerancia cero" en materia de drogas. Además, la multa por conducir con tasas de alcohol superiores a las establecidas, o bajo los efectos de las drogas, pasará de 500 a 1.000 euros.



Nace una nueva norma ISO sobre Seguridad Vial

Nace una nueva norma ISO. La Norma UNE-ISO 39001 permite ayudar a las organizaciones a reducir, y en última instancia eliminar, la incidencia y riesgo de las muertes y heridas graves derivadas de los accidentes de tráfico.

La Norma ISO 39001 Sistemas de Gestión de la Seguridad Vial, RTS (Road Traffic Safety), de aplicación tanto para entidades públicas y privadas que interactúan con el sistema vial, es una herramienta que permite ayudar a las organizaciones a reducir, y en última instancia, eliminar la incidencia y riesgo de las muertes y heridas graves derivadas de los accidentes de tráfico. Este enfoque puede permitir un uso más efectivo del sistema vial desde el punto de vista de los resultados deseados. La implantación de un Sistema de Gestión Vial conforme a UNE-ISO 39001 conlleva tres grandes ventajas para las organizaciones:

- Promueve un enfoque de Sistema Seguro cuyo objetivo a largo plazo es la eliminación de muertes y heridas graves derivadas de los accidentes de tráfico, basado en el

fomento de buenas prácticas de la RTS destinadas a reducirlos.

- Evita importantes costes económicos y pérdidas de beneficios en la empresa, al tiempo que puede mejorar la productividad y rentabilidad de su negocio, al garantizar la máxima seguridad a sus empleados.
- Refuerza su posición en el ámbito de la Responsabilidad Social Corporativa, adoptando el espíritu de la responsabilidad compartida de la Seguridad Vial entre los diferentes actores del sistema vial.

El Sistema de Gestión de la Seguridad Vial se centra en la organización, en sus objetivos y metas de RTS, y orienta la planificación de actividades que permitan alcanzarlos mediante un enfoque de Sistema Seguro de RTS.

El céntimo sanitario camino de anularse por la UE

El abogado general del Tribunal de Justicia de la UE (TUE), Nils Wahl, ha dictaminado recientemente que el 'céntimo sanitario' -el impuesto sobre los carburantes que aplican algunas comunidades autónomas y cuyos ingresos se destinan a financiar la sanidad- vulnera la legislación comunitaria. España podría tener que devolver 13.000 millones de euros, aunque el dictamen admite que se podrían limitar los efectos en el tiempo de la sentencia final.



El fallo del abogado general -que no es vinculante, pero resulta refrendando por el TUE en el 80% de los casos- responde a un litigio iniciado por una empresa de transporte establecida en Cataluña. La compañía solicitó que se le devolvieran los 45.000 euros que tuvo que pagar por este impuesto alegando que era ilegal. El caso acabó ante el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña, que ha pedido a la justicia europea que se pronuncie.

En sus conclusiones, el abogado general sostiene que el impuesto "es contrario a la directiva sobre los impuestos especiales" porque no cumple los dos requisitos que exige la norma para este tipo de gravámenes.

En primer lugar, Wahl asegura que el 'céntimo sanitario' no cumple el requisito relativo a la existencia de una fi-

nalidad específica no presupuestaria. Ello se debe, en particular, a que persigue el mismo objetivo que el impuesto especial armonizado sobre hidrocarburos, que consiste en reducir los costes sociales (sanitarios y medioambientales) provocados por el consumo de hidrocarburos.

Además, no se ha demostrado que la estructura del impuesto esté concebida para desincentivar el consumo de hidrocarburos o para incentivar el consumo de otro producto menos perjudicial. Finalmente, el dictamen dice que la mera afectación de la recaudación del impuesto a medidas sanitarias y medioambientales no basta para demostrar que persigue una finalidad no presupuestaria.

En segundo lugar, el abogado general entiende que el 'céntimo sanitario' tampoco cumple el segundo requisito exigido, porque no respeta el sistema general de los impuestos especiales o del IVA para la determinación del devengo. A diferencia del impuesto especial, que se devenga cuando el producto sale del último depósito fiscal, y del IVA, que es exigible en cada fase del proceso de producción y distribución, el 'céntimo sanitario' se devenga cuando los hidrocarburos se venden al consumidor.

En este asunto, España ha solicitado al Tribunal de Justicia que limite los efectos en el tiempo de la sentencia de ilegalizar el impuesto. En la práctica, esto significaría que la sentencia únicamente produciría efectos en el futuro y no afectaría a los impuestos recaudados en el pasado. Sobre esta cuestión, el abogado general no es categórico. Por un lado, admite que no puede descartarse un riesgo de repercusiones económicas graves dadas las cantidades considerables reclamadas y la "situación económica precaria" que atraviesan actualmente España y sus comunidades autónomas.

Por otro lado, Wahl destaca que cuando se creó el 'céntimo sanitario' el Tribunal de Justicia ya había dictado una sentencia sobre la no conformidad de un impuesto similar y por tanto no había "incertidumbre" sobre la aplicación del derecho comunitario. "No puede descartarse ca-

teóricamente que el Tribunal de Justicia pudiera considerar limitar los efectos en el tiempo de una sentencia aun cuando no concurra el requisito de la incertidumbre en cuanto a la interpretación de las disposiciones pertinentes del derecho de la Unión", apunta el dictamen. "Esto sería posible en determinadas circunstancias completamente excepcionales en las que la repercusión económica de la retroactividad sería especialmente grave", señala el abogado general.

No obstante, también indica que "España parece haber asumido deliberadamente el riesgo de seguir adelante con la legislación controvertida y, en consecuencia, esa legislación se ha aplicado durante muchos años en perjuicio del consumidor final y del mercado interior".

Los jueces empiezan ahora a deliberar y la sentencia definitiva se dictará en los próximos meses.



Fomento presenta sus presupuestos para 2014

Los presupuestos del Grupo Fomento para 2014, ascienden a 17.310 millones de euros, cantidad con la que el Ejecutivo quiere garantizar la calidad y competitividad de las infraestructuras del transporte, dando continuidad a la vertebración territorial de nuestro país y la movilidad de los ciudadanos.

Aunque suponen una reducción de más de mil millones (casi un 6% de bajada) con respecto a los presupuestos 2013, donde la inversión total del Grupo se situó en los 18.405 millones de euros, Fomento quiere primar la mejora de la eficiencia en la planificación y la gestión de las infraestructuras; promover la liberalización y reformas de los operadores; así como la intermodalidad del sistema de transportes y el impulso de la Estrategia Logística.



Por modos de transporte, la tendencia de inversiones se manifiesta a la baja con excepción de las destinadas a política portuaria y seguridad marítima que se incrementan en un 2,6% en relación al ejercicio anterior, lo que supone 22 millones de euros más.

En ferrocarriles se destinan 4.573 millones de euros (un 2,8% menos que en 2013) pero se mantiene la apuesta por este sistema de transporte en sus principales vertientes. Prueba de ello es que esta inversión representa el 51% del total del Grupo Fomento.

La alta velocidad se lleva la mayor parte del presupuesto de este modo de transporte. Con 3.194 millones de euros, se actuará, principalmente, en el Corredor Noroeste de Alta Velocidad, el Corredor Mediterráneo, el Corredor Norte de Alta Velocidad y el Corredor Sur. También habrá inversiones en la LAV Madrid-Extremadura-Frontera Portuguesa y la LAV Castejón Pamplona-Y Vasca.

En lo que respecta a carreteras, la inversión total es de 2.153 millones de euros, con una bajada del 27% con respecto a 2013. La partida destina la mayoría del presupuesto para construcción de nueva infraestructura (1.148 millones de euros), seguido de la conservación con 818 millones de euros.

Fomento impondrá que los autobuses interurbanos tengan parada en los aeropuertos

El Ministerio de Fomento impondrá que los autobuses interurbanos de línea, los que explotan rutas concedidas por la administración, tengan parada en los aeropuertos, siempre que haya pasajeros que vayan a ese destino.

El Departamento que dirige Ana Pastor incluirá este requisito en los pliegos de los concursos públicos que se promoverán para contratar la explotación de las rutas de transporte en autobús na-

cionales que vayan venciendo, según apuntó la ministra: "Muchos de los aeropuertos pequeños están mal comunicados, pero sobre los autobuses regionales no tenemos competencia", indicó Pastor, en un encuentro con los medios. "Por ello, se ha decidido incluir esta opción como una de las características de todos los pliegos de concursos de concesiones de líneas de autobús de escala nacional", aseveró la titular, que no obstante indicó que aún está por determinar cómo ponderará el Ministerio el hecho de que las ofertas de las empresas de autobuses presenten un servicio

de conexión con el aeropuerto a la hora de adjudicarse el contrato.

Se trata de una de las medidas presentadas por Fomento y Aena con el fin de incrementar el tráfico del transporte aéreo y atajar la caída de viajeros que acumula la red de aeropuertos públicos. La iniciativa de interconectar los aeródromos con el transporte público por carretera se produce en un momento en que están empezando a concluir el periodo de concesión de la práctica totalidad del centenar de contratos de líneas de transporte regular en autobús que actualmente tiene concedidas Fomento.



Fomento rechaza la implantación de nuevos peajes

La titular de Fomento, Ana Pastor, aseguró este miércoles que "el Gobierno no tiene sobre la mesa" la posible implantación de peajes en las autovías. La responsable de Fomento también rechazó implantar peaje en la M-50 de Madrid, a pesar de que según esta patronal, si se aplicara ese peaje se podría resolver el problema financiero que arrastran las concesionarias de las radiales de Madrid.

La ministra justificó su rechazo a esta medida en el hecho de que perjudicaría a la competitividad del sector del transporte de mercancías por carretera.

Sobre la situación de las radiales y otras concesionarias en quiebra, Pastor señaló que "llevamos más de un año trabajando para dar una salida a un problema heredado" y explicó que con ese objetivo Fomento sigue negociando con los bancos y las concesionarias.

En cuanto a la creación de una sociedad público-privada que aglutine todas estas autopistas, que acumulan deudas

por valor de unos 2.700 millones de euros, dijo que es una de las opciones existente y reiteró que "nunca se hará con el dinero de los españoles".



José Cosmen Adelaida (1928-2013)

Impulsor de ALSA por el mundo

El pasado 1 de diciembre falleció en Oviedo el empresario e impulsor del Grupo ALSA José Cosmen Adelaida. Hemos querido traerlo a esta sección para rendir homenaje a un hombre de nuestro sector que por su trayectoria ha demostrado muy bien representar el significado de la palabra emprendedor.

Nació en Cangas de Narcea (Asturias) en 1928. Su familia se dedicaba ya a los negocios. Tenían varios autocares y camiones, fabricaban embutidos, tenían una tienda, un almacén de piensos y un surtidor de combustible.

Tercero de siete hijos, gracias a la posición económica de sus padres pudo estudiar en los Dominicos, en un internado de Jesuitas en Vigo y completar sus estudios de Perito Industrial en Gijón. En sus ratos libres y vacaciones trabajó en los negocios familiares y aprendió rápido los valores y sacrificios que implica tener una actividad mercantil. Lo que más le llamó la atención fue la actividad de transporte, por lo que entre otras cosas, vendió billetes e hizo de cobrador. Con 25 años se incorporó a la actividad profesional en los negocios familiares centrándose en la empresa de autocares, en un momento en el que históricamente España necesitaba crecer para recuperar el efecto que tuvo permanecer aislados de las potencias de occidente en los 14 años posteriores a la guerra civil y en el que los ciudadanos empezaban a tener mayores necesidades de movilidad. En pocos años consiguió que la empresa de autocares se expandiera por el suroeste de Asturias, comprando otras empresas y consiguiendo concesiones de líneas regulares.

En esa época existía también ALSA, fundada en 1923, y que operaba ya en más de la mitad de los municipios asturianos y en sus planes de expansión se empezó a fijar en la zona que ya estaba cubriendo la empresa Cosmen. Un momento clave fue cuando Autocares Cosmen entró en territorio de ALSA al conseguir una línea que llegaba hasta Oviedo.

ALSA pensó en comprar Autocares Cosmen, popularmente llamados Autos del Puerto. La operación se cerró con la intervención de José Cosmen y recuerda un poco a como se ha hecho 50 años después con la integración de ALSA en National Express, pues se hizo una valoración patrimonial de la empresa, parte de ella se abonó en dinero y en el resto con acciones de ALSA. En el pacto se acordó

que José Cosmen se incorporase a la directiva de ALSA, como representante de las acciones de su familia. Con el tiempo fue adquiriendo el resto de acciones de la compañía a los dispersos herederos de los fundadores, menos interesados en el negocio de los autocares, hasta llegar a ser su único propietario.

ALSA apenas había salido de Asturias y Cosmen empezó enseguida a trabajar para su expansión fuera del Principado.

Con 34 años se casó con Victoria Menéndez-Castañedo y en ese mismo año falleció su padre Secundino Cosmen Bueno.

En aquella época como ahora, ALSA competía en los servicios discrecionales en un mercado abierto, pero las líneas regulares importantes estaban sometidas al régimen concesional (como ahora) y también al monopolio de RENFE y del Ministerio. Sabedor de que las decisiones importantes se tomaban en Madrid, se trasladó a la capital para que con su habilidad negociadora y su capacidad para saberse relacionar, consiguiera en 1963 la línea Madrid-Asturias que desde 1958 explotaba RENFE con sus autocares. De nuevo aprovechó la coyuntura social y económica de un momento en el que muchos trabajadores españoles emigraban al exterior, por lo que en 1966 puso en marcha varias líneas internacionales.

La visión de negocio de D. José se basó ya en los años 60 en una importante renovación de flota (en un solo pedido en 1964 adquirió 22 autocares Pegaso Monotral), en la innovación diferencial (en 1965 incorporó los primeros WC en los buses de la línea de Madrid), en la adquisición de otras empresas y su expansión internacional. Valores que hoy día siguen presentes en la compañía. El resto de la historia más reciente como la entrada en el mercado chino y, la integración en National Express, confirman la visión de negocio a

gran escala de nuestro protagonista, del que habría para escribir muchas páginas. Sus ocho hijos, la mayoría de los cuales llevan ya años trabajando con su padre, han heredado no solo una empresa de autocares, sino el mayor grupo diversificado de empresas que se haya visto en Asturias.

Entre otros reconocimientos destaca el de ser investido como Doctor Honoris Causa de la Universidad de Oviedo, en reconocimiento a un «ejemplar empresario asturiano».



José Luis Conde

Altura de un vehículo

Un autocar español, con una altura total de 3,90 metros es sancionado en otro Estado de la Unión Europea mientras efectuaba un transporte interior en el mismo, basándose la sanción en que el vehículo supera la altura máxima permitida por la normativa nacional de dicho Estado para autobuses. ¿Es correcta dicha sanción?

La sanción es incorrecta, porque la Directiva 96/53/CE, sobre pesos y dimensiones de vehículos, estipula que ningún Estado podrá prohibir el uso en su territorio de un vehículo matriculado en otro Estado miembro, si respeta los valores límite establecidos en la misma, lo que sucede en el presente caso, pues la altura máxima permitida por la mencionada Directiva para autobuses es 4 metros.



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.

SE VENDE EMPRESA DE AUTOCARES

- Antigüedad: 1983
- Fondo de Comercio
- Tres Tarjetas de Transporte
- Dos casetas móviles (4 x 2,35 y 7,60 x 2,35)
- Dos autocares: Modelo Irizar motor Mercedes PB Año 2006 y Modelo Irizar PB motor Mercedes Año 2005

Teléfonos de Contacto

916109242/678640030 (Estrella)
670981657 (Olivia)



Transporte internacional

Una empresa de transportes de viajeros en autobús española desea realizar transporte discrecional a puerta cerrada desde Madrid a un país europeo no miembro de la Unión Europea ¿Qué autorizaciones o documentos serán necesarios para realizar este tipo de transporte? Justifique la respuesta.

Necesitará la autorización nacional de transporte discrecional VD para el trayecto recorrido por España y la licencia comunitaria y la hoja de ruta (Carnet CEE) para el recorrido que transcurre por países comunitarios. Para el recorrido por el país europeo no miembro de la Unión Europea sólo necesitará la hoja de ruta del Convenio Interbus, siempre que dicho país sea firmante del mismo o autorización preceptiva siempre y cuando se precise. Ley norma: Convenio y Reglamento Comunitario Interbús y (CE) 1073/2009 Arts. 4 y 12; arts. 6 y 11.



Sustituto para la capacitación profesional

El Director de una empresa de transporte de viajeros por carretera aporta la competencia profesional a la misma, pero, tras un accidente, queda incapacitado para desarrollar su actividad. Su hijo decide hacerse cargo de la dirección temporalmente, aunque no tiene el título de competencia profesional. ¿Cuál es el plazo del que dispone la empresa para encontrar un sustituto que cumpla este requisito? ¿Qué condición debe satisfacerse para que no se exija el cumplimiento inmediato?



El plazo de que dispone la empresa para encontrar un sustituto que cumpla este requisito es de 3 meses. Es condición principal que este hecho debe ponerse en conocimiento de la Administración en el plazo de un mes desde que se haya producido. En los casos de muerte, cese o incapacidad física o legal de la persona que cumpliera el requisito de capacitación profesional y viniera ejerciendo la dirección efectiva de la empresa, ésta podrá continuar su actividad durante un plazo máximo de tres meses. La posibilidad legal de continuar la actividad estará condicionada a que se comunique a la Administración la correspondiente circunstancia acaecida en el plazo máximo de un mes, cuando se trate de cese o incapacidad.

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.

RESUMEN CIRCULARES INFORMATIVAS AÑO 2013

FECHA	CONTENIDO	FECHA	CONTENIDO
1/2013	I.- Lucha contra el empleo irregular II.- Resolución coordinación ministerio fomento: trabajadores puestos a disposición de las empresas de transporte por empresas de trabajo temporal III.- Formatrans: Cursos CAP 35 h. IV.- Nuevo Reglamento de Facturación V.- Fiestas laborales 2013 y calendario año 2013 días inhábiles VI.- Restricciones al tráfico en Alemania VII.- Calendario de impuestos mes de enero	14/2013	I.- Incentivos a la contratación por cuenta ajena de trabajadores desempleados II.- ITV. Modificación prueba de frenos
2/2013	I.- Gasóleo profesional - declaración de kilómetros recorridos año 2012 II.- IPC año 2012 III.- Líneas financieras ICO 2013 para empresas y autónomos IV.- Clasificación de empresas: cierre de cuentas 2012 V.- Datos precio del gasóleo	15/2013	I.- Ponencia informativa AETRAM sobre el Convenio Discrecional II.- Sistema bonus seguridad social III.- Ayudas para la adquisición de vehículos eléctricos IV.- Prohibición de circular por Francia con menores V.- Calendario de impuestos mes de junio
3/2013	I.- Acuerdo CEPESA-AETRAM: mayores descuentos Tarjeta CEPESA Star II.- Envío de facturas por e-mail III.- Aclaraciones a los pagos en efectivo IV.- Alcohólimetros en Francia: aplazamiento obligación "sine die" V.- Ayuntamiento de Madrid: novedades en las Ordenanzas Fiscales para 2013 VI.- Cursos de competencia profesional - Capacitación Profesional Transporte Terrestre	16/2013	I.- Formación AETRAM 2013 II.- Habilitaciones Transporte Escolar y Otorgamiento/Visado de Autorizaciones Transporte Regular de Uso Especial III.- Procedimiento de comunicación prestaciones por desempleo en despidos colectivos y suspensiones
4/2013	I.- Ayudas abandono actividad para transportistas autónomos - Convocatoria 2013 II.- Seguridad Social. Cotizaciones 2013 III.- Calendario de impuestos - febrero 2013	17/2013	I.- Formación AETRAM 2013 - cursos gratuitos CAP 35 h II.- Convenio de colaboración financiera entre AVALMADRID y entidades de crédito
5/2013	I.- Reglamento UE 181/2011 derechos de los viajeros de autobús y autocar: entrada en vigor II.- Fiscal: declaración anual de operaciones con terceros III.- Título de Técnico en Conducción de vehículos de transporte por carretera IV.- Formatrans: Cursos CAP 35 h. Marzo 2013	18/2013	I.- Orden FOM/1230/2013 - Normas de control en relación con los transportes públicos de viajeros por carretera II.- Formación AETRAM 2013 - cursos gratuitos CAP 35 h III.- Clasificación de empresa: justificación solvencia económica y financiera IV.- Transporte internacional: Hungría - nuevo sistema electrónico peajes V.- Calendario impuestos mes julio
6/2013	I.- Exámenes certificado competencia profesional (capacitación profesional) año 2013 II.- Cursos de competencia profesional - Capacitación Profesional Transporte Terrestre III.- Acuerdo CEPESA-AETRAM: mayores descuentos Tarjeta CEPESA Star IV.- Ministerio de Fomento: Observatorio de Costes del Transporte en Autocar	19/2013	I.- Ley 9/2013 - Modificación Ley Ordenación Transportes Terrestres LOTT II.- Nueva fase mecanismo de pago a proveedores de las Administraciones Públicas III.- Formación AETRAM 2013 - cursos gratuitos CAP 35 h
7/2013	I.- MAN Truck & Bus Iberia: nueva incorporación al Círculo de Empresas Colaboradoras de AETRAM II.- Formatrans: Cursos CAP 35 h - abril 2013 III.- RD-Ley 4/2013: medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo del crecimiento y de la creación de empleo IV.- Real Decreto 128/2013: tiempo de trabajo trabajadores autónomos V.- Novedades introducidas por la Ley 16/2012 de medidas tributarias VI.- Plan de Inspección Transportes CAM 2013	20/2013	I.- Convenio Discrecional: publicación oficial BOCM 13/07/2013 II.- Curso competencia profesional III.- Horario verano AETRAM
8/2013	I.- Plan Estratégico de Subvenciones Transportes Comunidad de Madrid 2013 II.- Transporte internacional viajeros - Marruecos III.- Datos incremento gasoil IV.- Calendario de impuestos. Mes de marzo	21/2013	I.- Transporte internacional viajeros: IVA en Alemania II.- Acreditación de los servicios de prevención ajenos en las empresas III.- Curso Competencia Profesional IV.- Incentivos a la contratación en la Comunidad de Madrid V.- Impuesto Actividades Económicas: plazo y lugar ingreso cuotas nacionales y provinciales VI.- Calendario impuestos: agosto-septiembre
14/03/2013	Firma del Convenio Colectivo Discrecional Comunidad de Madrid	22/2013	I.- Responsabilidad fiscal subsidiaria derivada de la colaboración entre transportistas II.- Anotaciones de servicios no sujetos al Reglamento 561/2006 III.- Ley de medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo a la contratación: medidas fiscales, laborales y de financiación IV.- Informe CEOE sobre responsabilidad penal de las empresas
9/2013	I.- Información sobre servicios internacionales de transporte de viajeros II.- Renovación de servicios o líneas regulares de transporte internacional de viajeros II.- Sistema de incentivos para la prevención Bonus IV.- Manual para unificar la interpretación de los tiempos de conducción y descanso V.- Calendario de impuestos: mes de abril	23/2013	I.- Habilitaciones Transporte Escolar y otorgamiento/visado de autorizaciones Transporte Regular de Uso Especial II.- Juntas Arbitrales del Transporte - CAM III.- Informes comerciales empresas "INFORMA"
10/2013	I.- Formatrans: cursos CAP 35 h. - mayo 2013 II.- Renovación de servicios o líneas regulares de transporte internacional de viajeros III.- Transporte internacional de viajeros: sistemas de pago en Austria y Eslovaquia IV.- CEIM: convenio de la Comunidad de Madrid con Microbank V.- Líneas ICO 2013	24/2013	I.- Emisión de informe de Tráfico sobre datos del registro de conductores e infractores II.- CEIM: vademecum laboral/fiscal 2013
22/04/2013	Formación AETRAM 2013: cursos gratuitos	25/2013	I.- Dirección General Tráfico: servicio de atención con cita previa II.- Facturas impagadas: recuperación del IVA III.- Autónomos: modificación base cotización IV.- Transporte internacional en Italia
11/2013	I.- Formación AETRAM 2013 II.- Calendario de impuestos mes de mayo	18/09/2013	Medidas de evaluación y asesoramiento de la formación en el sistema de prevención de riesgos laborales
12/2013	I.- Actualización del observatorio de costes del transporte discrecional de viajeros en autobús de la Comunidad de Madrid. COVIMAD 2013 II.- CEIM: programa accedemos de la Fundación MAPFRE para ayudas a la contratación de jóvenes III.- Fomento: Plan de Inspección 2012. Resultados	26/2013	I.- Formación AETRAM: cursos gratuitos CAP 35 h II.- Incentivos a la contratación por cuenta ajena de trabajadores desempleados: vigentes hasta 10/12/2013 III.- Fiestas laborales CAM - año 2014 IV.- Nuevo servicio electrónico de certificado de situación de cotización
13/2013	I.- Formación AETRAM 2013 II.- Formatrans: cursos CAP 35 h. - junio-julio/2013	27/2013	I.- Transporte internacional: próxima entrada en vigor nuevas disposiciones para la excepción del descanso a los 12 días II.- Libros de ruta: nuevo formato III.- Prevención riesgos laborales: cursos prevencion10.es
		28/2013	I.- Centro Técnico Seguros: indemnizaciones establecidas en el Reglamento (UE) N°. 181/2011 - Daños a equipajes de viajeros II.- Acuerdo CEPESA-AETRAM: descuentos gasoil tarjeta CEPESA STAR III.- Seguridad Social: pago on-line deudas en vía ejecutiva
		29/2013	I.- Aplicación del sistema unificado de reclamaciones al sector de transporte de viajeros II.- Comunidad de Madrid: devolución del céntimo sanitario III.- Tablón de edictos. Inspección de Trabajo y Seguridad Social





VOLVO 7900 HÍBRIDO ARTICULADO AUMENTA SU CAPACIDAD



El nuevo Volvo 7900 Híbrido Articulado
Con capacidad para 154 pasajeros.

Volvo se encuentra a la cabeza en tecnología híbrida, cumplimiento medioambiental y fiabilidad, avalado por más de 1.000 autobuses híbridos vendidos. De hecho, nuestra gama de autobuses urbanos de piso bajo* es en su totalidad híbrida a partir de la entrada de Euro 6. Con el nuevo modelo articulado ofrecemos la máxima capacidad de pasajeros. La tecnología híbrida reduce hasta un 30% el consumo y con nuestros servicios de eficiencia, esta cifra puede aumentar en al menos un 5-6%.

Con una disponibilidad demostrada y una tecnología híbrida exclusiva, Volvo ofrece la solución más ecológica y de mayor ahorro en consumo para un transporte público rentable. La fórmula es muy simple: cuando ahorramos combustible, reducimos emisiones y costes operativos. Bienvenido al Mundo de la Eficiencia Ecológica.

*Autobuses de un único piso para el mercado Europeo.

VOLVO 7900 HÍBRIDO

Volvo Buses. Driving quality of life

