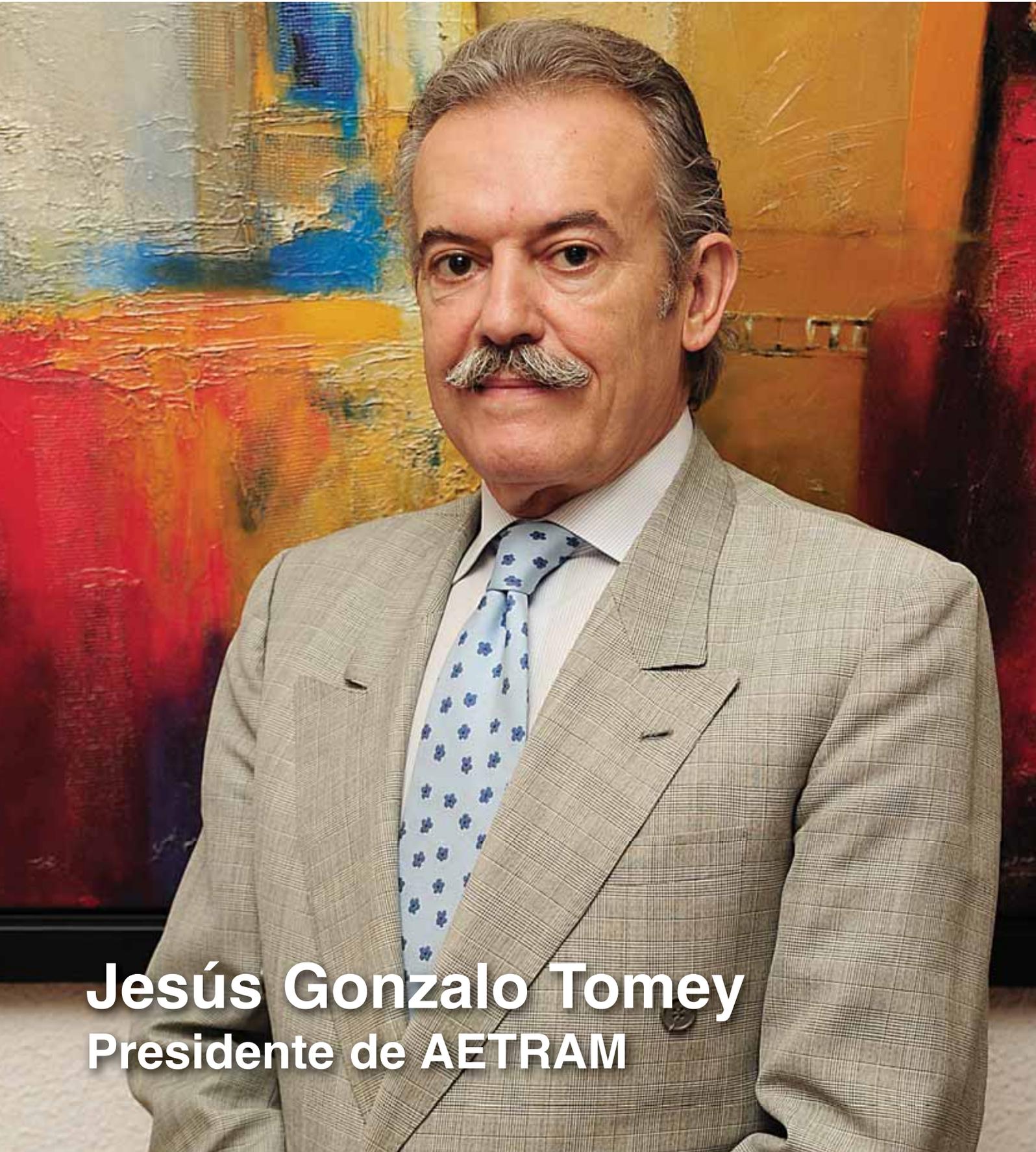


aetram

ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS
DE TRANSPORTE EN AUTOCAR
DE MADRID

18

2014

A portrait of Jesús Gonzalo Tomey, a middle-aged man with a mustache, wearing a light-colored checkered suit jacket, a white shirt, and a blue patterned tie. He is standing in front of a large, abstract painting with vibrant colors like red, yellow, and blue.

Jesús Gonzalo Tomey
Presidente de AETRAM

aetram

ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS
DE TRANSPORTE EN AUTOCAR
DE MADRID

S U M

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

Director

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

Director Comercial

Juan Manuel Muros López
direccion@aetram.es

Asesor Jurídico

Jesús Gonzalo Tomey

Secretaría

Ana González Carazo

Colaboradores

Anabel Alonso
Amando Gómez
Olga Rodríguez
José Reina

Edita

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

infocomunicación, S. L.

Distribución

Remite

Copyright

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

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

Edición Nº18 • 2014

Depósito legal: M-31131-2006



En la pasada Asamblea General de la Asociación de Empresarios de Transporte en Autocar de Madrid (aetram), tomó el relevo en la presidencia Jesús Gonzalo Tomey y se despidió de los asociados el presidente saliente, Esteban Rivas.

Página 6



En la sección de Colaboradores hablamos en esta ocasión con PROFORMATRANS.

Página 20



El protagonista de este número es el nuevo Presidente de nuestra asociación. Jesús Gonzalo Tomey.

Página 22

Cita:

“Vale más errar creyendo que errar dudando”.

Amado Nervo

ÍNDICE

4 editorial

5 aetram

- Asamblea General de Aetram
 - Jesús Gonzalo Tomey, Presidente de Viajeros del CMT
 - Unidos contra la competencia desleal del sector
 - La devolución del "céntimo sanitario"
 - aetram denuncia la pasividad de la Administración ante la violencia de los piquetes
 - aetram solicita la retirada de RD sobre las cotizaciones
 - Revisión salarial 2014
 - Plan VIVE 6
 - Oferbus.net, una opción a tener en cuenta más cada día
-

17 anetra

18 ceim

20 empresas colaboradoras

proformatrans

22 protagonista

Jesús Gonzalo Tomey, Presidente de AETRAM

28 opinión

Fernando José Cascales

31 desarrollo profesional

32 actualidad del sector

- Real Decreto 414/2014: subvenciones para la adquisición de vehículos eléctricos en 2014 (programa Movele 2014)
 - Fomento inicia el programa de concursos para renovar las concesiones de líneas regulares
 - España reduce sus emisiones de CO2 más que el resto de Europa
-

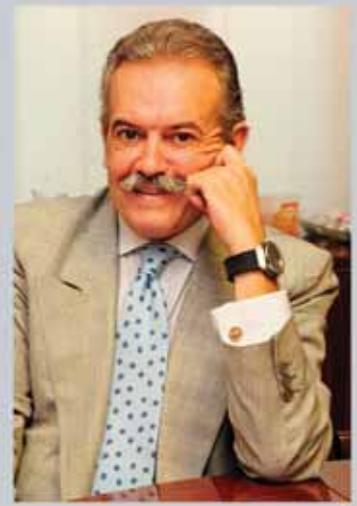
38 línea directa

39 vidas emprendedoras

42 resumen circulares informativas

43 círculo de empresas colaboradoras

EDITORIAL



Nuevas tecnologías. Nuevos modos de transporte

Querido asociado:

Somos conscientes de que los modos clásicos de efectuar transporte de viajeros en autocar están empezando a sufrir cambios como consecuencia de los avances tecnológicos y sociales.

Al tiempo de escribir estas líneas observamos como los criterios liberalizadores impulsados por los organismos competentes de la CE, asumidos por los tribunales de justicia ponen en tela de juicio el llamado sistema concesional español, provocando tal revuelo que los nuevos pliegos de las líneas de largo recorrido puestas en concurso, que sustituyen a los anulados, están siendo impugnados y recurridos de nuevo, uno detrás de otro, por todo el sector, incluidos los propios concesionarios.

De ahora en adelante el sector se va a ver sorprendido sin pausa con propuestas de diferentes formas de colaboración a favor de la movilidad sostenible promovidas por agentes externos al sector, que van a tener una repercusión en principio negativa para las empresas operadoras de transporte de viajeros.

Es probable que estas nuevas formas de movilidad puedan ser una forma de competencia desleal respecto del cumplimiento de las obligaciones de las empresas de transporte clásicas.

AETRAM asume la implantación de nuevas tecnologías, y pretende estar a la vanguardia en el desarrollo de nuevas ideas que promuevan el transporte y la movilidad en el pró-

ximo futuro, y sus empresas tienen vocación de seguir adaptándose para contribuir más y mejor que otros visionarios a la modernización y sostenibilidad del transporte de viajeros en autocar.

Pero para ello la administración tiene que asumir la realidad de los cambios de forma anticipada junto con los empresarios transportistas, y tener la capacidad de introducir con inmediatez y eficacia las adaptaciones legislativas necesarias según surjan los nuevos tipos de movilidad, es decir, las nuevas necesidades. Y todo ello con respeto a la libre competencia empresarial y a los principios que inspiran la libre contratación y la libertad de empresa.

Si no intuimos la manera de adaptarnos a los nuevos tiempos y no provocamos las modificaciones legislativas a las exigencias del tiempo real en que se vayan produciendo los cambios, desregulando lo que no sirva y regulando y encauzando los nuevos modos de transporte, casi al mismo tiempo en el que se produzcan las transformaciones que se demanden, el sector podría ser usurpado a los transportistas y a la administración sus competencias.

Jesús Gonzalo Tomey
Presidente de AETRAM

Asamblea General de AETRAM 2013

El pasado día 17 de diciembre se celebró en el Hotel Meliá Barajas de Madrid la Asamblea General de la Asociación de Empresarios de Transporte en Autocar de Madrid (AETRAM). A la misma asistieron como invitados de honor el Viceconsejero de Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid, D. Borja Carabante Muntada y el Director General de Transportes de la Comunidad de Madrid, D. Federico Jimenez de Parga Maseda.

La Asamblea tuvo como principal novedad la elección y nombramiento del nuevo Presidente y de la nueva Junta Directiva para el periodo 2014/2017, siendo elegido por amplia mayoría D. Jesus Gonzalo Tomey como Presidente de AETRAM, el cual será acompañado por una Junta Directiva compuesta por los siguientes empresarios: Vicepresidente D. Jose Luis Nájera Pascual, Tesorero D. Luis Angel Pedrero Garcia, y Vocales D. Jesus Mirón Gonzalez D. Luis Miguel Lorenzo Conejo, D. Conrado Calcerrada Caballero, D. Jose Luis Conde Lopez, D. Diego Rodriguez Gil, Dña. Laura Cubero Duque, D. Luis Perez Pardo y D. David Del Olmo Juanas.

El acto fue clausurado por D. Borja Carabante Muntada, Viceconsejero de Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid.

La Asamblea General de AETRAM fue todo un éxito en cuanto a asistencia de empresas pertenecientes al sector discrecional, regular de uso especial y turístico de viajeros por carretera de la Comunidad de Madrid, y contó también con la presencia de las empresas pertenecientes al Círculo de Empresas Colaboradoras de AETRAM:

BEULAS, BRIDGESTONE-FIRSTSTOP, IRIZAR, CENTRO TECNICO DE SEGUROS, CASTROSUA, CEPESA, AUTOESCUELA GOYA, MAN, OCA FORMACIÓN y PROFORMATRANS.

Al término de la Asamblea se ofreció una cena-homenaje a los transportistas de la Asociación que se han jubilado este año, haciéndoles entrega de una placa de reconocimiento por su dedicación al sector discrecional, siendo los homenajeados, D. Jose Carrascal Vidal, D. Elías Rodríguez Collar y D. Mariano Martín Alonso. También fueron homenajeados con la entrega de una placa honorífica D. Esteban Rivas Vazquez, Presidente saliente de AETRAM, así como a los miembros salientes de su Junta Directiva a los que se entregó un Diploma de agradecimiento y reconocimiento, D. Jose Vera Soler, D. Javier Orive Olondriz, D. Antonio Jimenez Gomez, D. Felix Rodriguez Garcia, D. Carlos Lopez Bombín, D. Jose Lopez Sanchez y D. Diego Rodriguez Lujián. Por último el Sindicato Libre de Transportes quiso distinguir con una placa homenaje a los anteriores Presidentes de AETRAM, D. Juan Angel Gallego Castilla y D. Esteban Rivas Vazquez.



Esteban Rivas se despiden ante la Asamblea.



Momento del relevo de la presidencia.



Mesa de la junta saliente.



Mesa de la junta entrante, con el viceconsejero y el director general de transportes.



Jesús Gonzalo toma posesión del cargo.



Luis Angel Pedrero como nuevo tesorero presenta el presupuesto.



Laura Cubero, única mujer de la nueva junta.



La asistencia de asociados fue masiva.



El viceconsejero y el director general de transportes de la CM cerraron la asamblea.



Nueva junta directiva al completo.



Los tres últimos presidentes de AETRAM.



Tras la cena se agradeció a los miembros salientes de la junta su aportación en estos últimos años.



Entrega de placa para el asociado jubilado Elías Rodríguez Collar.



Entrega de placa para el asociado jubilado José Carrascal Vidal.



Entrega de placa para el asociado jubilado Mariano Martín Alonso, recogida en su ausencia por Diego Rodríguez.



Entre los asistentes a la cena estuvo también el Expresidente de Asintra Lorenzo Chacón.

Nuevas altas en el Círculo de Empresas Colaboradoras

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

Coello de Portugal
ABOGADOS

Continental
The Future in Motion

proformatrans

OCA
group

Las últimas incorporaciones que se han producido han sido las de las empresas GRUPO OCA, PROFORMATRANS, CONTINENTAL TIRES ESPAÑA y COELLO DE PORTUGAL ABOGADOS, que se unen a las empresas que ya forman parte del Círculo de Empresas Colaboradoras de la Asociación.

Las empresas que ya formaban parte del Círculo son: BEULAS, CENTRO TECNICO DE SEGUROS, IRIZAR, CEPESA, AUTO ESCUELA GOYA, CASTROSUA y MAN TRUCK&BUS. GRUPO OCA es un grupo empresarial multisectorial con una amplia experiencia en prestación de servicios a todo tipo de organizaciones. Las empresas del Grupo prestan servicios en los sectores de formación, certificación, inspección y control in-

dustrial, inspección técnica de vehículos, servicio de prevención ajeno, además de la rama internacional que presta todos estos servicios y otros servicios de consultoría, especialmente a empresas españolas presentes en el extranjero. Grupo OCA cuenta con 27 delegaciones repartidas a lo largo del territorio nacional, lo que le permite siempre estar cerca de sus clientes dando un servicio de alto valor añadido, que a partir de hoy pueden disfrutar todos los asociados de AETRAM.

PROFORMATRANS es una Escuela de formación especializada en el transporte y líder en el sector que ya ha formado a más de 3.000 alumnos y tiene agrupadas a 625 empresas.

A su vez está homologada para gestionar los créditos formativos de las empresas y para la realización de cursos CAP. Dispone de un catálogo formativo de todas las materias (PRL, calidad, administración, ofimática, etc..)

- Formación Continua para la renovación del CAP tanto para el transporte por carretera de mercancías como de viajeros.
- Cursos intensivos de bus o camión con CAP.
- 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)

Por su parte CONTINENTAL es una de las empresas líderes mundiales en la fabricación y comercialización de neumáticos para el sector de la automoción así como de sistemas electrónicos de seguridad y asistencia, etc.

La última incorporación que se ha producido es la de COELLO DE PORTUGAL ABOGADOS, se trata de una red internacional de abogados cuyo objetivo es prestar a las empresas asociadas a AETRAM servicios jurídicos de alta calidad, siendo especialistas en la reclamaciones a favor de transportistas de viajeros por carretera, como por ejemplo el lucro cesante o indemnizaciones por paralizaciones de vehículos.

En palabras de Iñigo Coello de Portugal, Presidente de la Red "El sector del transporte discrecional está sometido a situaciones crecientes de riesgo, presiones regulatorias e incluso sanciones muchas veces injustas, que amenazan continuamente su actividad y beneficios. Ayudaremos a los asociados a AETRAM a restablecer el equilibrio reclamando continuamente en su favor cuanto les corresponda en derecho".

Jesús Gonzalo Tomey Presidente de Viajeros del CMT

D. Jesus Gonzalo Tomey, Presidente de AETRAM, ha sido nombrado Presidente del Departamento de Viajeros del Comité Madrileño de Transportes de la Comunidad de Madrid en la reunión celebrada por el Pleno del Comité, el pasado día 21 de enero, por un período de cuatro años. El Departamento de Transporte de Viajeros del Comité Madrileño está integrado por las siguientes Secciones:

- Transporte Público Interurbano de Uso General
- Transporte Público Interurbano Regular de Uso Especial y Discrecional de Viajeros en Autobús
- Transporte Urbano de Viajeros en Autobús
- Transporte Público de Viajeros en Vehículos de Turismo
- Transporte Público Sanitario
- Arrendadores de Vehículos
- Estaciones de Transporte



El Comité Madrileño de Transportes es una entidad corporativa concebida como órgano de representación y colaboración con la Administración, que sirve de cauce de participación integrada del Sector del Transporte en las funciones públicas que le afectan. AETRAM

ostenta una representación absolutamente mayoritaria en la Sección de Transporte Público Interurbano Regular de Uso Especial y Discrecional de Viajeros en Autobús, tanto por número de empresas como por número de autorizaciones de transporte.

Transportes y Trabajo vigilarán que no haya contrataciones laborales ilícitas

La Comunidad de Madrid ha anunciado recientemente al Comité Madrileño de Transportes, que dentro del desarrollo del Plan de Inspección del Transportes para el ejercicio del año 2014 se van a iniciar inspecciones conjuntas de la Dirección General de Transportes y la Inspección de Trabajo a las empresas del Sector dentro del ámbito de nuestra región, a fin de eliminar aquellas conductas de transporte y laborales ilícitas o fraudulentas que distorsionan el mercado y que por tanto provocan una competencia desleal insostenible para las empresas que actúan legalmente. AETRAM ha venido solicitando durante los últimos años la potenciación y des-

arrollo efectivo de este tipo de actuaciones por parte de las Administraciones competentes así como su inclusión en los Planes de Inspección anuales, haciendo especial hincapié en la vigilancia de las condiciones laborales que se desarrollan en las empresas del Sector en la lucha contra el fraude en la contratación, la temporalidad que encubre una relación indefinida y así como el fraude en las condiciones de trabajo, tiempo de prestación laboral o discriminación. En años anteriores los Planes de Inspección desarrollados únicamente contemplaban en este sentido, dentro de las inspecciones del aparato tacógrafo y tiempos de descanso y conduc-

ción, la comprobación de que los conductores se encontraran debidamente dados de alta en el régimen de la Seguridad Social que corresponda y de no ser así se daría traslado al órgano competente de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social.



AETRAM insta al Ayuntamiento de Madrid a terminar con la competencia desleal

AETRAM y la Dirección General de Control Ambiental, Transportes y Aparcamientos del Ayuntamiento de Madrid han mantenido una reunión donde se han abordado y tratado asuntos relacionados con el transporte de viajeros por carretera del sector discrecional, regular de uso especial y turístico que se desarrollan en el municipio de Madrid.

Una normativa municipal obsoleta y anacrónica ampara la prestación de determinados servicios sin tener que demostrar la titularidad y visado de las autorizaciones de transporte, lo que a su vez provoca una competencia desleal insostenible para las empresas honestas, lo que no concuerda con los requisitos que se

exigen para el ejercicio de los distintos modos de transporte en la actualidad, basados en la legalidad, la seguridad, la calidad y la preservación del medio ambiente, trasladando los representantes del Ayuntamiento que efectivamente es un asunto de mucha importancia en el que vienen trabajando para regularlo en las próximas disposiciones.

Otros temas de importancia planteados por AETRAM en dicha reunión han sido:

- La búsqueda de soluciones para agilizar la tramitación y entrega de los permisos y autorizaciones municipales.
- El análisis de las posibles soluciones frente a las dificultades que soportan los autocares de las empresas discrecionales en lo referente al estacionamiento, paradas, y carga y descarga de viajeros y equipajes en zonas turísticas y Hoteles en Madrid.



- La petición por parte de la Asociación del permiso municipal a los autocares discrecionales para que puedan utilizar los carriles exprés de acceso a Madrid.
- La ampliación y actualización de paradas del Plan de Movilidad de Autobuses Turísticos.
- La simplificación de los trámites administrativos en general.

Por parte de la Administración municipal ya se viene trabajando en estos temas. No es la primera vez que nos ocupan a ambas partes, con el fin de dar soluciones ágiles y eficaces en aras de conseguir un diseño de movilidad que provoque el menor perjuicio para el conjunto de los transportistas, de los colectivos transportados y de los turistas que visitan Madrid.

Convenio Discrecional: Revisión Salarial Año 2014 – Publicación BOCM

Se ha publicado en el BOCM de fecha 12 de abril de 2014 la Resolución de 26 de febrero de 2014, de la Dirección General de Trabajo de la Consejería de Empleo, Turismo y Cultura de la Comunidad de Madrid sobre registro, depósito y publicación de la revisión salarial del Convenio Colectivo del Sector de Transporte de Viajeros por Carretera de los Servicios Discrecionales y Turísticos, Regulares de Uso Especial y Regulares Temporales de la Comunidad de Madrid (Código N.º. 28012065012003). Las Tablas Salariales publicadas son las correspondientes a la Tabla

Salarial año 2014, las cuales se encontraban plenamente vigentes y aplicables desde su firma en la reunión de la Comisión Mixta del Convenio Colectivo del Transporte de Viajeros por Carretera de los Servicios Discrecionales y Turísticos, Regulares Temporales y Regulares de Uso Especial de la Comunidad de Madrid, celebrada el pasado 31 de enero de 2014.

Tienes a tu disposición las Tablas Salariales en la Web de AETRAM www.aetram.es dentro de la sección DOCUMENTOS del AREA ASOCIADOS.

PLAN PIVE 6: Subvenciones del programa de incentivos al vehículo eficiente (TURISMOS)

La renovación de las flotas de transporte se ha mostrado como una de las más eficientes medidas para la reducción del consumo energético, con efectos adicionales positivos en materia ambiental y de seguridad vial, así mismo, las previsiones del mercado hacen recomendable mantener o potenciar este tipo de medidas, intensificando la renovación de la flota nacional para reducir la edad media de la misma con vehículos de alta eficiencia energética, favoreciendo el ahorro energético del sector transporte y mitigando sus efectos negativos sobre el medio ambiente.



En este sentido, el Gobierno ha tomado la decisión de dotar un crédito extraordinario de 175 millones de euros para dar continuidad a este Programa de Incentivos al Vehículo Eficiente en su sexta convocatoria (Plan PIVE-6).

El Plan PIVE 6 mantiene la mayoría de los criterios que ya figuraban en las precedentes convocatorias del Programa, relacionados con el límite de precio del vehículo a adquirir, la inclusión de los modelos de menor consumo absoluto, así como la inclusión de aquellos modelos con mayor capacidad de transporte de personas.

En virtud de lo anterior, se efectúa la sexta convocatoria del «Programa de Incentivos al Vehículo Eficiente 6 (Plan PIVE 6)», todo ello conforme a las bases que se regulan en el Real Decreto 525/2014, de 20 de junio, publicado en el BOE de 26 de junio de 2014 (tienes a tú disposición este Real Decreto en la Web de la Asociación www.aetram.es dentro de la sección SUBVENCIONES del AREA ASOCIADOS).

El Plan PIVE 6 pretende promover la baja incentivada de aproximadamente 170.000 vehículos con más de 10 años de anti-

güedad, en el caso de vehículos turismo (categoría M1), y más de 7 años, en el caso de vehículos comerciales ligeros (categoría N1) y modernizar el parque incentivando la adquisición de vehículos nuevos de alta eficiencia energética. Se calcula que el ahorro energético asociado a esta iniciativa rondará los 60 millones de litros de combustible al año, equivalente a 385.000 barriles de petróleo, con una reducción de emisiones de gases de efecto invernadero de 125.000 toneladas de CO₂/año.

Al igual que en los planes PIVE, PIVE 2, PIVE 3, PIVE 4 y PIVE 5, sólo se admitirán operaciones cuyas bajas definitivas, adquisiciones y matriculaciones de vehículos tengan lugar a partir del día 27 de Junio de 2014 (fecha en que surte efectos el Plan). Las clases energéticas de los vehículos pueden ser consultadas en la Base de Datos del IDAE de consumo de carburantes y emisiones de CO₂ en coches nuevos.

El Plan, con fecha de entrada en vigor el día 27 de Junio de 2014, finalizará doce meses después o hasta previo agotamiento del presupuesto disponible.

Más información en www.idae.es

Reclamación del “céntimo sanitario”

AETRAM ha llegado a un acuerdo de colaboración con VAT SERVICES, junto con el despacho Albiñana & Suarez de Lezo, para entablar las acciones oportunas para la recuperación de este impuesto abonado indebidamente por los transportistas al haber sido anulado por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea.

Tras contactar con diversos gabinetes jurídicos se ha considerado que las condiciones ofrecidas por VAT SERVICES y el despacho Albiñana & Suarez de Lezo se ajustan económicamente a las empresas con la necesaria garantía jurídica, sin perjuicio de que en Derecho dos y dos no son cuatro, como sabéis. VAT SERVICES - Albiñana & Suarez de Lezo, ejercerá las acciones para conseguir la recuperación del denominado “céntimo sanitario” a través de las siguientes vías de reclamación:

1º.- RECLAMACIONES EN VIA ADMINISTRATIVA. Asesoramiento y reclamación del impuesto IVMDH desde el segundo trimestre del año 2010 a diciembre de 2012, contra la Agencia Tributaria, y en caso de ser preciso reclamaciones en vía judicial a través del prestigioso despacho jurídico Albiñana & Suarez de Lezo.

2º.- RECLAMACIONES POR VIA DEL EJERCICIO DE LA ACCIÓN DE RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL DEL ESTADO. Asesoramiento y reclama-

ción del impuesto IVMDH desde enero del año 2002 hasta marzo de 2010, es decir para los supuestos de reclamación prescritos en vía administrativa, a través de la correspondiente reclamación en vía judicial a través del prestigioso despacho jurídico Albiñana & Suarez de Lezo.

Asi mismo, el colaborador de AETRAM Coello de Portugal Abogados, tras estudiar los diversos tipos de reclamación del céntimo sanitario nos propone una nueva vía de reclamación de las cantidades abonadas por el IVMDH, consistente en efectuar la reclamación directamente a la empresa suministradora del carburante (CEPSA, REPSOL etc.), por medio del procedimiento administrativo de reclamación entre particulares.

Esta vía de reclamación puede incluso ser la más rápida en resolverse, y tiene la ventaja de que se evitan las posibles deducciones, revisiones, inspecciones, declaraciones complementarias etc., a las que las empresas pueden verse sometidas en la tramitación de las devoluciones considerando la actitud beligerante que mantiene el Ministerio de Hacienda al respecto.

En caso de que se consiga la devolución del céntimo sanitario de las empresas suministradoras, serán estas las que tengan que solicitar el reintegro en Hacienda pidiendo la revisión de sus autoliquidaciones.

Os aconsejamos utilizar también esta vía de reclamación por medio de Coello de Portugal Abogados, por cuanto que todas las vías son compatibles hasta que prospere una definitivamente, en cuyo caso habría que renunciar a las demás.



AETRAM valora la repercusión del “céntimo sanitario” en el Discrecional

La Asociación de Empresarios de Transporte en Autocar de Madrid AETRAM comparte la celebración de los principales afectados por la anulación del llamado “céntimo sanitario” tras la sentencia del Tribunal Europeo de Justicia que ha declarado contrario a Derecho el mencionado impuesto, estando por tanto obligado el Estado a la devolución de las cantidades indebidamente cobradas a los transportistas. El referido impuesto podía contener dos tramos impositivos: El tramo Estatal cobrado a los transportistas asciende a la cantidad de 24 € cada 1.000 litros. El tramo autonómico varía según las distintas Comunidades Autónomas, y no ha sido aplicado por todas. En el caso de la Comunidad de Madrid el impuesto asciende a 17 € cada mil litros consumidos.

Considerando una estimación prudente de 70.000 km. Autocar/año, por un consumo medio bajo de 33 litros a los 100 Km., el saldo resultante es de unos 1.000 € por autocar y año. AETRAM representa mayoritariamente a las empresas transportistas en autocar de Madrid, contando con 1.450 autocares.

En el mejor de los casos, para las Haciendas

Públicas implicadas, estaríamos hablando de una obligación de devolución de unos 3.000 € por autocar en los casi tres años no prescritos.

En caso de que las empresas ejerciten la reclamación por todo el período en que ha estado vigente el impuesto, desde enero de 2002, por la vía de la responsabilidad de la administración, las cantidades a devolver alcanzarían cifras muy serias.

Considerando el esfuerzo que han realizado los empresarios transportistas durante todos estos años, pagando el impuesto justamente en el período de mayor crisis que jamás hayan sufrido, la devolución puede y debe servir para salir a flote, crear empleo y modernizar las empresas de cara al futuro.



Actualización del Observatorio de Costes de la Comunidad de Madrid - COVIMAD 2014

La Dirección General de Transportes de la Comunidad de Madrid ha publicado la actualización del Observatorio de Costes del Transporte Discrecional de Viajeros en Autobús de la Comunidad de Madrid COVIMAD (8ª actualización), herra-

mienta que tiene la finalidad de contribuir al establecimiento de un punto de referencia para el conjunto de asociaciones, empresas y agentes que operan en el Transporte Discrecional de viajeros para dar a conocer los costes reales existen-

tes en el Sector. Según manifiesta la Dirección General de Transportes de la CAM “la finalidad que se persigue con la puesta al día de este Observatorio es dar a conocer los nuevos costes reales existentes en el sector para que puedan seguir sirviendo de referente en la determinación de los precios de los servicios, y por tanto, contribuir a una mayor transparencia del mercado”.

Puedes acceder a esta nueva versión de la actualización COVIMAD – AÑO 2014 en la Web de la Comunidad de Madrid www.madrid.org o bien en la Web de AETRAM www.aetram.es, dentro de la sección DOCUMENTOS del AREA ASOCIADOS.



Se solicita la retirada del RD sobre cotizaciones



La Junta Directiva de AETRAM ha analizado en su última reunión del mes de enero las consecuencias económicas y jurídicas del Real Decreto Ley 16/2013, de 20 de diciembre, de medidas para favorecer la contratación estable y mejorar la empleabilidad de los trabajadores, donde se incrementan para las empresas las cargas y cotizaciones sociales, y ha solicitado por escrito dirigido a la Secretaria de Estado de la Seguridad Social del Ministerio de Empleo y Seguridad Social, la retirada del mismo y la constitución de una comisión de los agentes sociales para analizar detallada-

mente el impacto económico y social, así como las consecuencias legales de integrar en el salario los conceptos que no lo son.

AETRAM considera que la publicación de este Real Decreto Ley no está justificada ni por su contenido ni por su publicación urgente, al imponerse nuevos conceptos de cotización como el plus de transporte y las dietas, conceptos que la anterior Ley se consideraban en parte como conceptos no cotizables a la Seguridad Social al tratarse de indemnizaciones por gastos de desplazamiento o dietas para manutención o estancia.

Esta medida, junto con el incremento del 5% de las bases máximas de cotización, establecido en la Ley de Presupuestos, tendrá como consecuencias principales una reducción de la competitividad y un estancamiento en la contratación de las empresas del Sector.

AETRAM considera que el Gobierno incumple de esta forma el compromiso de reducir en dos puntos las cuotas a la Seguridad Social al incrementar los impuestos al trabajo, poniendo en peligro la recuperación económica y fomentando la inseguridad jurídica.

AETRAM solicita expedir hojas de reclamaciones para sus empresas

AETRAM ha solicitado formalmente a la Dirección General de Consumo de la Comunidad de Madrid la firma de un Convenio de Colaboración para que desde AETRAM se expidan hojas de reclamaciones a las empresas trans-

portistas asociadas que necesiten de estos documentos en sus vehículos.

Desde AETRAM consideramos que dada la posibilidad legal por parte de las Asociaciones empresariales de distribuir las hojas de reclamaciones entre sus asociados por medio de la firma previa de un Convenio de Colaboración con la Dirección General de Consumo de la Comunidad de Madrid (Art. 33.2 del Decreto 1/2010, de 14 de enero, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley 11/1998, de 9 de julio, de Protección de los Consumidores de la Comunidad de Madrid), por lo que se ha solicitado información del trámite a seguir como organización empresarial asociativa representativa de

la Comunidad de Madrid, y perteneciente a CEIM y al Comité Madrileño de Transportes de la CAM, para la firma de Convenio de Colaboración a fin de distribuir hojas de reclamaciones entre las empresas asociadas.

Dadas las especiales características de las empresas que representa AETRAM, es decir empresas radicadas en municipios de la Comunidad de Madrid sin oficinas abiertas al público, AETRAM se considera legitimada para establecer dicho Convenio y por tanto ofrecer la posibilidad a las empresas asociadas de obtener las hojas de reclamaciones directamente a través de nuestra Asociación y en nuestra Sede Social.



Denunciada la pasividad de la Administración ante la violencia de piquetes

AETRAM, como ya puso de manifiesto en el escrito que dirigió el pasado día 7 de marzo a la Delegada del Gobierno en Madrid y a la Consejería de Transportes de nuestra Comunidad, reitera su preocupación por la falta de medidas de control por parte de las administraciones competentes tendientes a controlar a los piquetes de las empresas que sufren una huelga con el fin de evitar los daños y perjuicios físicos y materiales que sus actuaciones violentas ocasionan a usuarios, al material móvil y a la empresa afectada.

Como empresarios transportistas de viajeros en autocar del siglo XXI no podemos dejar de poner de manifiesto que estas actuaciones y prácticas violentas, más propias de la actividad sindical de principios del siglo pasado, y que se dirigen y amparan por los sindicatos convocantes de la huelga, en este caso sufrida por la empresa NEX CONTINENTAL HOLDING, tienen unas consecuencias igualmente dañinas y nefastas que afectan a otras empresas que efectúan transporte discrecional de viajeros.

AETRAM considera que, a estas alturas de la historia, las vías democráticas que proporciona el estado de derecho, que no son otras que la negociación por medio del diálogo



para resolver los problemas, o en su defecto el planteamiento de las cuestiones ante la jurisdicción de lo social, deben ser los instrumentos idóneos para dar respuestas a los asuntos que puedan generar diferencias entre trabajadores y empresa, pues al fin y al cabo ambas partes no dejan de pretender un fin cuyo interés no deja de ser común.

Si a la actividad violenta que sufrimos las empresas en caso de huelga se une la inactividad de la administración que permite por pasiva que se causen los daños y los perjuicios referidos no podemos sino reiterar a la administración del Estado la urgente necesidad de una Ley de Huelga que regule el "derecho de huelga", que no consiste en causar daños a usuarios y empresarios en justificación de sus reivindicaciones como a principios del siglo XX. ¿O sí?

oferbus.net, una opción a tener en cuenta más cada día

Desde hace unos meses, en España está funcionando Oferbus.net. Una central de reservas online que permite contratar un alquiler de autocar o microbús en toda España.

Esta plataforma cuenta ya con más de 100 empresas colaboradoras por todo



el territorio nacional, cotizando presupuestos y recibiendo contrataciones por parte de sus clientes. Esta web también basa su éxito en la confianza que da a los clientes y la rapidez con la que ofrece los presupuestos, pues en la mayoría de los casos son inmediatos y están calculados en base a las tarifas que cada empresa previamente ha metido en su intranet. Las empresas asociadas pueden incluir información y hasta fotos de sus vehículos, de manera que el cliente cuenta con toda la información antes de realizar una contratación.

Además tiene un aliciente muy importante para las empresas colaboradoras: estar en la plataforma es completamente gratuito, pagando una pequeña comisión por cada viaje que el cliente contrate con tu empresa. Así que estar asociado a la plataforma es como tener un comercial dedicado más en tu empresa, gratis.

Quien requiera más información sobre la plataforma o quiera asociarse, puede solicitarla en el correo info@oferbus.net o en su página web, www.oferbus.net

ORDEN FOM 1230/2013 Normas de Control – Anotaciones en Libro de Ruta

Desde la Inspección de Transportes de la Comunidad de Madrid nos han dado traslado sobre la nueva interpretación que realizan de la Orden Fom 1230/2013 de Normas de Control en los Transportes Públicos de Viajeros por Carretera en cuanto a la anotación de los servicios de transporte regular de uso especial en concepto de colaboración en el libro de ruta. Al respecto, la Comunidad de Madrid, interpretaba hasta ahora que, ateniéndose a la naturaleza del servicio realizado, es decir un servicio regular de uso especial (escolares y trabajadores), los servicios de transporte regular de uso especial prestados por un transportista colaborador, no debían cumplimentarse en el libro de ruta como un transporte/servicio discrecional.

A partir de ahora, y acogidos a lo establecido en la Resolución de Coordinación 1/2013 de la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento sobre la mencionada Orden, los servicios regulares de uso general o especial (escolares y trabajadores) prestados en concepto de colaboración, deberán anotarse en el libro de ruta como SERVICIO DISCRECIONAL.

Al respecto la Resolución de Coordinación establece:

“A los efectos de la correcta interpretación de la Orden FOM/1230/2013, de 31 de mayo, deberá tenerse en cuenta que, a todos los efectos, el transportista colaborador que realiza un servicio integrante de un transporte regular, sea este de uso general o especial, deberá reflejarlo en sus documentos contables, estadísticos, de control, etc, como un transporte discrecional más.”.



Transporte Internacional Viajeros – Modificación Libros CEE



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

La última incorporación que se ha producido es la de GESTAFLOTA (GRUPO CONSESUR) que se une a las que ya forman parte del Círculo de Empresas Colaboradoras de la Asociación: Las empresas que ya formaban parte del Círculo son: BEULAS, BRIDGESTONE, CENTRO TECNICO DE SEGU-

ROS, IRIZAR, CAETANO SPAIN, SCAMADRID, CEPESA, AUTO ESCUELA GOYA, CARGLASS SPECIALS y MUNTATGES VIDAL TORRENTS.

Gestaflota S.L. es una empresa dedicada a la prestación de servicios de: “transferencia, descarga, volcado y posterior gestión de datos de tacógrafo digital, así como el almacenamiento y custodia en servidor seguro de los mismos en cumplimiento de lo dispuesto en la normativa vigente”.

ANETRA elige Junta Directiva

El pasado 22 de mayo ANETRA celebró su asamblea de representantes, en la que el Presidente hizo un repaso de los últimos acontecimientos del sector, centrándose en el Proyecto de modificación del Reglamento General de Tráfico, la futura publicación de los Pliegos de los Concursos de Servicio Regular de Uso General de la Administración Central y en el Proyecto de modificación del Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT), pasando, seguidamente, a la elección de la nueva Junta Directiva. El presidente ha manifestado su intención de dejar la presidencia en breve, por lo que se decide unánimemente continuar con la Junta actual considerándola como una Junta de TRANSICIÓN hasta tanto se encuentre una persona idónea y acorde al cargo. La Junta Directiva queda compuesta por los siguientes cargos:

Presidente:

• D. Alfredo Vázquez Ferreño	APSDV	La Coruña
------------------------------	-------	-----------

Vicepresidentes:

• D. Alberto Canals Suñé		Barcelona
• D. Antonio Serrat	AUDICA	Barcelona
• D. Jesús Gonzalo Tomey	AETRAM	Madrid
• D ^a Laura Cubero Duque	AETRAM	Madrid

Tesorero:

• D. Luis A. Pedrero García	AETRAM	Madrid
-----------------------------	--------	--------

Vocales:

• D. Conrado Calcerrada	AETRAM	Madrid
• D. Cristóbal Valdés Jiménez		Alicante
• D ^a Estefanía Pérez Mascaró	UVATRA	Valencia
• D. Juan J. Martínez Sánchez	ANETRA	Murcia
• D. Carlos Grandoso		Valladolid
• D ^a Elisa Miquel		Tarragona

Secretaría Gral:

• D ^a M. Isabel García Rivas	ANETRA	
---	--------	--

Presentados recursos a Fomento

El BOE del 19 de junio de 2014 publicó las convocatorias de licitación pública y aprobación de los pliegos de condiciones para la adjudicación de los

contratos de gestión de servicio público de transporte regular de uso general de viajeros por carretera entre:

- Madrid-Zaorejas(Guadalajara) y Si-güenza (Guadalajara)
- Madrid-Avila
- Madrid-Plasencia
- Madrid-Málaga-Algeciras (Cádiz)

Una vez analizados los pliegos, y no estando de acuerdo con algunas de sus

prescripciones, ANETRA, en defensa de los intereses de sus asociados, ha entendido necesario presentar ante el Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales la impugnación de los mismos. Estos pliegos se han recurrido con el objetivo de anular las cláusulas que, a nuestro entender, restringen la concurrencia y son contrarias al principio de igualdad, a fin de que puedan presentarse el mayor número de sus empresas asociadas y con las máximas garantías.



Céntimo sanitario

Ante las últimas noticias que están apareciendo en prensa en relación con la modificación de la Ley General Tributaria, y su posible impedimento para poder utilizar el procedimiento a través de la Vía de Responsabilidad Patrimonial del Estado, ANETRA ha realizado las pertinentes consultas al respecto y salvo alguna modificación nos aseguran que la Ley establece la “irretroactividad de las normas jurídicas”, por lo tanto, la modificación que se propone y que se está elaborando actualmente podría afectar a futuras sentencias, pero no así a

la Sentencia del Tribunal Europeo por medio de la cual se declaró ilegal el impuesto el pasado febrero de 2014. No obstante lo anterior, recomendamos a todas las empresas cuya intención sea reclamar a través de la mencionada

Vía de Responsabilidad Patrimonial del Estado, y que aún no lo hayan hecho, que se pongan en contacto, lo antes posible, con su gabinete de abogados o con GRUPO UNIVE SERVICIOS JURÍDICOS S.L. el despacho recomendado por ANETRA.



En Madrid la tasa de siniestralidad laboral es un 11% inferior a la nacional

En el marco del desarrollo del IV Plan Director en Prevención de Riesgos Laborales de la Comunidad de Madrid, CEIM Confederación Empresarial de Madrid-CEOE ha organizado hoy un desayuno informativo para presentar las iniciativas de los empresarios madrileños en prevención de riesgos laborales. Además se debatió sobre la importancia de concienciar y formar sobre esta materia, con el fin de favorecer la protección de la salud en el trabajo.



En este desayuno intervinieron el vicepresidente de CEIM, responsable de seguridad y salud en el trabajo, Augusto Fuentes; y la directora general de Trabajo y gerente del Instituto Regional de Seguridad y Salud en el Trabajo de la Comunidad de Madrid, Mar Alarcón.

Durante su intervención, el vicepresidente de CEIM, Augusto Fuentes, señaló que la investigación de un accidente de trabajo desde el punto de vista preventivo no trata de buscar culpable, sino de identificar cuáles han sido las causas del suceso para poder actuar sobre ellas y evitar así que el accidente se repita en el futuro. Un suceso indeseable y negativo, como es sin duda un accidente de trabajo, puede abordarse desde un punto de vista constructivo, analizando la experiencia y difundiendo pautas correctas e iniciativas preventivas novedosas.

Asimismo, Augusto Fuentes recordó que el índice de incidencia en la Comunidad de Madrid es el mejor de España (un 11% más bajo), siendo Madrid la mejor Comunidad en accidentes graves desde 2004 (un 61% menor) y entre las tres mejores en accidentes mortales (-34%). También se subrayó que la Comunidad de Madrid ha destinado 19 millones de euros durante este ejercicio para prevención de riesgos laborales.

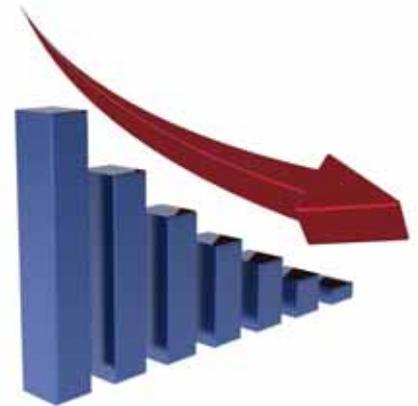
Por su parte, la directora general de Trabajo y gerente del Instituto Regional de Seguridad y Salud en el Trabajo de la Comunidad de Madrid, Mar Alarcón, puso en valor el consenso del Plan Director y detalló el papel investigador técnico de las causas de los accidentes y las enfermedades profesionales, la tarea como técnicos habilitados con facultad de realizar requerimientos (un 90% de ellos atendidos por las empresas), las 36 campañas de asesoramiento específico y las tareas de formación en la sede del IRSST, en los municipios, en las escuelas y a pie de obra.

Madrid la provincia donde más ha bajado el paro

CEIM Confederación Empresarial de Madrid-CEOE ha valorado hoy positivamente que Madrid haya sido la provincia donde más ha bajado el paro. Han sido 15.435 personas las que han salido de las listas de desempleados y vuelven a tener oportunidades de realización personal a través de un empleo en las empresas madrileñas. Para CEIM estos datos confirman que Madrid encabeza la recuperación económica y, además, su tasa de contratación indefinida duplica la nacional, lo que muestra la fortaleza de nuestras empresas y la confianza en el futuro. El hecho de que en un año se haya reducido el paro en Madrid un 7,40% y en el conjunto nacional un 6,59%

muestra claramente que la reactivación económica se está consolidando a buen ritmo, especialmente, en nuestra Comunidad Autónoma. El incremento en la cifra de cotizantes a nivel nacional y, especialmente, en Madrid (más de 43.000 en el último año) contribuirá a sanear el sistema de Seguridad Social. Además, confirma que se ha puesto fin a la etapa de destrucción de empleo y que nuestro país tiene rumbo fijo hacia el crecimiento económico. CEIM ha destacado que el diálogo social, el apoyo al emprendimiento y fiscalidad favorable son los elementos que han permitido fomentar la inversión y revitalizar el consumo en Madrid, facilitando la creación de pues-

tos de trabajo. Sin olvidar que todavía hay medio millón de madrileños que esperan encontrar un trabajo y confían que la administración junto con los sindicatos y empresarios allanen el camino para que las empresas sigan contratando.



Presentación de la Reforma Tributaria a los empresarios madrileños

En el marco de la jornada "Reforma Tributaria y Cuestiones para la Declaración del Impuesto sobre Sociedades de 2013", organizada por CEIM, con la colaboración de Equipo Económico, el director general de Tributos del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas, Diego Martín-Abril, presentó a más de 150 empresarios y responsables de los departamentos fiscales de empresas y asociaciones empresariales, las principales líneas de la reforma tributaria. Durante su intervención, Diego Martín-Abril explicó que con esta medida, el Gobierno de la Nación pretende dinamizar la economía, mejorar la competitividad de las empresas, impulsar la creación de empleo y lograr un sistema tributario más equitativo. Para ello, apuntó que se iban a introducir importantes modificaciones en las le-

yes reguladoras del IRPF, del Impuesto sobre Sociedades, del IVA y en la Ley General Tributaria, que fue desgranando, señalando las principales novedades introducidas; así como su impacto en la tributación de los contribuyentes, ciudadanos y empresas. Los cuatro anteproyectos normativos estaban en trámite de información pública, plazo durante el cual se podrían presentar observaciones. Por su parte, el vicepresidente primero de CEIM, Juan Pablo Lázaro; y el presi-

dente de la Comisión de Asuntos Fiscales de la Confederación, Julio Picazo, señalaron que la reforma, en términos generales, suponía un paso para aliviar la elevada carga fiscal que actualmente soportan los ciudadanos y empresarios españoles. No obstante, indicaron que había aspectos de los proyectos normativos que habría que mejorar o retocar a lo largo de su tramitación parlamentaria. En la jornada también participaron representantes de la Agencia Estatal de Administración Tributaria y de la Dirección General de Tributos quienes señalaron los principales aspectos a tener en cuenta a efectos de presentar la declaración del Impuesto sobre Sociedades correspondiente al ejercicio 2013 y los servicios de ayuda que había puesto en marcha la Administración Tributaria para facilitar el cumplimiento de esta obligación.



PROFORMATRANS



¿Cuándo nace PROFORMATRANS?

La Asociación para el Fomento y Desarrollo en el transporte Formatrans, integrada anteriormente por la patronal Aetram y el Sindicato Libre de Transporte (SLT), fue creada el 19 de Noviembre de 2008 con el objetivo de impartir formación en el sector del transporte ofreciendo servicio a empresas, autónomos, trabajadores y desempleados.

Actualmente, desde el pasado mes de julio de 2013, pasa a denominarse PROFORMATRANS, siendo la escuela de formación del Sindicato Libre de Transporte y con una estrecha colaboración de AETRAM.

Proformatrans como entidad organizadora líder en el sector ha formado desde diciembre del pasado 2010 a más de 2000 alumnos, participando un total de 214 empresas del sector. Con la entrada en vigor del RD 1032/2007 de 20 de julio, los conductores profesionales quedan obligados para el ejercicio de su actividad a obtener el Certificado de Aptitud Profesional, con independencia de la obtención del Permiso de conducción. Hasta hace un año Proformatrans se especializa en cursos de Formación Continua CAP, pasando más tarde a ofrecer una amplia formación a trabajadores del sector del transporte de viajeros y mercancías. Y con posterioridad a todo tipo de trabajadores.

¿Quién o quienes fundan la Asociación Formativa?

Nació a iniciativa de Sindicato Libre de Transporte y Aetram al objeto de cubrir las necesidades formativas del sector, es-

pecialmente tras la entrada en vigor de la Ley 1032/2007 que regula el CAP. En la actualidad podemos decir que Proformatrans es la escuela de formación del sector, constituida como Asociación sin ánimo de lucro, y que ya rueda de forma independiente y profesional.

Experiencia profesional, un pequeño histórico del personaje y/o de la empresa.

Proformatrans, entidad especializada en formación en el transporte, gestionamos e impartimos la formación de las empresas, ya sea con cargo a los fondos del crédito formativo o mediante los permisos individuales de formación (PIF). Se trata de una escuela de formación sin ánimo de lucro especializada en formación para el transporte que da servicios a empresas y trabajadores. Disponemos de un catálogo de cursos de todas las materias (PRL., calidad, administración, ofimática. Etc...)

- Formación Continua para la renovación del CAP tanto para el transporte por carretera de mercancías como de viajeros.
- Cursos de obtención de carnets profesionales y CAP inicial.
- 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

proformatrans

¿Cuántos trabajadores tienen?

Proformatrans tiene en plantilla a tres trabajadores para tareas administrativas y comerciales y varios formadores. Disponemos de aulas propias y homologadas por la Dirección General de Transportes de la Comunidad de Madrid, órgano competente en la materia, con fecha de 18 de junio de 2010. Pero nos trasladamos a las empresas también a realizar cursos en ellas. Por eso es importante que las empresas dispongan de aulas o espacios con unas características específicas.

¿Cuál es su actividad principal?

La formación y la gestión del crédito formativo ante la Fundación Tripartita. Para poder gestionar la formación de sus trabajadores, las empresas pueden agruparse voluntariamente por escrito mediante la firma de un convenio de Adhesión. Además es imprescindible que hayan comunicado a los representantes legales de los trabajadores que tienen intención de realizar este tipo de cursos y que pretenden bonificarlos a través del sistema de bonificación de la fundación Tripartita.

En estos acuerdos, Proformatrans se constituye como entidad gestora. Las empresas se inscriben en una **Agrupación de Empresas**, donde un centro de formación asume el papel de Entidad Organizadora (Proformatrans). Es-



Equipo de Proformatrans: de izda a derecha: Ainhoa Antello, Jose Maria Cazallas y Matilde Navarro.

te Crédito viene de la suma de las cotizaciones por Formación Profesional del año anterior siendo en las empresas de 1 a 5 trabajadores un crédito mínimo de 420 € por año.

¿Dónde llevan a cabo su actividad?

Tanto en nuestras aulas de Puerta de Toledo, 1 de Madrid (junto al campus de la Universidad Carlos III de Madrid) como en las propias empresas.

Servicios que ofrece a las empresas de transporte en autocar de AETRAM.

Aparte de la experiencia descrita en cursos del sector del transporte, desde PROFORMATRANS se han ges-

tionado cursos de la Conserjería de Transportes de Madrid y del Ministerio de Fomento, tanto a SLT como a AETRAM y a otras Asociaciones y Sindicatos. A su vez, estos cursos que pone a disposición la Administración son ofrecidos a las empresas y trabajadores del transporte de forma gratuita a través de los agentes sociales con un total aprovechamiento dando siempre preferencia a las empresas de AETRAM.

El objetivo final es fomentar la realización de cursos sobre temas de interés para el sector del transporte por carretera con el fin de mejorar la formación de los profesionales del sector en su conjunto y dar un valor añadido a las empresas. Así, los planes de formación están dirigidos a mejorar las competencias específicas y relacionadas de los trabajadores del sector para fomentar la actualización y especialización profesional.

Se pretende dar respuesta a las necesidades específicas de las empresas de transporte por Carretera, posibilitando que éstas incorporen y mantengan laboralmente a personas cualificadas y formadas en los ámbitos demandados por las propias organizaciones.

De este modo, pretendemos incidir en las personas y en sus necesidades profesionales, económicas, de promoción y de desarrollo a lo largo de la vida.



Curso de Proformatrans en las instalaciones de una empresa.

Jesús Gonzalo Tomey

Presidente de AETRAM

Jesús Gonzalo Tomey es Licenciado en Derecho por la Universidad Complutense de Madrid. Diplomado en Asesoría de Empresas (1981), en Derecho Aeronáutico (1983), y en Derecho Tributario (1983). Abogado en ejercicio desde el año 1977, ha compaginado dicha actividad profesional, de forma alternativa, junto con la dirección y presidencia de las tres empresas que formaron el grupo familiar Auto Centro de transporte discrecional hasta 2001, y junto con la vocalía y la Secretaría General de AETRAM hasta diciembre de 2013 en que fue nombrado Presidente de AETRAM, a cuya Junta Directiva está vinculado desde 1985.

Ha formado parte de la Junta Directiva de ASINTRA por un período próximo a los diez años en la pasada década de los noventa. Ostenta la Capacitación para el ejercicio del Transporte Interior e Internacional de Viajeros por carretera. Es miembro del Comité Nacional de Transporte por Carretera en representación de ANETRA, de la que actualmente es Vicepresidente. Recientemente ha sido nombrado Presidente de la Sección de Viajeros del Comité Madrileño de Transporte de la Comunidad de Madrid, y vocal miembro de la Junta Directiva de la patronal madrileña CEIM.

Han transcurrido ya 180 días desde la toma de posesión del nuevo Presidente de AETRAM, Jesús Gonzalo Tomey.

Hemos creído conveniente traerle a nuestra revista para que nos cuente

cuales son sus proyectos mas relevantes y como está pensando llevarlos a cabo.

Jesús Gonzalo es una de las personas que mas años lleva en el sector de

transporte RUE y Discrecional. Es hijo de empresario y desde pequeño ha estado siempre muy cerca de su familia viendo como se gestionaba su empresa familiar Auto Centro. Posteriormente tras acabar sus estudios universitarios llegó a tomar las riendas de la misma, hasta que en 2001 fue vendida al grupo Esteban Rivas. También su experiencia asociativa es amplia, con casi 30 años de trabajo para AETRAM, desde diferentes funciones, primero como miembro de la junta directiva, posteriormente como secretario general y ahora como presidente.

¿Se imaginaba usted que algún día sería nombrado Presidente de AETRAM?

Es caprichosa la vida. Aunque mi vinculación con AETRAM se inicia en el año 1985 en representación de la empresa familiar y no se ha interrumpido hasta la fecha, en realidad ni durante la actividad de la empresa me he imaginado ser presidente de AETRAM. Lo curioso es haber sido designado presidente sin tener empresa en la actualidad.

No obstante mi vínculo con el transporte discrecional de viajeros viene de nacimiento, pues mis primeros recuerdos



“Un presidente sin empresa evita prejuicios entre los empresarios”

de la infancia son haciendo de cobrador con mi padre y limpiando autocares.

Estas vivencias infantiles desarrollaron en mí un afecto por el sector y sus circunstancias que me impidieron desvincularme de la empresa familiar en todos sus ámbitos hasta la dirección y posteriormente a mantener de forma permanente esta relación con el sector discrecional y sus componentes, de los que me siento y considero uno más.

Es usted el primer presidente en la historia de AETRAM que siéndolo ni tiene empresa de transporte en autocar ni trabaja en ella. ¿Qué visión puede tener desde esta perspectiva, que no tengan quienes si viven el día a día de su empresa?

Examinando mis circunstancias de forma objetiva creo que concurren dos aspectos importantes de los que puede beneficiarse el sector: El primero mi atracción por el sector junto con mi experiencia práctica desde el interior de una gran empresa de transporte discrecional, lo que me permite entenderme de tu a tu con los empresarios y su problemática. El segundo mi formación universitaria en el campo jurídico que de forma práctica he compaginado con la anterior, de manera que he aprendido a tener una visión amplia y objetiva para poder aconsejar en la toma de decisiones eficaces en beneficio del sector.

Esta visión objetiva que tengo que desarrollar de forma permanente para equilibrar los distintos intereses en beneficio de todos es la que deben tener en cuenta los empresarios para poder entender mi posición en cada caso.

Un presidente sin empresa procedente del sector y conocedor del mismo puede ser la mejor solución porque evita tensiones y prejuicios entre los empresarios facilitando el entendimiento. Entre los cambios que ha presentado está el de reducir el número de miembros de la Junta Directiva y asignarles



“En los próximos 4 años se definirá el transporte en autocar de las siguientes décadas”

un parcela de trabajo a cada uno. He considerado idóneo reducir el número de miembros de la Junta Directiva a diez, más el presidente, por entender que este número contribuye a agilizar las reuniones y clarificar las posturas. Además he designado una función a cada vocal de manera que se distribuya el control de los asuntos de forma práctica para encauzar los temas y su planteamiento en la Junta Directiva.

PROGRAMA

Hablemos de su programa para los próximos cuatro años de mandato. ¿Cuáles son las líneas generales que tiene previsto acometer?

Considero que en los próximos cuatro años van a definirse las líneas y principios sobre los que se sustentarán los modos del transporte de viajeros por carretera, regular de uso especial y turístico para las siguientes décadas, una vez vigente la nueva LOTT, se apruebe el nuevo ROTT y se defina el sistema concesional.

Debemos poner especial interés en participar activamente en los cambios que se van a producir en defensa de nuestro proyecto empresarial que defendemos. A la vez, tendremos que estar atentos a los cambios que se van a

introducir en las formas y modos de hacer transporte como consecuencia de la implantación de las nuevas tecnologías que van a tener una influencia considerable en los nuevos modos de hacer transporte.

Tenemos que aprender a cambiar el contenido de la oferta de transporte por medio de nuestros autocares y desarrollar la imaginación para introducir nosotros mismos las novedades, sin esperar a que lo hagan otros ajenos amparándose en las posibilidades que ofrecen las nuevas tecnologías para influir en la movilidad de las personas.

De forma paralela tenemos que influir en el desarrollo y aprobación del Reglamento de la LOTT intentando desensorsetar y liberalizar al máximo la oferta de transporte de viajeros en autocar participando e influyendo en normas como la Ley de Competitividad del Transporte y cuantas nos afecten. Debemos intensificar nuestras relaciones con los Ayuntamientos y con el Consorcio Regional de Transportes a fin de conocer sus proyectos y necesidades ofreciendo nuestra participación en su desarrollo. Debemos influir ante el Ministerio de Fomento a través de nuestra presencia en ANETRA, impulsar las relaciones permanentes con el resto de Asociaciones para conseguir

aportar nuestras ideas en condiciones de igualdad en cualquier ámbito.

Debemos defender y dignificar el transporte discrecional y turístico en nuestras relaciones con las Agencias de Viaje imponiendo el cumplimiento de las normas de seguridad y el respeto de los tiempos de conducción y descanso.

Debemos encontrar soluciones para la pequeña y mediana empresa y configurar un Plan de Formación, Seguridad y Salud en el trabajo y prevención y reducción de riesgos laborales para las empresas de Madrid.

Todo ello debe dotar de valor a nuestras empresas.

LOTT Y REGLAMENTO

Se ha modificado la LOTT recientemente y se va a desarrollar un nuevo Reglamento, ¿Estos cambios en que afectan a las empresas de AETRAM? ¿Qué puede ser bueno y qué no?

A efectos prácticos de desarrollo y aclaración de los conceptos y posibilidades reguladas de actuación de las empresas, el Reglamento de la LOTT tiene

“El mapa concesional constituye un régimen muy cerrado para quienes no participan en él”

más importancia que la propia LOTT pues entra a exponer y desarrollar la casuística concreta de cada modo de transporte. Es aquí donde debemos influir para que el marco resultante nos satisfaga y tenga mayor radio de acción y autonomía para nuestras empresas en un mercado liberalizado.

Tenemos que influir para poder desarrollar nuestra actividad como sea necesario hacerlo, pues lo que no hagamos nosotros lo van a hacer otros, incluso desde fuera del sector. Esta es la realidad.

PLIEGOS LINEAS REGULARES

Otro tema que está dando mucho que hablar es el de los pliegos para las licitaciones de las líneas regulares ¿Qué opinión tiene de todo lo que ha pasado con las denuncias de

Globalia y las sentencias de los tribunales que han obligado a que Fomento tenga que redactar nuevos pliegos?

Como sabemos, las concesiones de transporte regular de largo recorrido se instauraron a mediados del siglo pasado para conformar la red que permitiera la movilidad ciudadana. Estas concesiones fueron “concedidas” sin muchos trámites, y la mayoría de ellas permanecen en manos de los originales concesionarios o de las entidades adquirentes de las mismas.

El mapa concesional se amplió y desarrollo mediante nuevos concursos tras la aprobación de la LOTT de 1987, constituyendo un régimen muy cerrado para quienes no participan en él.

Con las actuales directrices europeas de amplio espíritu liberalizador el llamado sistema concesional español, tan encorsetado, está sufriendo en su adaptación ante la resistencia de los concesionarios a modificar su estatus. Ante la presión de la CE, Fomento ha tenido que abrir la mano adaptando la duración y circunstancias de las concesiones a las normas comunitarias, aprobando unos pliegos estos años atrás que por su timidez liberalizadora y su contenido contra la libre competencia fueron anulados concurso tras

“Queremos liberalizar el transporte en autocar”



concurso por los tribunales.

Ahora nos encontramos con unos nuevos pliegos que ni siquiera satisfacen a los actuales concesionarios los cuales han anunciado su impugnación.

El resultado es que las concesiones otorgadas por los anteriores pliegos se encuentran anuladas. Las sentencias no se están ejecutando por lo que el concesionario continúa al frente de la concesión. A su vez los nuevos pliegos están siendo impugnados por el conjunto del sector dando como resultado práctico, mientras esta situación se mantenga, la continuidad en la explotación de las líneas por los concesionarios cuyo pliego ha sido anulado. Es decir la concesión se explota de hecho o de derecho, con pliegos o sin pliegos, lo que atenta contra los más elementales principios de la seguridad jurídica, de la libertad de empresa y de la libre competencia, cuyo respeto se requiere desde la CE y desde el conjunto del sector.

En esta tesitura, tanto el Ministerio de Fomento, como los concesionarios y las empresas aspirantes que conforman el mercado tienen un grave problema, cuya solución se va alargando, deformando, complicando.

Si tantos problemas afectan a las concesiones, que se liberalicen, y sea el libre mercado el que las regule.

CONSORCIO REGIONAL

¿Tiene previsto algún tipo de contacto con el Consorcio Regional de Transportes de Madrid?

Debemos propiciar el dialogo y el desarrollo de temas que en el futuro pueden ser de interés para ambas partes y mientras ser respetuosos con el trabajo que realiza cada parte.

Sin embargo venimos apreciando una injerencia de empresas concesionarias del norte de Madrid en los servicios regulares de uso especial, discrecionales y turísticos con ofertas temerarias que incurren en competencia desleal por partida doble al efectuar



“Las concesiones se siguen explotando por los mismos con pliegos o sin pliegos”

se los servicios con vehículos afectos a las líneas del Consorcio.

ANETRA

AETRAM como Asociación de Madrid, pertenece a la Asociación nacional ANETRA, ¿Qué aporta AETRAM a ANETRA y qué recibe de esta?

ANETRA es la gran asociación de empresarios de transporte discrecional y regular de España, pionera en el sector. Tiene presencia y representación en 17 Comunidades Autónomas. Está integrada por 12 Asociaciones Territoriales de España, además de innumerables empresas asociadas de forma directa.

ANETRA representa a más de 900 empresas que conforman una flota de más de 5.000 autocares, teniendo una representación en el Comité Nacional de Transportes, Sección Transporte Discrecional, Regular de Uso Especial Interurbano del 32,40 %.

Considerando que las demás Asociaciones están integradas por un número reducido de empresas de gran dimensión, la representatividad de ANETRA a nivel nacional en el tejido empresarial del transporte de viajeros por carretera español es absoluta por número de empresas, de donde se deduce su inmenso potencial.

AETRAM es la organización más grande de las que integran ANETRA, a la



“Si tantos problemas afectan a las concesiones que se liberalicen y sea el mercado el que las regule”

que contribuye con la presencia de ocho de sus miembros en la Asamblea de Representantes, colaborando a sostenerla económicamente como es procedente.

RUE

¿En qué situación ve usted el transporte regular de uso especial en Madrid? ¿Tiene alguna acción prevista para este segmento de trabajo?

La sostenibilidad del transporte regular de uso especial y turístico precisa introducir los cambios que requieran las nuevas formas de entender la oferta y demanda de los servicios, así como la manera de realizarlos, para adaptarlos a las modernas necesidades que precisan tanto empresas como usuarios.

Entiendo que las empresas consideran que en la actualidad es imprescindible poder acceder a una autorización de servicios múltiple o combinada, entendiéndose por tal la que debe amparar la posible realización de servicios de transporte de viajeros de carácter regular de uso especial con un mismo vehículo autocar para poder transportar dos o más grupos de usuarios dentro del mismo itinerario previsto.

Asimismo la implantación del código compartido entre empresas homogé-

neas debe permitir la realización de los servicios de transporte de viajeros regular de uso especial entre dos o más empresas que, cumpliendo los requisitos habilitantes, pudieran efectuar los distintos servicios solicitados como “Código Compartido” entre ellas, de manera que un mismo autocar de una de las empresas autorizadas pueda realizar un conjunto de servicios previamente autorizados a varias de ellas con el fin de unificar itinerarios, evitar vacíos, contribuir a la sostenibilidad del transporte y preservar el medio ambiente.

Estos son ejemplos de ideas que estamos desarrollando para conseguir ejercer de una forma moderna y eficaz el transporte de personas en sus distintos ámbitos, cuya implantación hemos solicitado a la CM.

La implantación y el desarrollo de las nuevas tecnologías aportara nuevos cauces y diseñará nuevas formas de resolver la movilidad. Los empresarios no debemos esperarlas, sino definir las de forma activa.

PYMES

Las empresas que forman AETRAM son en su mayoría pequeñas empresas que en estos tiempos de crisis están teniendo grandes dificultades para continuar con su actividad. ¿Ha

pensado en cual puede ser la mejor forma de ayudarlas? Concentración, abandono de actividad... son conceptos que se vienen utilizando desde hace muchos años, pero no se llega a definir un plan eficiente y definitivo que permita la mejora de las empresas asociadas.

La sostenibilidad del transporte regular de uso especial, discrecional y turístico en Madrid pasa por establecer medidas desde la Administración que favorezcan e impulsen la disminución progresiva de la atomización empresarial que persiste en el sector en forma de Incentivos a la concentración empresarial, incentivos económicos por medio de ayudas a la financiación, incentivos fiscales, y ayuda al abandono de la actividad dentro de un Plan propio para las empresas transportistas de la CM.

FORMACIÓN

La formación es otro de los conceptos del que se ha hablado mucho a lo largo de los últimos 15 años, pero tampoco parece que termine de despegar dentro del sector. Se han hecho cosas y muy buenas en algunos casos, pero todavía queda la sensación de que se necesitan hacer más, quizá ya no es un tema de cantidad sino de mejora de la calidad de las cosas que se ofrecen. ¿Cómo piensa abordar esta cuestión?

La CM debe realizar un esfuerzo económico importante por contribuir a la formación del factor humano que componen las empresas de transporte de Madrid y de los propios empresarios. Hemos solicitado que se potencie, mediante la subvención, la elaboración e impartición de cursos, seminarios, jornadas etc., que redunden en la obtención de una formación de calidad para los trabajadores y empresarios transportistas de Madrid, así como la promoción a través de la colaboración con Escuelas de Negocio o Cámaras de Comercio, de un Máster específico en materia de transporte regular de uso

Su junta directiva

Vicepresidente: Relaciones Institucionales	D. Jose Luis Najera
Vocal Presupuestos-Economía- T. Turístico- T. Internac.	D. Luis A. Pedrero
Vocal Transporte RUE Escolar-T. Discrecional	D. Conrado Calcerrada
Vocal Transporte RUE Productores- T. Discrecional	D. Diego Rodríguez
Vocal Relaciones Comunidad de Madrid	D. Luis Pérez Pardo
Vocal Relaciones Ayuntamientos CM	D. David del Olmo
Vocal Consorcio de Transportes-Urbanos-Agencias Viaje	D. Jesus Miron
Vocal Relaciones con Asociaciones-Anetra	D. Luis Miguel Lorenzo
Vocal Formación Relaciones Sociales y Laborales	D. José Luis Conde
Vocal Nuevas Tecnologías	D ^a . Laura Cubero

especial y discrecional de viajeros por carretera.

CONVENIO COLECTIVO

Ha transcurrido ya un año de vigencia del último Convenio de Madrid, que garantiza la paz social hasta 2016. De las ventajas que ofrece tanto a empresarios como a trabajadores se ha hablado ya, incluso en una jornada especial que organizó AETRAM. Sin embargo, algunos empresarios están insistiendo en que se deben intensificar las inspecciones a empresas que supuestamente no lo están cumpliendo y por ello haciendo una competencia desleal al resto. En este tema se ha avanzado mucho, pero también da la sensación de que resulta aún insuficiente. ¿Se tienen datos fiables de cuantas empresas lo cumplen? ¿Qué se ha conseguido hacer y qué cree usted que falta?

El Convenio colectivo firmado por AETRAM y el SLT, vigente para el periodo 2013-2016, ha sido el fruto de un esfuerzo común en tiempos de crisis que está posibilitando una necesaria paz social.

Hemos podido adaptar los tiempos efectivos de trabajo del personal de movimiento a los que precisa la empresa

de la mejor forma posible, así como regular el cómputo efectivo de las horas de disponibilidad, de las horas extras, y articular un sistema de compensación de horas extras por descansos. Se ha flexibilizado la contratación por medio de la creación de diversos tipos de contrato de trabajo adaptados a las necesidades de las empresas. Y todo ello con el fin de que sea aplicado de forma efectiva por todas las empresas y conseguir la erradicación de la competencia desleal y de la contratación ilegal. El seguimiento de la aplicación del con-

venio nos permite afirmar que los empresarios se han visto satisfechos con este instrumento que les permite desarrollar su actividad, ahora si, en función del coste que generan los tiempos efectivos de trabajo, no los de presencia o disponibilidad. Por eso AETRAM tiene que velar por su cumplimiento generalizado y por perseguir los usos de contratación irregular.

José Luis Conde

Fotografías: Amando Gómez



“Algunas empresas del Consorcio incurren en competencia desleal con el discrecional”

Aplicación de la normativa interna y comunitaria sobre contratación pública respecto de los servicios públicos regulares de transporte de viajeros por carretera permanentes de uso especial, discrecionales y turísticos.

Reflexiones jurídicas en torno a los plazos de los contratos públicos



Fernando J. Cascales

Abogado. Académico

Ex Director General de Ferrocarriles y Transportes por Carretera, y del INTA
Ex Presidente del Consejo Superior de Obras Públicas y de INSA
Asesoría Jurídica y Empresarial del Transporte (fcajyet@telefonica.net)

Entre las iniciativas que desde algunas Federaciones empresariales se han propuesto, en orden al fomento del transporte público permanente de uso especial, se encuentra la referida a la consideración legal de esta clase de contratos públicos (a centros públicos, ya empresariales/transporte de trabajadores, ya docentes/transporte escolar) como de “gestión de servicios públicos”

Entre las iniciativas que desde algunas Federaciones empresariales se han propuesto, en orden al fomento del transporte público permanente de uso especial, se encuentra la referida a la consideración legal de esta clase de contratos públicos (a centros públicos, ya empresariales/transporte de trabajadores, ya docentes/transporte escolar) como de “gestión de servicios públicos”, en lugar de como “contratos de servicio público”.

Dedicado a D.Esteban Rivas

cos”, en lugar de como “contratos de servicio público”.

Ello tiene su motivación en el hecho de que, en tanto los “contratos de gestión de servicios públicos” pueden ser objeto de un plazo, conforme a nuestra normativa interna, de hasta 25 años (art.278.b del Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos del Sector – TRLCSP), los “contratos de servicio público” solamente pueden otorgarse por un plazo de 4 años, “si bien podrá preverse en el mismo contrato su prórroga por mutuo acuerdo de las partes antes de la finalización de aquél, siempre que la duración total del contrato, incluidas las prórrogas, no exceda de seis años, y que las prórrogas no superen, aislada o conjuntamente, el plazo fijado originalmente” (art.303.1 TRLCSP).

Pues bien, pese a que existen casos en que algunas CCAA han otorgado esta clase de contratos para la prestación de servicios permanentes de uso especial (transporte escolar) por más de 6 años, en concreto, por hasta 10 años (conforme al art.3.3 del Reglamento UE 1370/2007, estimándolo aplicable, y por tanto el que debe regular la materia conforme a la primacía del Derecho comunitario y su efecto directo), se plantea una problemática jurídica interpretativa que podría derivar en la inadecuación de este plazo de 10 años (al ser superior al de 4 años previsto en el art.301.1 TRLCSP) a la normativa aplicable, en virtud de los siguientes fundamentos jurídicos:

- El Reglamento UE 1370/2007 solo es de aplicación (art.1.2) a los “servicios públicos de transporte de via-

jeros por ferrocarril y otros modos ferroviarios y por carretera”, entendiéndose por “transporte público de viajeros” (art.2 letra a) los “servicios de transporte de viajeros de interés económico general ofrecidos a los usuarios sin discriminación y de forma continua”. Resulta indubitado que los servicios públicos de transporte regular permanente de uso especial no son ofrecidos a los usuarios de forma no discriminatoria, ya que se restringen a los trabajadores y escolares, y aún dentro de este ámbito, de un centro de trabajo o docente concreto, como igualmente cabe apreciar en el sentido de que por ello no tienen “interés económico general”, sino exacerbadamente limitado.

- Resulta así que siendo dudoso que el Reglamento UE 1370/2007 sea aplicable a la clase de servicios de que se trata (regulares permanentes de uso especial), ha de apreciarse que en el supuesto de que se entienda que este Reglamento UE no es de aplicación conforme a los transcritos preceptos, ha de regir solamente la normativa interna, esto es, el

TRLCSP (ya que la LOTT y el ROTT, si bien establecen un plazo máximo para los servicios regulares permanentes de uso general – concesiones / plazo que es conforme con el de 10 años establecido en el art.3.3 del Reglamento UE 1370/2007, no así para los servicios regulares permanentes de uso especial).

- Y de acuerdo con la normativa interna – TRLCSP, el plazo máximo por el que pueden otorgarse contratos públicos de la clase de que se trata es, como se ha indicado más atrás, de 4 años (con posible ampliación hasta 6).
- Los servicios públicos regulares permanentes de uso especial, no pueden considerarse como “contratos de gestión de servicios públicos”, sino como “contratos de servicio público” (distinción que, por otra parte, no hace el Reglamento 1370/2007, ni ninguna otra norma comunitaria), a tenor de lo preceptuado en los arts.8.1 y 10 del TRLCSP, de donde resulta (en el caso de que se pondere inaplicable el Reglamento

1370/2007) la aplicación del plazo máximo de 4 años (más 2 de posible prórroga) contemplado en el art.303.1 TRLCSP (y no del plazo de 10 años establecido en el Reglamento 1370/2007).

Similares apreciaciones pueden concretarse no ya respecto del transporte discrecional (incluso turístico), que está liberalizado y no puede tener referencia alguna para la contratación pública, sino para los servicios turísticos regulares, que tanto están proliferando en nuestra geografía (“cities tours”/clase de servicios que no están debidamente regulados, etc.), ya que “los servicios que se exploten esencialmente por su interés histórico o su finalidad turística” están exceptuados del ámbito de aplicación del Reglamento UE 1370/2007 (art.1.2). En consecuencia, esta clase de servicios, si se consideran como “contratos de gestión de servicio público” (asunción de la titularidad por la Administración pública – “publicatio”), podrían ser otorgados por un plazo de hasta 25 años (art.278.b TRLCSP), en tanto que si se estiman como “contratos de servicio público”





(cuestión ciertamente dudosa), solamente por 4 años, ampliables a 6 (art.303.1 TRLCSP).

En todo caso, e independientemente de las anteriores reflexiones jurídicas, como así vengo manifestando en numerosas publicaciones y conferencias, el fomento del transporte regular permanente de uso especial requiere de una armonización de criterios entre todas las CCAA, en el sentido de: a) Coordinación entre las Consejerías de Fomento y de Educación. b) Existencia

de pliegos de bases reguladores de los concursos con los debidos parámetros comunes. c) Inexigencia, para poder ganar los concursos, de material móvil de nueva o reciente adquisición, pues esta práctica constituye un despilfarro, que por otra parte no tiene similitud alguna en ningún otro Estado. d) Precio del transporte que verdaderamente pueda cubrir los costes más un beneficio industrial razonable (en función de las exigencias del pliego), no permitiéndose ofertas que no aseguren este cri-

terio. e) Otorgamiento de los contratos por 4 años ampliables a 6, y no como por lo general viene siendo la práctica habitual, de contratos anuales. Esta continuidad es indispensable a efectos de la planificación y financiación de las empresas.

De otro lado, teniendo en cuenta que la salida de la crisis actual pasa por la presencia internacional del sector empresarial, han de recogerse principios, directrices y medidas que contribuyan a la internacionalización de nuestras empresas (especialmente, respecto de los servicios turísticos, regulares y de transporte escolar, cuyos sistemas nacionales son exportables). La internacionalización de nuestras mejores empresas precisa de su rentabilidad y volumen en su espacio nacional, de donde resulta que toda medida que tenga por efecto la disminución de estos elementos (concursos convertidos en subastas, rigideces para la adecuación de los servicios a las realidades cambiantes, niveles de calidad innecesarios, etc.) supone no solo el empobrecimiento de estas empresas, sino la inviabilidad de su externalización, y con ello el empobrecimiento del sector globalmente considerado.

Para finalizar, solamente una breve referencia al transporte turístico, a mi juicio no debidamente ordenado normativamente, en el sentido de lamentar que el Plan Nacional e Integral de Turismo (PNIT) 2012-2015 no se haya referido a los servicios turísticos en autobús, puesto que para el turista la imagen del aeropuerto al que llega, y del transporte en el que se traslada (excursiones, etc.), son elementos esenciales. Si tenemos en cuenta la importancia del turismo en España, y las posibilidades existentes de fomento de los servicios de transporte turísticos, éstos deberían haber sido objeto de este Plan, contemplando para ellos nuevos criterios de reordenación que mejoren la situación actual, cuya normativa de aplicación no es acertada.

OCA FORMACIÓN – Información cursos gratuitos CAM 2014

OCA FORMACIÓN, empresa perteneciente al Círculo de Empresas Colaboradoras de AETRAM pone a disposición de los asociados de AETRAM un Plan de Formación gratuito para trabajadores y desempleados de la Comunidad de Madrid (PLAN INTER-SECTORIAL).



Para poder acceder a la reserva de plaza (plazas limitadas) los interesados (trabajadores y desempleados de la CAM) deben enviar la siguiente documentación a OCA FORMACIÓN:

- Ficha de inscripción debidamente cumplimentada.
- Fotocopia del DNI
- Fotocopia de la Tarjeta Sanitaria o documento de afiliación de la Seguridad Social donde figure el número de afiliación.
- Fotocopia de la cabecera de la última nomina, o en su defecto demanda de empleo sellada y vigente.

Tienes a tu disposición una descripción del Plan y los cursos ofertados para este año 2014 en la página Web de la Asociación www.aetram.es dentro de la sección FORMACIÓN del AREA ASOCIADOS. Más información e inscripciones en OCA FORMACION 900 907 079.



Audica colabora con la formación de Grado Superior de Transporte

La Asociación de Empresarios de Transporte discrecional de Viajeros Catalunya, AUDICA, y el INSTITUT JOAN BROSSA han alcanzado un acuerdo de colaboración para que los alumnos del Ciclo Formativo de Grado Superior de Transporte y Logística puedan realizar sus prácticas en empresas de transporte asociadas a AUDICA. Las dos instituciones confían en que la sinergia entre ambas favorezca el acercamiento entre los nuevos titulados en Transporte y Logística y las Operadoras de Viajeros y en que este primer encuentro de colaboración para prácticas propicie futuras contrataciones.



España reduce sus emisiones de CO₂ más que el resto de Europa



Según la Agencia Europea del Medio Ambiente, la media de emisiones de CO₂ de los nuevos vehículos vendidos en Europa se situó en el año 2013 en 127 gramos de CO₂ por kilómetro. En España, esa media desciende hasta los 122,4 gramos de CO₂ por kilómetro, informa Anfac en un análisis sobre los resultados del Plan PIVE.

El Plan PIVE, vigente durante prácticamente todo el año 2013 ha acelerado la reducción de las emisiones de CO₂ de los vehículos al permitir la incorporación a nuestro parque de vehículos mucho más eficientes y que consumen hasta un 30% menos que los antiguos. España se sitúa como uno de los mercados más eficientes de toda Europa. De los cinco grandes mercados, sólo Francia supera a España en la media de emisiones de los vehículos nuevos y en el esfuerzo porcentual de reducción. España se sitúa por delante de países como Alemania, Italia o Reino Unido en el incremento de reducción y ha pasado de una media de emisiones de CO₂ de 128,7 gramos de CO₂ por kilómetro a 122,4 gramos, es decir, una reducción de 6,3% gramos, un 5% menos, una de las mayores reducciones porcentuales en Europa, siendo además el peso medio de los vehículos superior en España que la media de la Unión Europea.

Madrid pretende reducir el tráfico un 6% para 2020

El Ayuntamiento de Madrid ha dado luz verde este jueves al Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), que engloba actuaciones de mejora hasta el año 2020, como la reducción para entonces próxima a un 6 por ciento en el tráfico de la capital.

El plan integra quince medidas dirigidas a conseguir en el horizonte de 2020 esta reducción del tráfico en la ciudad a favor de los modos más sostenibles, como caminar, ir en bicicleta y el trans-

porte público. Propone, en conjunto, 95 acciones enfocadas a la mejora de la calidad ambiental, la competitividad y la seguridad, extraídas de las líneas estratégicas que previamente había definido la Mesa de Movilidad, con la que se han participado las distintas fases del documento.

Con la menor utilización del coche se pretende reducir el ruido y la contaminación para aumentar el bienestar y la calidad de vida de los madrileños. Con-



cretamente, se prevé que con el plan se dejarían de emitir 135.000 toneladas de CO₂, 400 de NO_x y 26 toneladas de PM_{2,5} como consecuencia de los 3,2 millones de kilómetros diarios que no se realizarían en coche.

La UE aumenta el peso de los autobuses



Los ministros de transportes de la Unión Europea han llegado a un acuerdo que supondría incrementar en 1,5 toneladas el peso máximo de los autobuses. Esta decisión tiene como objetivo incorporar un mayor peso medio de los viajeros y sus equipajes, así como otros equipamientos que elevan el peso de vehículo.

Fomento inicia el programa de concursos para renovar las concesiones de líneas regulares



El Ministerio de Fomento comenzará a aplicar las nuevas condiciones de contratación de servicio por concurso público en las líneas interurbanas regulares de autocar. El nuevo pliego favorecerá "la intermodalidad, la concurrencia en los

concursos y la seguridad en la prestación del servicio". El proceso se abre con cuatro líneas de Madrid.

El objetivo marcado por Fomento es poder renovar estas concesiones –un total de 64- "de forma secuencial y por orden de vencimiento", con un ritmo aproximado de dos o tres contratos al mes, hasta alcanzar los 24 anuales. Como novedad, el nuevo plazo de concesión pasa de durar 15 a 10 años.

Fomento adelantó que los pliegos tendrán más en cuenta la tarifa y la frecuencia del servicio ofrecidos por cada em-

presa que concurra en el servicio, lo que según el ministerio, redundará "en beneficio del usuario", aunque se establecen criterios para decidir la sostenibilidad de las ofertas presentadas.

Otra de las novedades es que se prevén medidas especiales de atención al público, como las indemnizaciones por retrasos, adicionales a las establecidas por ley, los seguros complementarios de viajeros y de equipajes adicionales a los obligatorios, así como sistemas de información al cliente relacionados con el propio servicio.

Las matriculaciones de autobuses y autocares casi duplican en junio el registro del año anterior

ANIACAM ha publicado los datos de mercado correspondientes al mes de junio de 2014, con los autobuses y autocares repuntando de manera más que notable hasta lograr un 97,3% de incremento conjunto. Los micros no acompañan (-71%). En el acumulado de 2014, los urbanos aún lastiman la evolución general.

Los datos de ANIACAM reflejan que, dentro del segmento del transporte de viajeros por carretera, el primer semestre de 2014 se cerró con un balance de 43 matriculaciones más con respecto al mismo periodo de 2013 (+6,4%). La diferencia interanual de junio refleja la recuperación del Sector, con 61 vehículos más matriculados que han supuesto una subida del 70,1% de las matriculaciones.

En el mes de junio, el segmento de mercado que más creció fue el de los urbanos, que registraron un contundente 168,8% más, para un total de 43 unidades. A continuación se situaron los autocares, con una subida del 77,2%, un dato que confirma el esperado cambio de tendencia que todos los fabricantes vaticinan para el ejercicio. Por su parte, los micros llegaron a cuatro unidades, un 71% menos que en el periodo anterior. La suma de urbanos y autocares se sitúa en el 97,3%, que se queda en un crecimiento del 70,1% si se in-

cluyen los micros. Las cifras de unidades matriculadas en el primer semestre de 2014 se van recuperando, hasta el punto de que el Sector repunta un 6,4% con respecto al acumulado de los primeros seis meses del año pasado. La 'culpa' recae en los autocares, que crecen por encima del 16% y amortiguan el descenso de los urbanos, situado en un 26%, a pesar de sus buenos resultados de junio.

Por su parte, los microbuses crecen un 8,2% acumulado y el cómputo de autobuses y autocares juntos se sitúa en 664 unidades, un 6,2% más que el año pasado



Los intercambiadores de Madrid en Google Indoor

El Consorcio Regional de Transportes de Madrid y Google, su colaborador tecnológico, vuelven a apoyarse en las nuevas tecnologías incorpo-

rando los intercambiadores de transporte de la Comunidad de Madrid en Google Maps interiores, convirtiéndose así en las primeras infraestruc-

turas regionales incluidas en esta plataforma, que permite a los clientes navegar por su interior con su móvil o tablet.

Autopistas más baratas para el transporte por carretera

Según informó la vicepresidenta del Gobierno, Soraya Sáenz de Santamaría, el Gobierno pretende abaratar el precio de las autopistas para el transporte por carretera en las horas valle. Según ha anunciado habrá mejoras re-

gulatorias en el transporte por carretera, incluyendo la adecuación de la tarificación de autopistas. El ejecutivo nacional quiere también promover la adquisición de nuevos medios de locomoción, que den prioridad a la eficiencia

energética y el respeto medioambiental. La vicepresidenta ha recordado que el motor juega un papel esencial en la economía española y señaló que esta actividad supone el 9,5 % del PIB y da empleo a 240.000 personas.

Homenaje de ASCABUS a Emilio Ugarte

Con este acto, que tuvo lugar el pasado 8 de Mayo en Arbucies (Girona), se quiso reconocer su labor en ASCABUS. Los asociados rindieron así homenaje a Emilio Ugarte Martínez, anterior Secretario General de ASCABUS. Se le hizo entrega de una placa conmemorativa como reconocimiento a los 37 años dedicados a la asociación.

Emilio Ugarte nació en Logroño el 6 de agosto de 1948. A los 23 años ya era Gerente de la empresa familiar Carrocerías Ugarte, en la que permaneció 31 años. Fue el primer presidente de ASCABUS y tras el cierre de su compañía fue nombrado por unanimidad Secretario General de la asociación.



Aprobada la liberalización del transporte ferroviario de viajeros

La ministra de Fomento, Ana Pastor, presentó las nuevas reformas estructurales del transporte aprobadas en el Consejo de Ministros, entre ellas la



liberalización del transporte ferroviario de viajeros. La primera licitación será la del corredor Levante. Alsa, Interbus y La Sepulvedana forman parte del reducido grupo de empresas que disponen de esta Licencia a nivel nacional.

Interbus cuenta ya con el Certificado de Seguridad Ferroviaria para el Transporte de Viajeros, que es complementario a la Licencia de Empresa Ferro-

viaria que ya obtuvo en Noviembre de 2013. ALSA también dispone de la licencia necesaria para operar servicios ferroviarios tanto de Alta Velocidad, como de Larga y Media Distancia y de Cercanías. Disponía desde 2010 de la Licencia Ferroviaria y desde 2011 del Certificado de Seguridad Ferroviaria. Recientemente, la Sepulvedana también obtuvo la Licencia de Operador Ferroviario.

Real Decreto 414/2014: subvenciones para la adquisición de vehículos eléctricos en 2014 (programa Movele 2014)

El BOE de 11 de junio de 2014 publica el Real Decreto 414/2014, de 6 de junio, por el que se regula la concesión directa de subvenciones para la adquisición de vehículos eléctricos en 2014 (incluidos autobuses y autocares), en el marco de la Estrategia integral para el impulso del vehículo eléctrico en España 2010-2014 (Programa MOVELE 2014).

Al respecto, el vehículo eléctrico está llamado a formar parte de la movilidad sostenible en las ciudades, debido a sus beneficios en materia de eficiencia energética y reducción de la dependencia de los productos petrolíferos, así como por la reducción de emisiones de CO₂ y de emisiones contaminantes. El vehículo eléctrico ayuda a mejorar la calidad del aire de nuestras ciudades y a disminuir la contaminación acústica, favoreciendo, además, el consumo de energías autóctonas, especialmente de fuentes renovables. La Estrategia Integral para el Impulso del Vehículo Eléctrico 2010-2014 puso de manifiesto la necesidad de realizar una serie de actuaciones con el objetivo de promover el desarrollo y utilización de los vehículos eléctricos en España. Debido al elevado extra coste que, a día de hoy, todavía tiene el vehículo eléctrico con relación a los vehículos de tecnologías convencionales, desde el Gobierno de España se ha estimado conveniente un programa de incentivos económicos para su adquisición, Programa MOVELE 2014, plan que cuenta con una dotación de 10 millones de euros y por cada autobús o autocar podrá recibirse una ayuda de 8.000 euros.

El objetivo del Programa MOVELE 2014 es la concesión de ayudas para incentivar y promover la adquisición de nuevos vehículos eléctricos en 2014, entendiendo como tales aquellos cuya energía de propulsión proceda, total o parcialmente, de la electricidad de sus baterías, carga-

das a través de la red eléctrica. De esta manera, se pretende facilitar y fomentar el desarrollo de la movilidad eléctrica, beneficiosa por su contribución a la mejora del sector del transporte, de la eficiencia energética y medioambiental, así como a la reducción de la dependencia energética del petróleo.

El otorgamiento de estas ayudas se encuentra sujeto, en todo caso, al cumplimiento, ejecución y realización de los objetivos, actividades, condiciones y requisitos establecidos por el Real Decreto 414/2014, de 6 de junio. Las actuaciones objeto de ayuda serán seleccionadas en régimen de concurrencia simple, otorgándose las ayudas a aquellas que cumplan con todos y cada uno de los requisitos establecidos en dicho real decreto, por riguroso orden de activación de reserva de presupuesto y hasta agotarse el presupuesto disponible o bien, hasta que se alcance la fecha límite de vigencia.

Las ayudas se destinarán a la adquisición directa o a la adquisición por medio de operaciones de financiación por leasing financiero o arrendamiento por renting (o leasing operativo) de



vehículos eléctricos nuevos, matriculados por primera vez en España, que hayan sido adquiridos y abonados al punto de venta en su totalidad. En la tabla siguiente se resumen las categorías de vehículos que son susceptibles de recibir las ayudas a su adquisición: Dichas adquisiciones deberán producirse a partir del día 1 de enero de 2014 y hasta el 31 de diciembre del mismo año, y las solicitudes deberán registrarse en el sistema telemático de gestión de ayudas del Programa MOVELE 2014 desde la apertura del sistema hasta el 31 de diciembre de 2014 o hasta que se agote el presupuesto disponible del Programa, si esta circunstancia se produjera con anterioridad.

Los vehículos susceptibles de ser apoyados en el marco del presente programa de ayudas figuran en el Catálogo de Vehículos (Catálogo MOVELE).

Podrán ser puntos de venta adheridos en el Programa MOVELE 2014, las empresas autorizadas para la comercialización de vehículos que operen en el Estado español y que acrediten estar dados de alta para tal fin mediante el número de registro industrial identificativo del establecimiento.

El listado de los puntos de venta, por cada código postal, adheridos al Programa MOVELE 2014 se hará público en la página web del IDAE www.idae.es y se actualizará de forma continua, recogiendo los puntos de venta que se adhieran, una vez sea validada por el IDAE la correspondiente documentación a remitir por los mismos.

La UE publica la sentencia sobre el céntimo sanitario

Se ha publicado en el Diario Oficial de la Unión Europea la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) de 27 de febrero de 2014 que ha declarado, con efectos retroactivos, la incompatibilidad con el Derecho Comunitario del Impuesto sobre las Ventas Minoristas de Determinados Hidrocarburos (IVMDH), conocido como “céntimo sanitario”. En virtud de dicha sentencia se han abierto las posibles vías de devolución por parte de Hacienda de lo que se ingresó en concepto de céntimo sanitario. El impuesto ha estado vigente en España, con diferencias en cada Comunidad Autónoma, desde el año 2002 hasta el año 2012.



Going abroad: información sobre normas de tráfico en la UE



La nueva aplicación para teléfono inteligente de la Comisión Europea llamada «Going Abroad» (salir al extranjero), ayuda a resolver todas las dudas sobre la normativa de tráfico en cada país miembro. Going Abroad, disponible en 22 idiomas para iPhone y iPad,

y teléfonos con Google Android y Microsoft Windows. Además de ofrecer toda la información importante en materia de seguridad vial en todos los países de la UE, la aplicación también contiene un juego de seguridad vial y un juego de memoria.

Los conductores españoles prefieren el reconocimiento laboral a incentivos económicos

Los conductores profesionales españoles prefieren un reconocimiento laboral a uno económico por parte de sus jefes por llevar a cabo una conducción eficiente y segura, según el Estudio Europeo de Hábitos de Conducción elaborado por MiX Telematics.

Según los datos de este informe, esta tendencia entre los conductores profesionales españoles se opone a la contabilizada en Europa, donde la preferencia es optar por incentivos económicos. El documento apunta que el 26% de los encuestados recibe directrices de conducción eficiente y segura por parte de sus superiores, mientras que el 25% desconoce lo que hacen las empresas para fo-

mentar una buena conducción. Así, en el segmento de autobuses y camiones, la mayor parte de los conductores asegura que estos vehículos cuentan con tecnología de intervención activa y control de actividad al volante, mientras que esta práctica es menos habitual en las furgonetas y en los automóviles.

El informe apunta que Reino Unido es el país donde más se monitoriza el comportamiento al volante de los profesionales, con un 20%, mientras que en Francia esta práctica copa el 19% del total, seguida de España, con un 17% y de Alemania, con un 12%.

En cuanto a los incentivos, los económicos, con un 62%, son los preferidos por



los conductores profesionales europeos, seguidos del aumento del salario producto de su buen desempeño (49%), de las promociones (18%) o de ganar competencia con sus iguales (10%).

Sánchez-Gamborino, reelegido vicepresidente jurídico de IRU

En su última sesión, celebrada en 20 Febrero 2014, en Ginebra (Suiza), la Comisión de Asuntos Jurídicos de la Unión Internacional de los Transportes por Carretera (IRU) reeligió por unanimidad, como vicepresidente de la misma y a propuesta de la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC), miembro español de IRU, a D. Francisco Sánchez-Gamborino, abogado especialista en transportes y asesor jurídico de ASTIC. En la misma sesión fue también reelegida, como presidenta de dicha Comisión, la Sra. Isabelle Bon-Garcin (Francia).

IRU, fundada en 1948, agrupa a las asociaciones nacionales de esta actividad de 75 países de los cinco continentes, ostentando estatuto consultivo en la Naciones Unidas (cuenta con Delegación en Nueva York) y representando la industria del transporte por carretera en numerosas otras Organizaciones internacionales, incluida la Unión Europea, mediante un Comité de Enlace IRU-UE con oficina permanente en Bruselas. IRU creó el régimen de tránsito aduanero TIR en 1959 (revisado en 1975), que tan beneficioso ha demostrado ser para los transportistas de servicio internacional. Su presidente es Mr. Janusz Lacny (Polonia), empresario transportista de viajeros. La actividad de IRU se desarrolla en grupos de trabajo llamados "Comisiones".

Una de las más activas es la Comisión de Asuntos Jurídicos, que ha dado como frutos, entre otros: contratos-tipo entre agencias de viaje y transportistas y entre éstos y empresas de hostelería, Convenio CMR de 1973 regulador de los contratos de transporte internacional de viajeros por carretera; Reglamento (CE) nº 1370/2007 de 23 Octubre 2007 sobre obligaciones de servicio público del transportista de viajeros, Reglamento (UE)

nº 181/2011 de 16 Febrero sobre derechos de los viajeros, futuro "Acuerdo Omnibus" para transporte de viajeros fuera de la UE; además de cuestiones comunes al transporte de mercancías, sobre algunas de las cuales se recopila información jurídica con la que se confeccionan bases de datos de posible consulta en la página web de IRU, como normas y prácticas nacionales sobre tiempos de conducción y uso del tacógrafo, seguro de transportes (de ésta se responsabilizó personalmente el reelegido), infracciones por falta de documentos de uso obligatorio, etc. Otro de los trabajos de esta Comisión ha sido el nuevo modelo de carta de porte CMR (de 2007, que sustituye al precedente de 1974; Sánchez-Gamborino presidió el grupo internacional redactor).

El trabajo de esta Comisión, como de IRU en general, va encaminado a la defensa de los derechos e intereses de las empresas de transporte por carretera, y el de Sánchez-Gamborino en especial, de las empresas españolas.



La UE anuncia un plan para reducir la contaminación de autobuses y camiones

La Comisión Europea (CE) anunció recientemente, una estrategia para reducir la contaminación de camiones, autobuses y autocares, que son responsables de la cuarta parte de las emisiones de

dióxido de carbono (CO₂) del transporte por carretera de la UE. El objetivo de la Comisión es imponer en los próximos años metas obligatorias de reducción de emisiones contaminantes a estos vehículos pesados, de la misma manera que hizo con los turismos y las furgonetas. Como primer paso, y antes de presentar su propuesta legislativa con las metas de reducción el año que viene, el Ejecutivo

comunitario ha desarrollado un sistema centralizado de medición de emisiones de estos vehículos, lo que permitirá establecer comparaciones entre la variedad de modelos y tamaños. A medio plazo, la CE también planea adoptar medidas para favorecer la creación de infraestructuras modernas que permitan la utilización de combustibles alternativos para los vehículos pesados.



Una empresa de transportes de viajeros en autobús española desea realizar transporte discrecional desde Madrid a Marruecos ¿Existe la obligación de llevar la tarjeta del tacografo digital en los servicios efectuados en suelo marroquí?

El artículo 2 del Reglamento 561/2006 establece:

“1. El presente Reglamento se aplicará al transporte por carretera:

- a) de mercancías, cuando la masa máxima autorizada de los vehículos, incluido cualquier remolque o semirremolque, sea superior a 3,5 toneladas, o
- b) de viajeros en vehículos fabricados o adaptados de forma permanente para transportar a más de nueve personas, incluido el conductor, y destinados a tal fin.



2. El presente Reglamento se aplicará, con independencia del país en que esté matriculado el vehículo, al transporte por carretera que se efectúe:

- a) exclusivamente dentro de la Comunidad, o
- b) entre la Comunidad, Suiza y los países que sean parte contratante del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo.

3. El AETR se aplicará en lugar del presente Reglamento a las operaciones de transporte internacional por carretera que se efectúen en parte en algún lugar que quede fuera de las zonas que se mencionan en el apartado 2, a:

- a) los vehículos matriculados en la Comunidad o en un país que sea parte contratante del AETR para todo el trayecto;

b) Los vehículos matriculados en un tercer país que no sea parte contratante del AETR, únicamente al tramo del trayecto que se efectúe en el territorio de la Comunidad o de un país que sea parte contratante del AETR."

Por lo tanto, del apartado 3 del artículo 2 se deduce que un transporte internacional discrecional de viajeros efectuado por un vehículo matriculado en un país UE (caso de España) está sujeto al cumplimiento del AETR en todo el trayecto. Es decir, está obligado a registrar las actividades realizadas tanto en territorio UE como en territorio de Marruecos. En caso de que este transporte sea realizado por un vehículo matriculado en Marruecos, entonces estaría obligado a cumplir con el AETR solamente en el territorio UE o territorio AETR.

Una empresa de transporte con Tarjeta VDN no ha realizado su obligatorio visado en el mes que le corresponde y por tanto ahora debe rehabilitar la Tarjeta de Transporte. ¿Qué documentación deberá presentar para realizar correctamente esta rehabilitación de la Tarjeta VDN?



La documentación a presentar será la solicitud normalizada, CIF, Alta en el IAE donde se pueda acreditar el alta en el epígrafe fiscal correspondiente de transporte de viajeros por carretera, 721.3, fotocopia de las fichas técnicas de los vehículos, si el empresario no cumple la capacitación por sí mismo, se debe acompañar informe de la vida laboral del capacitado o acreditación del 15% del capital social, escritura de poderes con capacidad de disposición de fondos, declaración de honorabilidad, acreditación del establecimiento empresarial y acreditación de la capacidad económica por importe de 9.000 euros por el primer vehículo y 5.000 más por cada vehículo adicional mediante presentación de certificación de entidad financiera de la suficiencia si es persona física, si se trata de sociedades copia compulsada del balance incluido en la declaración del Impuesto de Sociedades del último ejercicio,

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.

Herbert Kelleher (1931) SWA

El pez chico también se puede comer al grande

Herbert D. Kelleher nació el 12 de marzo de 1931 en Camden, Nueva Jersey. Se licenció en derecho en la Universidad de Nueva York. Se casó con Joan Negley en 1955, con la que tuvo cuatro hijos. Ejerció como abogado en la costa este antes de mudarse a Texas donde asociado a un tradicional estudio jurídico, logró un sólido prestigio profesional que en pocos años le permitió instalar, junto a un grupo de amigos, una firma de abogados propia: Oppenheimer, Rosenberg, Kelleher & Wheatley, Inc.

En este bufete conoció a Rollin King, dueño de una pequeña compañía aérea que prestaba servicios a empresas, quien buscaba asesoramiento jurídico para acrecentar su negocio.

Una tarde de 1966, sentados en la mesa de un bar Herbert y Rollin decidieron crear una nueva compañía aérea Southwest Airlines (SWA), que recibió el permiso de las autoridades regulatorias en 1968, pero que debido a las disputas legales interpuestas por la competencia en un mercado tradicional y regulado, tardó varios años en iniciar sus operaciones.

El objetivo planteado era aprovechar el boom económico que por esa época vivía el estado sureño, impulsado por su vertiginoso crecimiento industrial, explotando la ruta Dallas - Houston - San Antonio, hasta entonces solo cubierta por vía terrestre. El proyecto parecía una locura pero la férrea oposición de potencias como Braniff, Trans-Texas y Continental, que alegaban que el mercado texano estaba saturado, convencieron a los nuevos socios de haber elegido un rumbo acertado. "Las tácticas usadas por las aerolíneas para dejarnos fuera de juego nos llevaron a luchar con mayor determinación" asegura Colleen Barrett, por entonces secretaria de Kelleher y que ha llegado a ser presidenta de SWA.

Después de perder sus juicios ante los tribunales de Texas, en la Corte Suprema de EE.UU., Kelleher logró que el sueño se hiciera realidad y el 18 de junio de 1971 pudo realizar su primer vuelo.

Es a partir de ese momento cuando con 40 años y sin experiencia en la administración de empresas, deja el derecho para convertirse en el director de la compañía aérea.

El transporte aéreo de EE.UU. cambió con la desregulación. Grandes empresas como Pan Am,

Eastern y Braniff se esfumaron por vía de las fusiones y las bancarrotas, mientras aparecían agresivamente nuevos competidores, muchos de los cuales también quedaron en el camino.

Más de 120 compañías, han desaparecido desde el 80 hasta la fecha y Southwest Airlines se ha podido mantener y crecer, siendo la única aerolínea estadounidense que no presentó ejercicios con pérdidas durante los últimos 28 años. The Wall Street Journal publicó en un artículo que el coste por milla era de 7,3 centavos para SWA, mientras la media del sector estaba en 12,6 centavos.

El desarrollo de un nuevo tipo de aerolínea fue posible, en gran parte, gracias al particular modelo de management desarrollado por Herbert, que pone a la imaginación por encima de las normas. A través de los años se ha ido forjando una cultura de trabajo que no respondió a una planificación ni a estudios previos, sino que surgió naturalmente, como un reflejo de su personalidad comunicativa, alegre y desenfadada. Sin perder su autoridad, Herb se preocupó siempre por mantener una cercana relación con sus colaboradores, que para él no son "recursos humanos", sino personas con sus intereses, sus alegrías y sus problemas, que participan de un equipo de trabajo. La respuesta ha sido una gran preocupación de los empleados por los destinos de la compañía, que sirvió para sortear los momentos más difíciles y alcanzar los más altos niveles de rendimiento.

En la evaluación de calidad que realiza anualmente el Departamento de Transporte de EE.UU. Southwest Airlines ha sido la única aerolínea en ocupar el primer puesto en forma simultánea en las tres categorías contempladas (puntualidad, ma-

nejo de equipaje y servicio al usuario) y este hecho se viene repitiendo desde hace doce años

Cuando inició sus operaciones, la aerolínea contaba solo con tres aviones Boeing 737-200 y hoy tiene la segunda mayor flota de aviones de pasajeros del mundo.

Hoy, Herbert Kelleher es considerado el reinventor del negocio aéreo de pasajeros y Southwest Airlines es una de las mayores compañías del sector en Estados Unidos y la más rentable. Tanto la empresa como su creador, son casos de estudio en las escuelas de negocios.



Claves del éxito de Kelleher

Precios muy asequibles

Las tarifas, considerablemente más bajas que la media del mercado, con diferencias que llegan al 70 por ciento, eran calculadas en los primeros años de forma tal que excedieran lo menos posible el coste de un viaje en coche.

Eficiencia en costes

SWA utiliza aeropuertos alternativos, con poco tráfico, que garantizan puntualidad y menores costes.

Control del combustible

Atendiendo a la inestabilidad del mercado petrolero y siempre que las finanzas se lo permitieron, Kelleher demostró buen olfato para realizar operaciones a futuro cuando los precios estaban en baja. Como ejemplo, a principios de 2001, mientras el barril de jet fuel se estaba pagando a más de 30 dólares, la empresa había comprado el

80 por ciento del combustible necesario para todo el ejercicio 2001 a 22 dólares.

Un único modelo de avión

Otras medidas acertadas para reducir costes han sido el uso de un modelo único de aeronaves, que permite importantes ahorros en repuestos y reparaciones, así como la simplificación o eliminación, según los casos, de servicios de catering a bordo, que tienen un coste promedio de cinco dólares por pasajero y reducido por SWA a 20 centavos.

No tenerle miedo a las grandes empresas tradicionales

Herb Kelleher, intuyó desde un principio que para imponerse en un mercado con demasiados actores se debía ofrecer un servicio novedoso, evitando la competencia directa con los grandes.

Entre sus ideas destacaron las de realizar rutas no convencionales, con vuelos cortos, utilizar aeropuertos alternativos con costes inferiores y simplificar los servicios de a bordo, llevando a los pasajeros a los destinos que ellos necesitan, en el momento que lo desean, sin esperas, con rapidez y puntualidad, tarifas accesibles y buen trato.

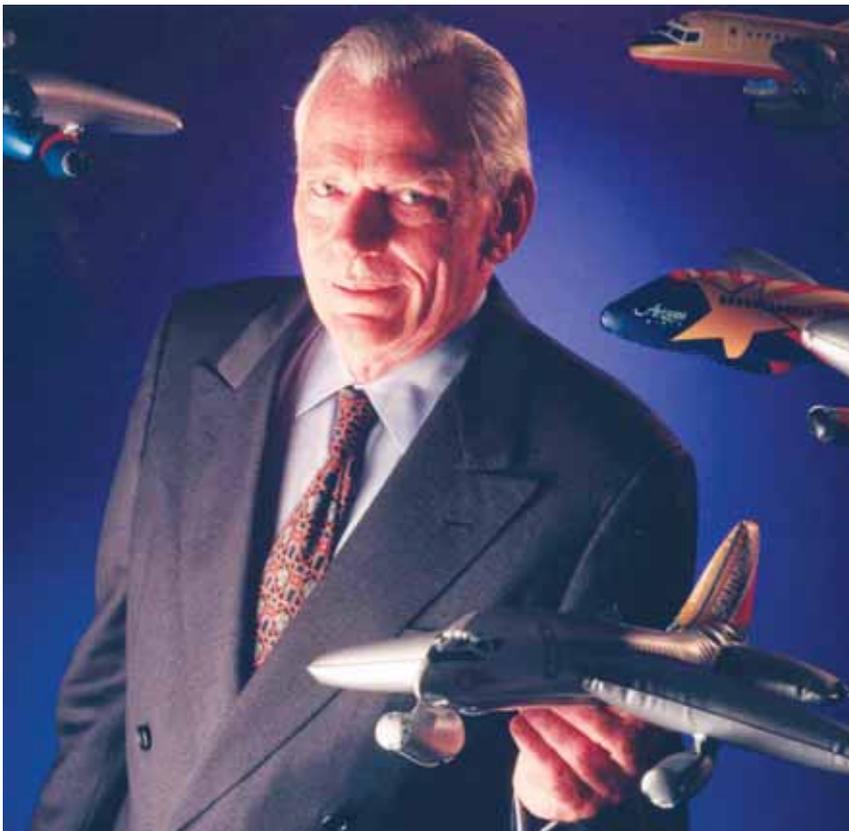
Introdujo novedades para atraer clientes, muchas de las cuales se ven ahora como normales, pero que en su momento no se habían llegado a contemplar. Descuentos en los horarios de menor demanda, sistemas de premios que no se basan en la distancia sino en la cantidad de vuelos realizados, un eficiente servicio en los aeropuertos que permite realizar el check-in sobre la hora de partida, disposición de los asientos con una distancia superior a la habitual en clase turista y, sobre todo, una multiplicidad de horarios más típica de los autobuses que de los aviones. Cada nuevo destino que se incorpora es servido con un mínimo de seis frecuencias diarias, llegando a veinte en los casos de mayor demanda, cubriendo así las necesidades de todo tipo de usuarios y asegurando la disponibilidad de lugares, aún sobre la hora de salida y sin reserva previa.

Obsesión por hacer cómodo el viaje a los pasajeros

Más del 80 por ciento de sus vuelos están diagramados sin escalas ni transbordos que signifiquen molestias para los pasajeros en tránsito. Solo se apea a ellos si la demanda no justifica vuelos directos.

El cliente más importante es el empleado

Algo que es de sentido común, pero que es muy difícil llevar a cabo es tener a los empleados contentos, porque se



gún Herb, si trabajan contentos harán felices a los clientes y también a los accionistas.

El cliente no siempre tiene la razón. "No respetaría a mi gente si dijera que el cliente siempre tiene razón. Hay clientes insolentes, que tratan mal a nuestros empleados. No tienen la razón y no queremos darles ningún servicio. No toleramos que abusen de los empleados". En 1972 la compañía no tenía suficiente dinero para pagar sueldos. Las alternativas eran despedir empleados o vender una de sus cuatro aeronaves. Esta última exigía, para poder cumplir con los vuelos programados, que las tareas de carga y descarga de los aviones y su puesta a punto para partir nuevamente se redujera de 45 (la media de la industria) a 15 minutos. El personal se comprometió a lograrlo y nadie quedó sin trabajo. Desde entonces ese promedio de tiempo se conservó y permite ahora cumplir con más de 2.500 vuelos diarios, usando menos aviones de lo habitual. Las propuestas siempre fueron escuchadas, incentivándose además la creatividad y la imaginación a la hora de optimizar servicios.

En la selección de personal se privilegia la actitud frente a la vida por sobre los estudios o la experiencia previa, con la única excepción de los pilotos, a quienes se exige un alto nivel de entrenamiento. -Queremos gente que disfrute ayudando a los demás y que esté orgullosa de lo que hace-, asegura Kelleher, quien cree que la cultura desarrollada en su compañía no se puede imitar -porque los intangibles son más importantes que los tangibles-, porque el secreto no está en la infraestructura, en el equipamiento o en la planificación, sino en el espíritu, -porque el secreto es que no hay ningún secreto. El crecimiento de la empresa no impidió sostener esta cultura. La necesaria sistematización de los procedimientos se encaró tratando de evitar la burocracia y las jerarquías. -Se cambian las prácticas pero no los principios- asegura Kelleher. Las actitudes de coope-

Sus batallas legales para vencer a los grandes grupos fueron llevadas a un cuento infantil



En 1983 Winifred Barnum escribió un libro titulado Gumwrappers y Goggles y narra la historia de TJ Love, un pequeño avión que es llevado a juicio por dos grandes aviones de reacción que no solo quieren echarle de su hangar sino también impedir que siga volando. TJ Love consigue mantener sus derechos a volar gracias a la defensa de un abogado, cuyo nombre no se menciona, como tampoco los de ninguna compañía. Sin embargo los colores del avión TJ Love son los de Southwest Airlines, los otros dos aviones llevan el mismo esquema de colores de Braniff y Continental y el abogado se parece mucho a Herb Kelleher. El libro se adaptó a un musical que patrocinó Southwest Airlines, con el título Muestra tu Espíritu y fué representado en los lugares donde operaba la compañía.

ración se promueven a través de encuentros de camaradería y de ejercicios de entrenamiento, que demuestran en que forma puede contribuir cada uno.

La tasa de rendimiento por empleado es la más alta de la industria: 86 personas por avión, cuando la media en otras aerolíneas es de 200. La empresa es muy exigente respecto al trabajo pero el nivel de retribuciones es bueno y el personal, sindicalizado en un 86 por ciento, siente que están garantizadas su continuidad laboral y sus posibilidades de crecimiento porque los despidos nunca fueron considerados como alternativa de ahorro y los cargos de mayor rango son cubiertos casi siempre por ascensos internos.

Si no hay dinero puede haber imaginación

A falta de fondos para hacer publicidad y buscando llamar la atención del público, se le ocurrió escribir una carta abierta a Raquel Welch, presentándola como el modelo de mujer que debía prestar servicios en los aviones de SWA.

Ante una convocatoria para cubrir 40 puestos de trabajo se presentaron 1.200 mujeres de cuerpos esculturales luciendo pantalones cortos, a la manera de la famosa diva. El target al que se apuntaba en los primeros tiempos era a hombres de negocios y el slogan para atraerlos fue -love-, palabra que se repetía en todos sus folletos y productos

Las bebidas de los vuelos eran "love potions", los snacks "love bites" y las máquinas expendedoras, "love Machines". Con los años el target se amplió a todo tipo de público pero los pantalones cortos o las minifaldas de colores llamativos siguieron siendo la indumentaria de las auxiliares de a bordo y -love- uno de los slogans preferidos de la compañía.

De la misma forma, otras prácticas adoptadas durante los primeros años, destinadas a captar a los usuarios habituales de trenes, autobuses o automóviles, definirían un estilo que caracteriza a Southwest Airlines, diferenciándola de sus colegas.

José Luis Conde

RESUMEN CIRCULARES INFORMATIVAS AÑO 2014

FECHA	CONTENIDO	FECHA	CONTENIDO
1/2014	I.- Curso Competencia Profesional II.- Modificación del reglamento del IVA y diversos reglamentos fiscales III.- Fiestas laborales locales IV.- Asistente virtual de contratación: Spee – página web	17/2014	I.- Continental Tires España: nueva incorporación al círculo de empresas colaboradoras de AETRAM II.- Transporte internacional: nueva regulación de tráfico en Viena (Austria) III.- Fechas exámenes certificado competencia profesional (capacitación profesional) – prueba mayo 2014
2/2014	I.- Devolución del céntimo sanitario – Comunidad de Madrid II.- Nuevas tarifas peaje autopistas III.- Fomento: convocatoria de ayudas al transporte inteligente, sostenible e integrado IV.- Calendario de impuestos mes de enero	18/2014	I.- Convenio discrecional: revisión salarial año 2014 – publicación oficial bocm II.- Novedades en la ley de tráfico III.- Convenio financiero de la Comunidad de Madrid y el Banco Santander
3/2014	I.- Proformatrans: nueva incorporación al círculo de empresas colaboradoras de AETRAM II.- IPC año 2013 III.- Gasóleo profesional – declaración de kilómetros recorridos año 2013 VI.- Contratos de servicios: certificados de clasificación	19/2014	I.- Actualización del Observatorio de costes del transporte discrecional de viajeros en autobús de la Comunidad de Madrid – Covimad 2014 II.- PROFORMATRANS: cursos CAP 35 h.
4/2014	I.- Cotizaciones Seguridad Social: conceptos computables en base de cotización II.- Plan Inspección Transporte – Ministerio Fomento 2014	20/2014	I.- Transporte internacional de viajeros – modificación libros CEE II.- Nuevos conceptos cotización: incorporación nómina abril
5/2014	I.- Convenio discrecional: tablas año 2014 II.- Clasificación de empresas: cierre cuentas año 2013 III.- PROFORMATRANS: cursos CAP 35 h. IV.- Precio de autopistas en España – año 2014 V.- Datos precio del gasóleo	30/04/2014	Céntimo Sanitario
6/2014	I.- Convenio discrecional: tablas año 2014 II.- Ayudas abandono actividad para transportistas autónomos. Convocatoria 2014 III.- Ampliación plazo ingreso cotización nuevos conceptos retributivos	21/2014	I.- Coello de Portugal Abogados: nueva incorporación al círculo de empresas colaboradoras de AETRAM II.- Plan anual de control tributario y aduanero de la Agencia Tributaria. Directrices generales 2014 III.- PROFORMATRANS: cursos cap 35 h.
7/2014	I.- Plan PIVE 5. Requisitos, importe de las ayudas y plazos II.- Calendario de impuestos mes de febrero	22/2014	I.- Planes de formación CEIM 2014 II.- Informe sobre “la deducción fiscal de la retribución de los administradores de sociedades mercantiles” III.- Encuesta barómetro de digitalización de la empresa española en 2014 IV.- Calendario de impuestos mes de mayo
8/2014	I.- Plan de formación ANETRA 2013/2014 II.- Ordenanzas fiscales del Ayuntamiento de Madrid para 2014: novedades	22/05/2014	Céntimo Sanitario – lucro cesante daños y perjuicios
9/2014	I.- Líneas financieras ICO 2014 para empresas y autónomos II.- PROFORMATRANS: cursos CAP 35 h.	23/2014	I.- Reclamación del “céntimo sanitario” II.- Convenio financiero CAM-CaixaBank III.- PROFORMATRANS: cursos cap 35 h
10/2014	I.- Renovación licencias comunitarias – transporte internacional de viajeros por carretera II.- CEIM: planes de formación para el empleo 2014 III.- Tipos de contrato 2014	24/2014	I.- Ampliación plazo liquidación nuevos conceptos cotizables Seguridad Social II.- Reducción de costes en servicios de certificación - OCA III.- PROFORMATRANS: cursos CAP 35 h (junio/julio 2014)
11/2014	I.- Exámenes competencia profesional (capacitación profesional) año 2014 II.- Formación OCA III.- Calendario de impuestos mes de marzo	25/2014	I.- Ayudas implantación planes de igualdad II.- CEIM – convenio financiero Comunidad de Madrid y Bankia III.- Folleto Líneas ICO 2014
12/2014	I.- Ley 1/2014 Tiempo Parcial y RDL 3/2014 Contratación Indefinida	26/2014	I.- Prohibición de circular en francia con niños menores II.- Impuesto de actividades económicas: plazo y lugar de ingreso de cuotas nacionales y provinciales III.- Calendario de impuestos mes de junio
10/03/2014	Céntimo Sanitario	27/2014	I.- Comunidad de Madrid – habilitaciones transporte escolar y otorgamiento/visado de autorizaciones transporte regular de uso especial III.- OCA Formación – información cursos gratuitos CAM 2014
13/2014	I.- Orden FOM 1230/2013 normas de control transportes públicos viajeros por carretera – anotaciones en libro de ruta II.- Autoescuela Goya: cursos CAP formación continua	28/2014	I.- Real Decreto 414/2014: subvenciones para la adquisición de vehículos eléctricos en 2014 (programa Movele 2014)
14/2014	I.- Modificaciones que introduce el Real Decreto Ley 4/2014 en los concursos de acreedores II.- PROFORMATRANS: cursos CAP 35 h.	29/2014	I.- Solicitudes incentivos. Prórroga II.- Reclamación salarios tramitación juicios por despido
21/03/2014	Céntimo Sanitario	30/2014	I.- Reforma fiscal: anteproyectos II.- CEIM: vademecum laboral/fiscal 2014 III.- PROFORMATRANS: cursos cap 35 h. (julio 2014)
01/04/2014	Céntimo Sanitario	31/2014	I.- Plan PIVE 6: subvenciones del programa de incentivos al vehículo eficiente (turismos) II.- Horario verano AETRAM
15/2014	I.- Sistema red Seguridad Social: nuevo fichero conceptos retribuidos abonados (GRA) II.- Calendario de impuestos mes de abril	32/2014	I.- Impuesto sobre sociedades: inicio de la campaña 2013 II.- PROFORMATRANS: cursos CAP 35 h. (verano 2014)
16/2014	I.- Informes financieros/comerciales empresas “iberinform” II.- PROFORMATRANS: cursos cap 35 h. III.- Ayuntamiento de Madrid: ayudas para incentivar actividades económicas		



BEULAS



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

Coello de Portugal
ABOGADOS



proformatrans



**AHORRE
HASTA UN
39%
EN COMBUSTIBLE**



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 39% 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

