

aetram

ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS
DE TRANSPORTE EN AUTOCAR
DE MADRID

19

2015



Rafael Barbadillo López
Presidente del Comité Nacional
de Transporte por Carretera

aetram

ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS
DE TRANSPORTE EN AUTOCAR
DE MADRID

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

Director

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

Director Comercial

Juan Manuel Muros López
direccion@aetram.es

Asesor Jurídico

Jesús Gonzalo Tomey

Secretaría

Ana González Carazo

Colaboradores

Anabel Alonso
Amando Gómez
Olga Rodríguez
José Reina

Edita

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

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 Nº19 • 2015

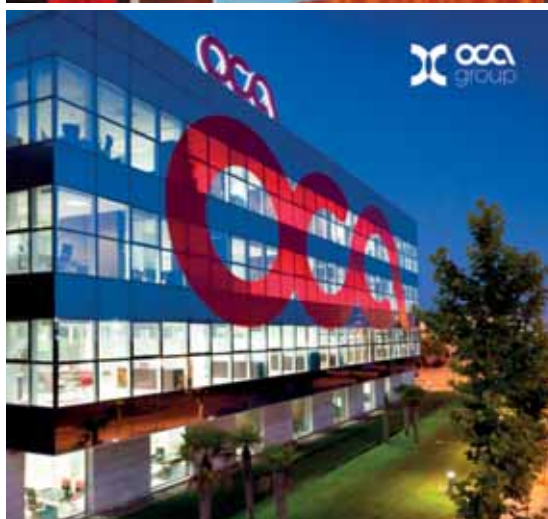
Depósito legal: M-31131-2006

S U M



En la pasada Asamblea General de la Asociación de Empresarios de Transporte en Autocar de Madrid (AETRAM), participó el abogado y experto en transporte Francisco Sánchez-Gamborino.

Página 5



En la sección de Colaboradores hablamos en esta ocasión con OCA Group.

Página 18



El protagonista de este número es Rafael Barbadillo López, Presidente del Comité Nacional de Transporte.

Página 20

Cita:

“Si yo te debo una libra, tengo un problema; pero si te debo un millón, el problema es tuyo”.

John Maynard Keynes

Índice

4 editorial

5 aetram

- Asamblea General de Aetram
 - Ayudas en 2015 para el abandono de la actividad
 - Asamblea urgente ante el retraso en los pagos de la Comunidad de Madrid
 - Los autocares de Discrecional podrán acceder al APR Opera con Autorización
 - El Presidente de AETRAM entrega el Premio Microbús del Año en España 2015
 - Contra el cierre de la Puerta del Sol a los Autocares Discrecionales
 - AETRAM denuncia el envío de multas a autocares con ITV en regla en los controles con cámara
 - Nueva sección Agenda en la Web de AETRAM
 - Recuerdo para Doña Josefa González
 - TOMTOM: nueva incorporación al Círculo de Empresas Colaboradoras de AETRAM
-

13 anetra

16 ceim

18 empresas colaboradoras

OCA Group

20 protagonista

Rafael Barbadillo López, Presidente del Comité Nacional de Transporte

26 opinión

Francisco Sánchez-Gamborino

30 desarrollo profesional

32 actualidad del sector

- Francia a favor de liberalizar el transporte de larga distancia
 - Obligación Factura Electrónica
 - Desde el 1 de marzo los radares distinguen el tipo de vehículo y su velocidad
-

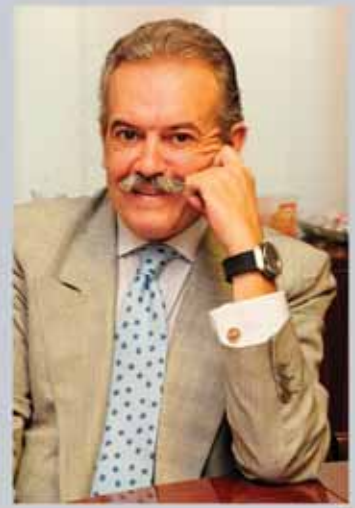
39 línea directa

40 vidas emprendedoras

41 resumen circulares informativas

43 círculo de empresas colaboradoras

EDITORIAL



Concentración empresarial

Si por algo se caracteriza el sector del transporte discrecional de viajeros en autocar, entendiendo por tal el conjunto de empresas dedicadas a esta actividad, es por su atomización, es decir por la concurrencia en el mercado de un gran número de empresas de pequeña dimensión, lo cual dificulta la consecución de proyectos sectoriales, la propuesta de soluciones comunes y la competencia con empresas de mayor dimensión.

Esta realidad, unida a una insuficiente formación empresarial, en muchos casos, mantiene de forma parcialmente improductiva las otras tantas pequeñas infraestructuras empresariales por cuanto que la gran mayoría de empresas utilizan garaje o naves propias, surtidores propios, talleres propios, comerciales propios que, no obstante, por su pequeña dimensión, no aportan valor añadido a la empresa. Antes al contrario: la permanente competencia diaria entre el conjunto de empresas “vecinas” conlleva un derroche de esfuerzos económicos y personales frustrantes, así como un desgaste en todos los órdenes por cuanto que no se consiguen los frutos deseados, y cuando se consiguen no se calculan los costes derivados del esfuerzo, y lo que es peor, no se valora si la contraprestación recibida va a compensar el esfuerzo realizado y por realizar.

Nos encontramos lamentablemente ante un círculo vicioso ante el que se puede observar como todo el desgaste efectuado por las empresas de esta forma tan desprogramada solo consigue lo siguiente: sustitución del proveedor de transporte cada dos por tres a un precio cada vez más bajo que no cubre los costes. ¿A dónde vamos?

Estamos observando cómo, mientras el número de empresas se reduce año tras año, principalmente como consecuencia de la jubilación o abandono de la profesión, el

número de vehículos se mantiene, de lo que deducimos que la mayoría de las empresas de pequeña dimensión mantienen un número de vehículos por encima de sus verdaderas necesidades en proporción con los servicios contratados.

A su vez, el carácter familiar que impregna la mayoría de las empresas, proporciona una planificación de “puertas hacia dentro” donde se adoptan las decisiones trascendentales sobre criterios que no serían comprensibles fuera de “la casa”.

Sirvan las reflexiones expuestas para concienciarnos de que los nuevos tiempos precisan de empresas más formadas, menos personalizadas, y sobre todo, y esta es la clave, más grandes. Ese carácter de vecinos al que aludía antes nos debe llevar a estudiar, valorar, proponer y conseguir la unión de empresas, bien por la compra, por la integración o incluso por la colaboración inicial permanente, de manera que finalmente se llegue a la fusión, pues solo de esta forma conseguirá el sector crecer exponencialmente por medio de los beneficios que las distintas sinergias de las empresas unidas proporcionen, de forma que con menos instalaciones, menos vehículos, en su caso, más estudio del mercado y más formación empresarial se desarrollen empresas que, gracias a preservar lo mejor de anteriores experiencias eliminen lo superfluo, lo que lastra, y aspiren a sobrevivir en el tiempo a sus creadores.

Y todo ello os lo transmito por la creencia de que al final, el tipo de empresa que pervivirá será precisamente el operador de transporte de estructura discrecional y dimensión adecuada, el cual efectuara todo tipo de transporte sometido únicamente a las leyes del libre mercado. Habla con tu vecino.

Jesús Gonzalo Tomey
Presidente de AETRAM

Asamblea General de AETRAM 2014

El pasado día 10 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, quien fue el encargado de clausurar la Asamblea.

La Asamblea se inició con el informe del Presidente de AETRAM con las actuaciones llevadas a cabo por la Asociación durante el año 2014, la aprobación del Presupuestos de AETRAM del ejercicio 2015 y a continuación se expuso una interesante Ponencia ofrecida por el Abogado y Vicepresidente de la Comisión de Asuntos Jurídicos de la Unión Internacional del Transporte por Carretera IRU D. Francisco Sanchez-Gamborino sobre "Trabajos de la Comisión Jurídica de IRU en materia de Transporte de Viajeros".

Por parte del Presidente de AETRAM, D. Jesus Gonzalo Tomey se manifestó en su discurso inicial que "el discrecional será el futuro del transporte" así mismo indico que "hay dos conceptos que son de vital importancia para poder enfrentarse tanto a la crisis como al futuro del transporte de viajeros por carretera: contratar con tarifas realistas y crear alianzas y fusiones entre las empresas".

La Asamblea General de AETRAM fue todo un éxito en cuanto a asistencia de empresas pertenecientes al sec-

tor 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, a saber: BEULAS, CONTINENTAL, IRIZAR, CENTRO TECNICO DE SEGUROS, CASTROSUA, CEPESA, AUTOESCUELA GOYA, MAN, OCA FORMACIÓN, PROFORMATRANS, COELLO DE PORTUGAL ABOGADOS y TOMTOM.

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. Manuel Areta Lopez, D. Luis Miguel Morato Domínguez, D. Francisco Lopez de la Torre (Autocares de la Torre e Hijos, S. L.), D. Emiliano Rincon Rogero (Rincon Tour, S. L.), D. Alvaro Ruiz Diez (Rutacar, S. A.) y D. Jose Luis Mantecon Hernanz.



Juan Manuel Muro director de AETRAM iniciando la Asamblea.



Nuestro presidente Jesús Gonzalo presentando su informe anual.



Mesa de la Junta Directiva.



La sala estaba casi completa.



Un año mas cerraron la Asamblea el Viceconsejero y el Director General de la CM Caravante y Jiménez de Parga.



Luis Angel Pedrero tesorero de AETRAM presenta las cuentas.



Tras la Asamblea el abogado Sánchez Gamborino dió una charla sobre el discrecional.



En la cena estuvo también la directora de ANETRA Maribel Rivas.



Entrega de placa por jubilación a Luis Miguel Morato Dominguez.



Manuel Areta López recibiendo su placa también por jubilación.



Entrega de placa para el asociado jubilado Francisco López de la Torre.



Entrega de placa para el asociado jubilado Emiliano Rincón Rogero.



Entrega de placa para el asociado jubilado Alvaro Ruíz Díez.

Ayudas en 2015 para el abandono de la actividad



Se ha publicado en el BOE de fecha 3 de febrero de los presentes la Resolución de 23 de enero de 2015 por la que se convocan las AYUDAS A TRANSPORTISTAS AUTÓNOMOS POR CARRETERA QUE ABANDONEN LA ACTIVIDAD. Las bases reguladoras se establecen en la Orden FOM 3218/2009 (BOE 30/11/2009), modificada por la Orden FOM/2835/2012 (BOE 01/01/2013). En resumen, dichas ayudas se ofrecen a:

- Transportistas autónomos con una edad igual o superior a 63 años, titulares en el momento de la solicitud y durante los diez últimos años de una autorización con

un máximo de 3 copias, estar dado de alta en el régimen de trabajadores autónomos de la Seguridad Social en los últimos diez años, que se comprometan a abandonar la actividad y no hayan desaprovechado o renunciado durante los tres años anteriores a una ayuda por abandono.

- Los socios únicos de sociedades mercantiles unipersonales titulares de la autorización de transporte público de mercancías o de viajeros en autobús, siempre que tanto la sociedad unipersonal como el socio único reúnan los requisitos que les afectan conforme a lo dispuesto en esta orden. Se deberá acreditar documentalmente y, siempre que sea posible, mediante certificación del registro mercantil, que la sociedad ha sido unipersonal durante los últimos diez años.

Cuantías: 30.000 euros por autorización y si el beneficiario tuviera una edad inferior a 65 años, 5.300 euros por cada seis meses completos que le falten para cumplir la edad de 65 años.

El plazo para acogerse a estas ayudas es de un mes desde su publicación oficial, por lo que cumple el 4 de marzo de 2015. Las solicitudes podrán presentarse en el Registro General del Ministerio de Fomento, por escrito y de conformidad con el modelo que figura como anexo I en la Orden de las bases reguladoras.

Tienes a tu disposición en la página Web de la Asociación www.aetram.es, dentro del AREA DE ASOCIADOS (Sección SUBVENCIONES) las Órdenes publicadas por el Ministerio de Fomento.

Asamblea urgente ante el retraso en los pagos de la Comunidad de Madrid

Con motivo de la falta de pago de los colegios de la Comunidad de Madrid y servicios sociales que nuestras empresas realizan, y con el fin de explicar las gestiones que se han estado efectuando así como, en su caso, adoptar las medidas necesarias para superar esta situación, se convocó a los representantes de las empresas de AETRAM a una reunión el pasado martes, día 10 de

febrero, a las 11,30 h, en la sala destinada al efecto, en el HOTEL DIANA PLUS sito en Carretera de Villaverde a Vallecas, km. 3.5, Madrid (junto a Mercamadrid M-40).

La reunión resultó muy satisfactoria para los asociados, porque además de poder conocer de primera mano como estaba la situación de las facturas pendientes, también se pudieron tratar

otros temas de interés y de gran preocupación para las empresas.



El Presidente de AETRAM entrega el Premio Microbús del Año en España 2015

El día 28-01-2015 tuvo lugar en Madrid la entrega de los premios organizada por la revista Viajeros, que anualmente otorgan un destacado grupo de 204 empresarios y profesionales de los sectores del transporte de mercancías y pasajeros de todas las Comunidades Autónomas. Jesús Gonzalo Tomey, Presidente de la Asociación de Empresarios de Transporte en Autocar de Madrid - AETRAM, fue el encargado de entregar uno de los premios Vehículos Industriales del Año 2015 en España, en la categoría de Microbús.

El acto, organizado por las Revistas Transporte 3 y Viajeros, contó con la presencia del Subdirector General de Gestión, Análisis e Innovación del Ministerio de Fomento, Benito Bermejo, y el Director General de Transporte de la Comunidad de Madrid, Federico Jiménez de Parga Maseda.

Federico Jiménez de Parga, Director General Transportes en Comunidad de



Madrid se refirió al esfuerzo que realizan cada año los fabricantes y carroceros del sector y "la necesidad de premiar su iniciativa y apuesta por la innovación". Todo ello beneficia a la economía, que según señalaba está mejorando y que en parte es gracias "al empuje de los empresarios."

Clausuró el acto el Subdirector General de Gestión, Análisis e Innovación del Mi-

nisterio de Fomento, Benito Bermejo, quien en la misma línea señalaba que las empresas que han sabido invertir en mejoras durante la crisis para poder seguir avanzando, "estarán muy bien posicionadas cuando el mercado vuelva a su ser." También recordó que para ayudar a los flotistas a la renovación de su parque de vehículos se ha puesto en marcha el Plan PIME Transporte.

Los autocares de discrecional podrán acceder al APR Opera con Autorización

El Ayuntamiento de Madrid ha publicado el pasado 30 de enero (BOAM nº. 7.342) los Decretos reguladores del ámbito de aplicación y entrada en vigor del Área de Prioridad Residencial APR Opera, así como los criterios de acceso y funcionamiento en cuanto a la solicitud de AUTORIZACIONES DE ACCESO a esta zona para los vehículos de los titulares de una empresa de servicio público de Transporte Discrecional y Turístico.

En base a las alegaciones presentadas por AETRAM en particular y en Comité Madrileño de Transportes en su conjunto, las empresas de servicio público de Transporte Dis-

crecional y Turístico titulares de Tarjeta de Transporte VDN podrán conforme al Decreto aprobado solicitar AUTORIZACIONES DE ACCESO a las APR que habilitan la circulación y estacionamiento de un vehículo dentro de las mismas.

La entrada en vigor del APR de Opera se ha producido el día 1 de febrero de 2015 (aún pendiente de publicación en el BOCM) y los criterios de acceso y funcionamiento para la concesión a las empresas interesadas de las autorizaciones de acceso al Área de Prioridad Residencial de Opera entraran en vigor el 1 de agosto de 2015.

oferbus
CONTRATACION ONLINE DE AUTOCARES Y MICROBUSES EN ESPAÑA

Tenemos los viajeros
¿Tienes tú los vehículos?

Infórmate: 902 07 08 47 www.oferbuss.net

Contra el cierre de la Puerta del Sol a los autocares discrecionales

AETRAM, tras tener conocimiento de la puesta en marcha por parte del Ayuntamiento de Madrid, a partir del 1 de enero de 2015, del Área de Prioridad Residencial (APR) Opera de restricción al tráfico en este barrio del centro de la capital, y por el cual dentro de esta zona los vehículos que no pertenezcan a los residentes tendrán limitado el paso a las grandes avenidas, ha solicitado a los órganos competentes del consistorio municipal, en caso de tener restringido el paso a los vehículos autocares de transporte discrecional y turístico de viajeros por la calle Mayor – Puerta del Sol – Carrera de San Jerónimo, el levantamiento y supresión de esta prohibición para permitir el tránsito a estos vehículos autocares con sus usuarios y viajeros por estas vías como se viene efectuando hasta el momento. Dado que el Ayuntamiento de Madrid lo que pretende con la implantación de estas medidas de movilidad es desterrar progresivamente el uso del vehículo privado de la zona central de la capital con medidas de discriminación positiva a favor del transporte público, las bicicletas

y los peatones, el Sector que representa AETRAM, y en concreto de transporte colectivo de viajeros por carretera de carácter discrecional y turístico es considerado como un vital modo de transporte de complemento a la movilidad de carácter eminentemente público, y de similares consideraciones a otros tipos de transporte confluyentes como puedan ser la EMT o el Madrid City Tour amparado por el Ayuntamiento de Madrid, los cuales si tienen permitido su paso y tránsito por esta zona.

AETRAM considera que el tratamiento para los vehículos de las empresas de transporte discrecional y turístico debe ser idéntico a estos otros tipos de transporte público colectivo de viajeros y por tanto se debe permitir el tránsito, como hasta ahora, de los vehículos por las calles Mayor – Puerta del Sol y Carrera de San Jerónimo.

Así mismo, y dentro de las alegaciones presentadas por AETRAM ante el Ayuntamiento de Madrid como Asociación más representativa del sector discrecional y turístico de la Comunidad de Madrid, y también dentro de las alegaciones pre-

sentadas por el Comité Madrileño de Transportes, se ha solicitado la concesión por parte del consistorio municipal de una Autorización permanente por empresa o vehículo, al igual que los vehículos de empresas de servicio público de vehículos de alquiler con conductor ya establecido en el documento borrador de los criterios del APR OPERA donde el interesado debe solicitar la autorización presentando la documentación pertinente ante el Ayuntamiento de Madrid (Tarjeta de Transporte, IAE) y que permita el acceso sin restricciones a esta zona para aquellos vehículos que estén efectuando un servicio público de transporte discrecional o turístico de viajeros. Las alegaciones presentadas por AETRAM han tenido el respaldo explícito y por escrito de otras Asociaciones y colectivos afectados por la imposición de este APR Opera, en concreto de la Asociación de Hosteleros de la Plaza Mayor (A.H.P.M), Asociación Profesional de Guías de Turismo de Madrid (APIT), Asociación Empresarial Hotelera de Madrid (AEHM) y Asociación Hispano Japonesa de Turismo.



AETRAM denuncia el envío de multas a autocares con ITV en regla en los controles con cámara

AETRAM ha denunciado ante la Dirección General de Tráfico el envío, por parte del Centro de Tratamiento de Denuncias Automatizadas de Tráfico, de sanciones de hasta 200 euros a vehículos autocares con la ITV en regla, a través de denuncias realizadas en controles por cámara situadas en diferentes puntos del territorio nacional.

Las notificaciones de las denuncias reflejan en sus hechos denunciados "no haber presentado a la inspección técnica periódica, en el plazo debido" y afectan a vehículos que si tienen la ITV en regla y correctamente en vigor en la fecha de la sanción.

Estos hechos, según fuentes contrastadas por AETRAM se deben a "irregularidades" en los controles por cámara si-

tuados en diferentes puntos de la península. Estas "irregularidades" que dan lugar a la imposición de sanciones a vehículos que si tienen correctamente pasada su revisión ITV, se deben a fallos detectados en las campañas iniciadas por la Dirección General de Tráfico para controlar la ITV de los vehículos mediante un sistema de vigilancia con cámaras que se basa en el programa informático implantado por la DGT denominado ITICI para el intercambio telemático de los resultados de las inspecciones técnicas de los vehículos y que estaban reportando errores de ajuste.

Estos fallos como queda acreditado, siguen persistiendo, por lo que AETRAM ha solicitado en su escrito de denuncia la subsanación de esta incidencia que está dando lugar a sanciones indebi-

das contra vehículos que correctamente han superado la ITV en tiempo y plazo reglamentario, así como el sobreseimiento de los expedientes sancionadores derivados de los mismos.

Por parte de la Dirección General de Tráfico se han reconocido recientemente "errores puntuales de ajuste en el envío telemático de los resultados de las inspecciones técnicas realizadas por las estaciones ITV, lo que propició que no constaran en el Registro de Vehículos de la Jefatura Provincial de Tráfico en el momento en que los vehículos fueron captados circulando" por lo que los expedientes sancionadores derivados de esta circunstancia han sido automáticamente sobreseídos al comprobarse que los vehículos se encontraban al día en sus inspecciones técnicas.



Nueva sección Agenda en la web de AETRAM

Dentro del proceso constante de modernización y adaptación de la página Web de AETRAM os comunicamos que hemos abierto una nueva sección en la Web de la Asociación, en concreto la sección AGENDA, donde se mostraran los actos y eventos en los que AETRAM participa de algún modo así como aquellos de interés para las empresas asociadas (jornadas, ferias, asambleas, etc.) y que guarden relación con el Sector.

Como empresa asociada a AETRAM tienes la posibilidad de acceder a los contenidos de la página Web de AETRAM (Documentos, Normativa, Subvenciones, etc.) a través del AREA PRIVADA de la página, para la cual, si no lo has hecho ya puedes solicitarnos tus claves de acceso a la misma a través de USUARIO y PASSWORD personalizadas, los cuales serán generados por AETRAM previa petición de los mismos

a través de correo electrónico dirigido a info@aetram.es



En recuerdo de Doña Josefa González Abelleira

El pasado 12 de enero falleció en Madrid a la edad de 85 años Doña Josefa González Abelleira, esposa de D. José Mirón Calvin y madre de nuestro compañero de junta directiva Jesús Mirón González (Autocares Vip-Car, J. Mirón y Santo Domingo).



Doña Josefa hace tres años en el 50 aniversario de su empresa, con su marido José Mirón, su hijo Jesús Mirón y el presidente de AETRAM Jesús Gonzalo.

Los familiares, compañeros y amigos pudimos darle nuestro último adiós en el Tanatorio de La Paz en Tres Cantos, antes de su posterior entierro que se celebró el día 14 en su localidad natal de Valdería en Lugo.

El 12 de febrero tuvo lugar una hermosa ceremonia en su recuerdo en la parroquia Santa María de Cervellón Mercedarios de Madrid, a la que asistieron numerosos empresarios del sector y que estuvo acompañada por las voces del Coro de Jóvenes de Madrid.

Doña Josefa fue una de las primeras mujeres empresarias de nuestro sector de transporte discrecional en Madrid. Trabajo durante muchos años junto a su marido para sacar adelante su empresa, Autocares J. Mirón, en unos tiempos muy difíciles y en los que las mujeres no solían aparecer en el escenario empresarial y menos aún de nuestro sector de transporte.

Enviamos nuestro mas sentido pésame a todos sus familiares y en especial a su esposo: José Mirón Calvin; hijos: José Luís y Jesús Mirón González; hijas políticas: Carmen Campos y Merche Sánchez-Contador; nietos: Jesús, Diego, Carmen y Ana y a su hermana María.

TomTom entra en nuestro Círculo de Empresas Colaboradoras

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

La última incorporación que se ha producido es la de TOMTOM TELEMATICS SPAIN SLU, empresa independiente dentro de TomTom Group, que desarrolla su actividad en el mundo TIC (Tecnologías de la Información y Comunicación) y principalmente destaca en estar muy especializado en todo tipo de herramientas telemáticas e informáticas para la gestión de flotas o vehículos de una compañía.

TomTom Telematics ofrece productos innovadores y adaptados específicamente al sector de transporte de viajeros para mejorar la seguridad, apor-



tando información sobre el comportamiento del conductor al volante, ayudando a respetar la normativa vigente y ayudando a reducir el coste de combustible y de mantenimiento del vehículo. Es más, las soluciones de TomTom Telematics permiten mejorar el trabajo en equipo entre la oficina y los conductores, por lo que la produc-

tividad aumenta de forma inmediata. Las empresas que ya formaban parte del Círculo son: BEULAS, CENTRO TECNICO DE SEGUROS, IRIZAR, CEPESA, AUTO ESCUELA GOYA, CASTROSUA, MAN TRUCK&BUS, GRUPO OCA, PROFORMATRANS, CONTINENTAL y COELLO DE PORTUGAL ABOGADOS.

Servicios Regulares de Uso Especial de menos de 50 kilómetros y función OUT

Aunque ya se ha informado en diversas ocasiones, insistimos en la obligación de **accionar la función OUT** en el aparato del tacógrafo cuando se realicen servicios regulares de uso especial fuera del ámbito de aplicación del Reglamento CEE 561/2006, ya que, nuevamente se están produciendo sanciones e inmovilizaciones de vehículos fuera de territorio español como consecuencia de los controles que realizan los diferentes Agentes de Inspección en el tacógrafo digital.

En estos controles observan la realización de periodos de conducción sin haber introducido la tarjeta de conductor (correspondiéndose con servicios regulares de uso especial de menos de 50 kilómetros que no están sometidos al ámbito de aplicación del Reglamento 561/2006).

Estos periodos de conducción sin tarjeta aparecen reflejados en la unidad intravehicular con el pictograma “?” = **SERVICIO INDETERMINADO**, siendo interpretado por los Servicios de Inspección de otros países como la realización de CUALQUIER otro servicio siendo paralizado el vehículo y en el mejor de los casos sancionado debiendo pagarse la sanción en metálico y en el acto.

Por ello RECOMENDAMOS que al realizar servicios exentos del ámbito de

aplicación del Reglamento 561/2006 (con o sin tarjeta), SE ACCIONE SIEMPRE LA FUNCION OUT, de modo que aparezca reflejada en la unidad intravehicular la palabra “OUT” en vez del pictograma “?”. En este mismo sentido recordamos que:

1º Cuando un conductor se encuentra efectuando un servicio de los excluidos del ámbito de aplicación del Reglamento 561/2006, no tiene obligación de justificar sus actividades.

2º De acuerdo con el apartado 5 del Artículo 6 del Reglamento 561/2006, cuando en una misma jornada se efectúen conducciones en un vehículo no sujeto al Reglamento 561/2006

y, en otro sí incluido en su ámbito de aplicación, (conducciones MIXTAS), **el conductor obligatoriamente deberá registrar como “OTROS TRABAJOS” los periodos de tiempo en que ha estado conduciendo el vehículo excluido del ámbito de aplicación del citado Reglamento.**

3º El CERTIFICADO DE ACTIVIDADES debidamente cumplimentado deberá llevarse cuando se efectúen servicios incluidos dentro del ámbito de aplicación del Reglamento 561/2006 para justificar, entre otras, las JORNADAS en las que se han efectuado conducciones en vehículos excluidos del ámbito de aplicación de dicho Reglamento.



Escrito al Director General de Transporte Terrestre

ANETRA ha presentado el escrito que se detalla a continuación, en el que se reiteran puntos ya solicitados en otras ocasiones:

La Asociación Nacional de Empresarios de Transporte en Autocar ANETRA, con domicilio a efectos de notificaciones en 28014-MADRID, Paseo del Prado, nº 12, y en su nombre y representación ALFREDO VAZQUEZ FERREÑO, comparece y D I C E:

Que con fecha 13 de noviembre de 2014 se celebró la reunión conjunta entre la Comisión de Directores Generales de Transporte del Estado y de las Comunidades Autónomas con el Departamento de Viajeros del Comité Nacional del Transporte por Carretera.

Que en la misma, el ahora exposnente y Presidente de esta Asociación expuso, entre otros, los siguientes puntos:

1º Desarrollo de un pliego de condiciones básico para la contratación de los servicios regulares

de uso especial contratados por las administraciones.

Consideramos imprescindible consensuar y elaborar un pliego de condiciones básico y de referencia para la contratación de los servicios regulares de uso especial contratados por las distintas Administraciones para servir de base y como herramienta útil a quienes publican estos concursos a fin de evitar las enormes diferencias que se están produciendo en la publicación de los mismos, resultando en algunos casos pliegos irreales y de difícil puesta en práctica.

Por ello, debería estudiarse y desarrollarse un Pliego de Condiciones tipo a fin de servir como modelo elaborado por quienes entienden del Sector, las distintas Direcciones Generales de Transportes en colaboración con el Comité Nacional del Transporte por Carretera.

2º Derogación de la Resolución de Coordinación 3/2005 de mayo 2005

Esta Resolución autoriza a Organizaciones sin ánimo de lucro, como Cruz Roja a realizar servicios de transporte con vehículos adaptados.

Estamos de acuerdo que en el año 2005, posiblemente en determinadas zonas, fuese necesario la publicación de la Resolución de referencia para posibilitar los desplazamientos de personas con movilidad reducida, según se recoge en su exposición de motivos ("... **la escasa oferta de esta clase de vehículos y de transportes existente en el mercado**"), pero la situación ha cambiado radicalmente y en la actualidad existe un exceso de demanda, encontrándose nuestro sector con una competencia desleal por parte de estas Organi-





zaciones ya que por su propias características de ONGs, basadas en el voluntariado, partícipes de subvenciones, exentas de pago de impuestos, etc., se encuentran en disposición de realizar servicios de transporte a unos precios bastante más bajos y que no se ajustan a los costes reales del servicio, siendo, por este motivo, adjudicatarias de cuantos concursos a los que acuden.

Por todo ello, desde esta Asociación y desde el Comité Nacional del Transporte por Carretera llevamos varios años solicitando la derogación o modificación de esta Resolución.

3º Modificación de la edad de acceso al permiso para conducir autocares.

La normativa anterior marcaba la edad de 21 años para obtener el

permiso de conducir autocares, posteriormente se elevó esta edad a 23, pero a partir del año 2009 el R.D. 818/2009, estableció que para obtener dicho permiso debe tenerse una edad de 24 años y haber realizado el CAP.

No entendemos el motivo o justificación de este incremento de edad para obtener el permiso para conducir **AUTOCARES**, cuando, paradójicamente, se puede pilotar aviones y ser capitán de petrolero o transatlántico con 21 años.

Esta medida afecta negativamente a nuestro Sector y deja fuera del mercado a muchos jóvenes que llegada a la edad de referencia (24 años) habrán ya enfocado su futuro en otro sector.

Que no habiendo obtenido respuesta a estas cuestiones planteadas ya desde hace tiempo y en reiteradas ocasiones, agradeceríamos nos indicase el posicionamiento de esa Dirección General de Transporte al respecto y la viabilidad de dar o no solución a los mismos.

Recursos contra los Pliegos de Condiciones para los Concursos del Ministerio de Fomento

Como informábamos en el anterior número de esta Revista, ANETRA presentó ante el Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales varios escritos impugnando los pliegos de condiciones para la adjudicación de los cuatro concursos para los **contratos de gestión de servicio público de transporte regular de uso general de viajeros por carretera** y que habían sido publicados en el BOE del pasado 19 de junio de 2014.

Que recibidas las Resoluciones por parte del TACRC a los Recursos plan-

teados por ANETRA y habiendo observado que sólo ha sido aceptada la alegación en la que se denunciaba el mantenimiento del Derecho de preferencia a favor de los actuales adjudicatarios en supuestos de empate, la Junta Directiva de esta Asociación ha considerado oportuno seguir impugnando los Pliegos de los Concursos que se vayan publicando al considerar que algunas de nuestras alegaciones han quedado sin respuesta o no han obtenido la contestación adecuada, a nuestro criterio.



Las plataformas de uso de vehículo compartido hacen competencia desleal

CEIM Confederación Empresarial de Madrid-CEOE pide a la Comunidad de Madrid y al Ayuntamiento de la Capital que, en el ámbito de sus competencias, exijan el estricto cumplimiento de la ley a todas las entidades que aspiren a operar en el sector del transporte prestando un servicio público.

También, los Empresarios de Madrid les solicitan que adopten las medidas necesarias que acaben con la competencia desleal que ejercen las “plataformas de uso de vehículo compartido” como UBER y/o BLA BLA CAR, al perjudicar gravemente al sector del transporte con la consiguiente destrucción de puestos de trabajo, y las consecuencias negativas que pueden ocasionar a los usuarios que las utilicen.

CEIM asegura que las actividades de transporte que, bajo la denominada “economía o consumo colaborativo”, se des-

arrollan a través de determinadas plataformas de internet y aplicaciones para telefonía móvil, no reúnen los requisitos legales para prestar un servicio de transporte público.

Además, la Confederación Empresarial de Madrid destaca que no garantizan el cumplimiento de las condiciones de calidad y seguridad que la normativa exige a los profesionales del taxi y del autobús y, tampoco, aportan ninguna novedad tecnológica que las diferencie de las que ya ofrece el sector del transporte que legítimamente opera en el mercado.

En este sentido, CEIM explica que estas plataformas actúan con ánimo de lucro sin que exista ningún control sobre las mismas, lo que contribuye no solo a incrementar la economía sumergida, sino a generar un agravio comparativo con otros empresarios que cumplen con la normativa, con sus obligaciones tributarias y con la Seguridad Social.

Por ello, la Confederación Empresarial de Madrid insiste en la necesidad de fomentar una competencia leal que proteja a los consumidores, apoye la innovación, garantice la calidad de servicio al cliente y fomente la competitividad del sector del transporte público.

Por último, CEIM recuerda que las empresas de autobuses y los taxistas madrileños ejercen una actividad suficiente y convenientemente regulada. Además, realizan un esfuerzo continuo en ofrecer servicios seguros y de calidad a sus clientes, a través del uso de las últimas tecnologías relacionadas con las aplicaciones móviles, con pleno cumplimiento del marco regulatorio vigente.



Mínimas valoraciones salariales en 2014

Según un informe laboral de CEIM, en los convenios sectoriales de ámbito nacional la variación salarial en 2014 ha sido del 0,45 por 100, en los autonómicos del 0,60 por 100, y en los de ámbito provincial del 0,74 por 100.

Por sectores de actividad, el sector Agrario registra la mayor variación salarial, (0,68 por 100), seguido por la Construcción, (0,63 por 100), la Industria, (0,58 por 100) y los Servicios, (0,54 por 100).



Es momento de avanzar en las reformas laborales

CEIM Confederación Empresarial de Madrid-CEOE insiste, en relación a los datos de Seguridad Social conocidos hoy, que los casi 100.000 nuevos cotizantes han de permitir una rebaja de las cargas del factor trabajo, de forma que crear empleo cada vez sea menos gravoso para los empresarios. En cuanto a los datos de paro registrado, a pesar de que en Madrid ha crecido el desempleo en un mes tradicionalmente negativo, CEIM subraya que el paro ha bajado en los últimos doce meses un 7,5%, mientras que a nivel nacional el descenso se fija en el 6%. CEIM insiste en que todos los actores sociales debemos contribuir decididamente a que esta recuperación del empleo brinde oportunidades laborales al medio millón de madrileños inscritos en el paro y que esperen mejorar su calidad de vida.

En este sentido, desde CEIM se está ultimando el "Plan 400.000 Empleos", que propondrá a los representantes políticos medidas que, en materia de empleo, faciliten la adaptación de la empresa a las necesidades de los clientes, el refuerzo del diálogo social, la simplificación de la contratación, el adecuado control del absentismo y la colaboración privada en la intermediación laboral.

En un clima de recuperación económica, CEIM asegura que Madrid está liderando la creación de empleo y cada vez más personas solicitan su acceso al trabajo a los Servicios Públicos de Empleo. Ello explica que 2.500 personas más se hayan inscrito en el mes de febrero.

Por último, la Confederación Empresarial de Madrid afirma que el empleo que se crea en Madrid es más estable que la media estatal -encabeza la tasa de contratación indefinida, duplicando la nacional-. Para los Empresarios de Madrid este dato demuestra que el empleo en la región tiene vocación duradera y facilita una mayor implicación de los trabajadores en la marcha de la empresa y más consumo, en lógica con la nueva etapa de confianza y crecimiento económico que se inició hace un año.



Para crear más puestos de trabajo es necesario rebajar las cotizaciones

CEIM Confederación Empresarial de Madrid-CEOE destaca que, pese al incremento del paro tanto a nivel nacional como en la Comunidad de Madrid debido al fin de la temporada navideña, en términos anuales, en la región el paro ha descendido el 8%, dos puntos más que en el conjunto nacional. Además, los Empresarios madrileños subrayan que el empleo creado en Madrid es más estable, ya que la tasa de contratación indefinida (15%) es la más elevada de España, duplicando la media estatal.

Para CEIM esto es un síntoma de que existe más confianza empresarial en Madrid y que el crecimiento económico tiene cada vez mejores perspectivas en nuestra región.

En cuanto a la afiliación a la Seguridad Social, los Empresarios de Madrid aseguran que el crecimiento en España y en la Comunidad de Madrid es el más elevado en términos interanuales desde 2008. Así, en el conjunto nacional, hay ahora 400.000 afiliados más que hace un año. Ante el incremento de cotizantes y el descenso de personas que perciben prestaciones, los Empresarios de Madrid consideran necesario realizar una revisión urgente y a la baja de las cotizaciones sociales para que las empresas puedan crear más puestos de trabajo y contribuir a que existan más afiliados al Sistema. Teniendo en cuenta que enero es un mes especialmente negativo para el empleo, hay que poner en valor que el incremento registrado este ejercicio es

la mitad del promedio de los últimos siete años, lo que para CEIM refleja que no se ha roto el cambio de tendencia iniciado hace doce meses.

Para los Empresarios de Madrid, en términos generales, los datos de paro registrado, publicados hoy por el Ministerio de Empleo y Seguridad Social, reflejan que la recuperación económica está en marcha, encabezada por Madrid, pero que podría ser más intensa si se adoptan rápidamente medidas que fortalezcan la competitividad de las empresas. En este sentido, CEIM está diseñando un Plan con medidas concretas que podrían estimular la economía madrileña y contribuir decididamente a crear 400.000 puestos de trabajo en los próximos cuatro años.

OCA Group



OCA Group es un grupo empresarial creado con el objetivo de consolidarse como referencia de calidad en el mercado español, como alternativa a las grandes entidades del sector.

Con más de 700 trabajadores y oficinas en todas las comunidades autónomas del territorio nacional, nuestra experiencia se remonta a más de 30 años dedicados a la calidad, el medio ambiente, seguridad y salud laboral, responsabilidad social y la seguridad alimentaria.

Excelencia en el servicio, calidad, seguridad, compromiso, pasión, profesionalismo, proximidad, sostenibilidad, espíritu emprendedor, dinamismo y nuestro espíritu innovador son nuestros valores de negocio. Nuestros core values son ética, integridad, imparcialidad e independencia. Estos valores nos dan una visión común del negocio y de la empresa y nos guían en todo lo que hacemos, definiendo y marcando de este modo nuestra estrategia y crecimiento.

Dentro del grupo disponéis de una fundación, ¿cuales son sus objetivos?

En la Fundación OCA colaboramos en el fomento y desarrollo del medio ambiente, la calidad, las ciencias, la investigación, el desarrollo y la innovación tecnológica, la formación, la recualificación de menores de 30 años y personas desempleadas con dificultades de inserción en el mercado laboral actual y la inserción de colectivos desfavorecidos. Tenemos como objetivos:

- La conservación, protección y ordenación del medio ambiente.

- La generación de valor medioambiental y social a partir del desarrollo sostenible.
- Fomentar la mejora medioambiental en el ámbito del tejido industrial mediante el impulso de certificaciones medioambientales.
- Promover el conocimiento en la gestión empresarial vinculado al campo del medioambiente.
- Fomentar la investigación y la formación de técnicos y especialistas con vistas a la mejora de procesos y tecnologías y promover su inserción laboral vinculada al campo medioambiental.
- Participar directamente y colaborar con otras entidades públicas y privadas en el fomento y desarrollo del medioambiente.

Y para lograr dichos objetivos realizamos diferentes acciones como:

- Organizar, patrocinar y financiar aulas, cátedras, conferencias, seminarios, becas, publicaciones, exposiciones y conciertos.
- Colaborar con administraciones, instituciones y entidades públicas y privadas en la promoción y actuación referentes a los fines fundacionales.
- Cualquiera de las otras actividades o iniciativas y prestaciones relacionadas con las anteriormente descritas, preparatorias o complementarias de las mismas.



¿A qué se dedican las diferentes empresas del grupo?

- OCA ICP esta acreditada por la Entidad Nacional de Acreditación (ENAC) como Organismo de Inspección, Organismo de Control y Laboratorio. Se encarga de verificar y certificar el cumplimiento de los requisitos técnico-legales de seguridad industrial para los clientes. Ofrecemos también soluciones para cada tipo de necesidad en las áreas de: prevención y seguridad laboral, auditorías y controles de requisitos medioambientales, verificación de proyectos, asistencia técnica y supervisión de construcción, project management, y certificación energética. El equipo directivo que gestiona la actividad de OCA ICP está formado por profesionales de primer nivel y la mayoría de ellos lleva más de 15 años en el sector.
- OCA ITV representa un nuevo concepto en Inspección Técnica de Vehículos, apostando por las nuevas tecnologías para ofrecer un mejor servicio a los clientes. En la compañía tenemos 20 años de experiencia, más de un millón de inspecciones realizadas y un equipo humano altamente cualificado. El rigor, el

compromiso con el trabajo y la experiencia nos avalan.

Actualmente, OCA ITV, desarrolla sus actividades de inspección de vehículos y vehículos frigoríficos en sus centros ubicados a lo largo de toda la geografía española.

- OCA Formación crea soluciones de aprendizaje con un uso intensivo y a la vez didáctico de la tecnología. Con contenidos de muy alta calidad y el apoyo de una amplia red de expertos, logramos una experiencia positiva y un rápido impacto en los resultados del negocio de nuestros clientes.
- OCA Cert se dedica al desarrollo de actividades de evaluación y certificación de la conformidad. Cuenta con acreditación ENAC (Entidad Nacional de Acreditación) para diferentes productos y sectores de actividad. Nuestros principales servicios se basan en: Sistemas de Gestión de la Calidad y Ambiental, Sistemas de Prevención de Riesgos Laborales, Sistemas de Seguridad de la Información, Producto de la Construcción y Marcado CE, Sistemas de Seguridad Alimentaria, trazabilidad y pliegos

particulares, Competencias de personas, Sistemas de Acreditación de Centros Sanitarios y Calidad Turística Española (Q del ICTE).

- OCA Group nació desde un principio con una visión global y una clara vocación internacional. Es por esta razón que se creó OCA International. Desde la división internacional del grupo, y a través de una amplia red de oficinas, partners y colaboradores, ofrecemos servicios de inspección, certificación, ensayos y formación en más de 30 países en los 5 continentes. Nuestros valores corporativos: agilidad, eficiencia, capacidad de respuesta y excelencia en el servicio. Nuestro lema: alcance global, servicio local.
- EQO, la empresa de consultoría del Grupo OCA, es especialista en la prestación de servicios de asesoría, gestión y formación en ámbitos de mitigación y adaptación al cambio climático, energía y desarrollo económico sostenible. Más de 15 años de experiencia internacional al servicio de organizaciones multilaterales, públicas y privadas en países emergentes y en desarrollo.

Rafael Barbadillo López

Presidente del Comité Nacional de Transporte

Rafael Barbadillo López, nació en León hace 47 años. Está casado y es padre de cuatro hijos. Licenciado en Ciencias Empresariales por la Universidad CEU San Pablo, Master en Agencias y Transportes y titulado en Gestión de Transporte.

Recientemente ha sido distinguido por el Ministerio de Fomento con la Medalla al Mérito del Transporte Terrestre, por su gran trayectoria en el ámbito del asociacionismo profesional y por su permanente contribución al diálogo entre el sector empresarial, los usuarios y trabajadores del transporte y la propia Administración.

Preside el Comité Nacional de Transporte por Carretera, el Consejo Nacional de Transportes Terrestres, El Consejo del Transporte y la Logística de CEOE, la Comisión de Transportes y Movilidad de CEIM y el Comité Organizador de FIAA.

Es vicepresidente de la Comisión de Transportes de BUSINESSEUROPE, consejero del Comité Económico y Social Europeo, miembro de los Comités Ejecutivos y de las Juntas Directivas de CEOE y CEIM y del Comité de Coordinación Aeroportuaria de Madrid, así como director de la Revista ASINTRa y del Master en Dirección y Gestión de Empresas de Transporte de Viajeros por Carretera, que organiza ASINTRa desde 2008 y que está impartido por ESIC Marketing & Business School.

Es presidente de la Federación Española Empresarial de Transporte de Viajeros, ASINTRa, y de la recientemente creada Confederación Española de Transporte en Autobús, CONFEBUS. Nuestro Protagonista es una persona con un gran carácter, abierto y cercano, con visión de futuro y empuje y dotado de una gran capacidad de trabajo, que está siempre al servicio del transportista, trabajando por y para el sector, con una decidida defensa del progreso y mejora del mismo.



“Siempre me he sentido muy bien tratado por los empresarios del sector”

¿Que te atrajo de nuestro sector para dedicarte a él profesionalmente?

¿Como fueron tus orígenes?

Estaba trabajando en el grupo de Gerardo Díaz Ferran, en Marsans, en control de gestión. Un día me llamó Lorenzo Chacón que también tenía vinculaciones con el grupo. Me dijo que si quería irme a Asintra y le dije que encantado pero que yo de autobuses lo único que sabía era que tenían butacas y ruedas. Me dijo "No te preocupes que eso se aprende". Así acabé en este sector. Para mi era un gran desconocido, no sabía todo lo que hay detrás de un autobús, la regulación, el mercado por tipo de servicios, etc. Han pasado los años y aquí estoy encantado, porque la verdad que eso que dicen de que este sector engancha es cierto, porque todos nos quejamos, pero pasan los años y aquí seguimos todos. Yo la verdad que siempre me he sentido muy bien tratado por la gente del sector, por los empresarios y me encuentro muy a gusto.



“El Discrecional es el que mas votos tiene en el Comité Nacional”

Viendo tu currículum y los cargos de responsabilidad que ocupas dentro del mundo del transporte en autobús y autocar, lo primero que se me ocurre preguntarte es.... ¿Como llevas tu día a día con tanto trabajo? ¿Te queda tiempo libre para tu vida privada?

De todo esto es verdad que salen muchos compromisos que tienes que atender. Asistencias a reuniones, participar en foros, etc. Pero también es cierto que como todo en la vida, organizándose se saca tiempo para todo. Para mi actividad profesional, para mi familia y para mis aficiones como alguna que tu conoces con la bicicleta.

CNTC

¿Para que sirve el Comité Nacional de Transporte por Carretera?

Es un órgano que se creó con la Ley del 87 y sirve como entidad de colaboración del sector con la Administración. Los proyectos normativos pasan por el Comité para su estudio, podemos proponer modificaciones normativas, se pueden hacer análisis sectoriales. En el Plan Plata por ejemplo el Comité tuvo una participación muy activa. Es en definitiva el cauce de las Asociaciones de empresas con la Admi-

nistración. Como en el sector estábamos tan divididos y fraccionados, pues a través del Comité se consigue de alguna forma ordenarlo.

¿Quienes lo componen?

Hay dos Departamentos, el de Mercancías y el de Viajeros. En el de Viajeros que nos afecta a nosotros estamos las asociaciones de autobuses, las de taxis, alquiler de vehículos con y sin conductor, las ambulancias, estaciones de autobuses y agencias de viajes. Dentro de Viajeros hay distintas secciones y en autobuses están las de regular, las de discrecional y los urbanos.

¿Cuántas veces os reunís al año?

No hay fechas establecidas. En este año por ejemplo todavía no nos hemos reunido, estoy esperando que nos entregue la Administración el borrador del Reglamento de la modificación de la LOTT, para convocar una reunión, pero viendo que se retrasa, pues convocaremos una reunión porque hay temas que ya necesitamos tratar.

¿Que representatividad tiene el discrecional y regular de uso especial dentro del Comité?

En autobuses como te he comentado existen tres secciones. La de Discrecional la preside Alfredo Vazquez, presidente de ANETRA. La de regular Juan Calvo de FENEBUS y la de Urbanos Miguel Ruiz que es el presidente de ATUC.

En el Comité hay 95 votos y la sección de Discrecional es la que mas votos tiene con 30. El Regular tiene 20 votos.

¿Como se mide la representatividad?

A través del número de empresas y de vehículos, así se asignan los votos.

¿Que proyectos o actividades estáis realizando para potenciar el transporte discrecional y regular de uso especial?

Se hizo un trabajo muy bueno con el Plan Plata donde se proponían una serie de actuaciones, lo que pasa es que al final se ha quedado metido en un ca-

“El Plan Plata que apoyaba al discrecional se ha quedado metido en un cajón”

jón y todas las actuaciones que en este Plan se proponían para el Discrecional y el Regular de Uso Especial, como por ejemplo en materia de contratación pues están dormidas.

¿Y porque razón se ha quedado parado?

Bueno el Ministerio lo que nos dice es que es difícil poder trasladar el Plan a las diferentes Comunidades Autónomas, porque muchas de las cosas que contempla el Plan se escapan de sus competencias. En el tema de contratación cada autonomía tiene sus propios criterios y es difícil poner a todos de acuerdo, para establecer unas bases mínimas que deberían contemplar las distintas administraciones autonómicas y al final a lo que estamos yendo a que las licitaciones sean simples subastas y eso no es bueno ni para el contratante ni para el contratado, ni por supuesto para los usuarios.

¿Que volumen de negocio mueve el transporte discrecional en España y cuanto el regular general?

“Preocupa que la Administración esté aceptando las bajas temerarias”

Con los últimos datos que tenemos que son del 2013. De los 3.250 millones de euros que factura el sector. El 44% fue generado por el transporte urbano, el 32% se reparte entre discrecional (17%), escolar (12%) y laboral (3%) y el 24% restante lo genera el regular.

ASINTRA

¿Cuántas empresas componen la patronal ASINTRA en Madrid?

78 empresas.

¿Cuales de estas bien directamente o a través de su grupo, se dedican además del discrecional al regular general, líneas de consorcios regionales o líneas urbanas?

Estos datos así en concreto no los tenemos. Nosotros siempre hemos hablado de empresas de transporte en

general. Aquí somos gestores de movilidad y cada vez mas parece que es a lo que se tiende, a ser un operador global que gestione diferentes contratos de transporte.

¿Que temas preocupan mas a los empresarios que realizan transporte discrecional asociados en Asintra?

Hay un tema que estamos detectando y es que cada vez hay mas empresas extranjeras, en concreto portuguesas que vienen a hacer servicios bajo la fórmula del cabotaje y están haciendo la competencia desleal a las empresas de Madrid, porque los salarios de los conductores portugueses que se rigen por los Convenios de su país, son mucho mas bajos que los españoles. Este tema se lo hemos pasado a la Dirección General de Transportes de la Comunidad de Madrid para que verifiquen que cumplen con la normativa.

Otro tema que preocupa es el de las licitaciones, que quieren evitar que sean subastas en las que solo importa el precio. Esto perjudica mucho al sector porque lo descapitaliza y no se puede per-

“En Confibus nos hemos dado un plazo de dos años para ver como funcionamos”





“En las licitaciones de regular, la opción de asociarse con otras empresas siempre es posible”

mitir luego hacer renovaciones de flota. Además preocupa que la Administración esté aceptando las bajas temerarias y que acepten igualmente las justificaciones de las mismas.

También preocupan la imagen que tiene el sector y la caída de la demanda.

CONFEBUS

CONFEBUS es una nueva patronal que nace de la integración de ASINTRÁ y FENEBUS, ¿Para que nace esta nueva patronal, cuales son sus objetivos fundamentales?

Es una confederación que hemos creado entre Asintra y Fenebús y que está abierta para que se puedan integrar otras organizaciones del sector y nace con tres objetivos muy claros:

- Trabajar para mejorar la imagen del sector. Ahora hemos lanzado una campaña que se titula "Te acercamos a lo que te importa".

- Tratar todos los temas relacionados con la UE, porque tienen reflejo luego en la legislación española.

- Trabajar sobre el tema de la competencia intermodal, sobre todo con la política que la Administración está haciendo para impulsar el ferrocarril.

¿Con esta integración acabarán desapareciendo como entidades independientes ASINTRÁ y FENEBUS?

De momento Asintra y Fenebús siguen existiendo y luego el tiempo dirá. Nos hemos dado un plazo máximo de 2 años, para ver como va funcionando la Confederación.

En el acto de presentación de CONFEBUS llamó mucho la atención que no se hablara del transporte discrecional. Los temas que se expusieron estaban relacionados con el sistema

concesional y en definitiva con todo lo relacionado con el transporte regular general urbano e interurbano.

¿Me puedes decir que planes tenéis de desarrollo para las empresas que se dedican en exclusiva al discrecional y regular de uso especial?

En mi discurso yo sí que comenté varias cosas sobre el discrecional turístico y el escolar.

También en un libro que hemos editado con el logo de Confebus, hay un capítulo que habla del transporte turístico. También ha habido un acercamiento a la Secretaría General de Turismo, para que se nos tenga en cuenta como una parte fundamental del sector turístico.

Una de las peticiones que hizo CONFEBUS a la Administración en su acto de presentación fue la de que haya una competencia intermodal mas equilibrada, en clara alusión a que



“La subrogación de trabajadores preserva al que está, pero también al que le siga”

el tren tiene su tarifa subvencionada y puede ofertar precios mas baratos que las líneas de autobuses. Esta situación de desequilibrio y de competencia desleal se da también dentro del mismo modo de transporte. Las empresas que hacen líneas regulares y líneas del consorcio están ofreciendo tarifas mas económicas incluso por debajo de los costes discrecionales y RUE. ¿Habéis estudiado esta situación y analizado las consecuencias que está teniendo para las empresas de discrecional y para el propio mercado en general?

Este es un tema recurrente en el Comité Madrileño de Transportes. Nosotros siempre hemos dicho que si se conocen situaciones de este tipo, que se pongan en conocimiento de la Administración. Yo también creo que en horas punta en Madrid todos los buses sean del Consorcio o no son necesarios en Madrid. Por las diversas conversaciones que hemos tenido con el Consorcio no nos consta que se estén llevando a cabo estas prácticas.

OPERADORES DE TRANSPORTE

¿En diversos foros se ha dicho en los últimos años que las empresas del futuro deben ser operadores de transporte capaces de realizar transporte regular general, discrecional y regular de uso especial, que futuro le auguras a los que solo se puedan plantear seguir dedicándose al discrecional?

Creo que tienen cabida, porque es una opción muy válida buscar la especialización en el transporte, para dar calidad y buen servicio. Una forma de especialización es la de salir a captar a clientes al exterior a través de internet.

LICITACIONES

Todas las empresas asociadas a AE-TRAM tienen como única actividad el transporte discrecional, ¿Les recomendamos que para poder transformarse en operadores de transporte, deben acudir a los concursos de líneas regulares tanto de Fomento como, las líneas regionales e incluso urbanas que salgan a licitación?

Es una opción mas, la competencia es sana y las empresas deben pensar en

crecer. Esta es una posibilidad que se ofrece y quizá si no pueden solas, deben buscar alianzas con otras empresas para licitar juntas. Empiezan a haber también alianzas de grandes operadores y eso es porque lo necesitan.

Con los pliegos para las licitaciones de las líneas regulares ha habido mucha polémica e incluso se han llevado a los tribunales, reclamando que fueran mas coherentes con la libre competencia. ¿Que perfil de empresa consideras que puede acudir a las presentes licitaciones con cierta garantía de éxito?

Dependerá de las líneas, algunas serán mas exigentes que otras. La solución de asociarse con otras empresas siempre es posible. Lo que si es cierto es que van a ser licitaciones muy concurridas y aquellos que mejor preparados estén serán los que ganen los concursos.

“Bruselas no ve mal el sistema concesional; de hecho, lo ve positivo”

El día 22 de diciembre pasado se firmó un acuerdo marco estatal entre las patronales Asintra y Fenebus con los Sindicatos CCOO y UGT. Este acuerdo que no quiso ser firmado por Anetra, regula un tema muy importante como es la subrogación de los trabajadores para las nuevos adjudicatarios de líneas regulares. ¿No crees que esto supone una traba importante que limita la libre competencia entre empresas y que no solo protege a los trabajadores, sino también a las empresas que tienen las concesiones, para que tengas mas posibilidades de seguir manteniéndolas?

Esto se hace porque el sistema concesional no tenía contemplado un coste de transición a una situación diferente. Esto se está haciendo ya en otros órdenes económicos. Se está haciendo para las contrataciones de limpieza, de seguridad, etc. De alguna manera efectivamente preserva al que está pero también preserva al que viene. Si gana la licitación alguna empresa que no la tenía, sabe que el día que la pierde esos costes sociales se los pasará al nuevo adjudicatario. Inicialmente puede parecer una barrera, pero preserva a todos.

LIBERALIZACIÓN DEL SECTOR

En Francia se está debatiendo ahora la posible liberalización de las líneas de autobuses. Consideran que se puede con ello dar mas vitalidad a la economía ¿Crees que en España se llegará algún día a hacer lo mismo?

En Francia se está abriendo la carretera en rutas que antes solo operaban con el tren. Están ofreciendo la opción de que los viajeros tengan a su disposición un medio mas económico que el tren, como es el autobus. En España ahora se van a licitar las líneas y eso de alguna manera también va a dinamizar el sector. En los concursos cada vez hay mas licitadores.

¿Que opinión tiene Bruselas del sistema concesional español?

Bruselas no ve mal el sistema concesional, de hecho lo ve positivo. Si que mar-

ca unas reglas que los concursos deben renovarse cada diez años, que las licitaciones deben ser abiertas, concurrentes, transparentes y demás. Nosotros estamos completamente de acuerdo. Ha habido alguna demanda de un operador, en concreto Globalia y parece que va a quedar en poco.

Hay varias denuncias e informes de la Comisión Nacional de la Competencia sobre estos temas y también sobre como se han renovado las concesiones del Consorcio Regional de Transportes de Madrid.

En Madrid la ampliación del plazo concesional se hizo a cambio de un plan de inversiones. La Comunidad de Madrid lo ha justificado así en Bruselas y parece que no va a haber ningún problema en ese sentido.

Y de los informes de la Comisión Nacional de la Competencia en los que se ponen en duda estos temas, ¿Que me dices?

Sí, critica efectivamente determinados aspectos, como también critica algunos del ferrocarril, pero no creemos que vaya a pasar nada.

Por último, ¿Cuales consideras que son actualmente las fortalezas de las empresas de discrecional y cuales son sus debilidades?

Las empresas discrecionales son muy dinámicas, están acostumbradas a salir todos los días a la calle. El turismo es otro punto fuerte que va a tener el sector. Estamos batiendo records y tenemos que ver como se puede beneficiar el sector. Como puntos débiles los sistemas de comercialización. Se tienen que utilizar mas las nuevas tecnologías.

El tamaño de empresa juega un papel importante, la formación es otro aspecto fundamental a mejorar y la imagen que nos afecta a todos. Es tiempo también de que las empresas se fusionen y junten fuerzas para ir a buscar mas facturación. Entiendo que es un tema difícil este de las fusiones, pero si se pueden hacer UTES o alianzas de comercialización. Siempre es mejor tener un poco de algo que un mucho de nada.

José Luis Conde

Fotografías: Amando Gómez

“Las empresas discrecionales son muy dinámicas, están acostumbradas a salir todos los días a la calle”



El discrecional, base del transporte de viajeros

Uno de los mayores cambios que, en el transporte de viajeros, presenta la más reciente modificación de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), operada por Ley 9/2013 de 4 de Julio, es que hace desaparecer la tradicional y ya algo obsoleta contraposición entre transporte discrecional y concesional.



Francisco Sánchez-Gamborino
Abogado especialista en transporte
Vicepresidente de la Comisión
Jurídica de la Unión
Internacional de los Transportes
por Carretera (IRU)
abogados@sanchez-gamborino.com

A partir de ahora:

a) **Discrecional es todo quien tiene autorización para ser transportista** –la autorización no es para ser “transportista discrecional” sino simplemente para ser transportista.

La Disposición Adicional Segunda, párrafo cuarto, de dicha Ley modificadora, en cuanto a la nueva denominación de las autorizaciones, establece que éstas que ya no son “para transporte discre-

cional” ni “habilitante para transporte discrecional”, ni “habilitante para transporte público discrecional”, sino sencillamente “para transporte público”.

b) Y, el transportista que lo desee, previa celebración de un concurso en que resulte ganador, puede ser, además, contratista de una Administración Pública. O serlo sólo durante un periodo, o, si no quiere, no serlo nunca.

Al respecto, también la clásica figura de la concesión, como única fórmula contemplada, es sustituida por la más flexible referencia a “contrato de gestión de servicio público”.

Como, de esta filosofía, se diluye un tanto la anterior normativa dedicada específicamente al transporte discrecional, mientras en cambio se mantiene un conjunto de reglas aplicables en concreto al regular de uso general –bajo dicha referencia a contratista de gestión (cómo se concursan y otorgan los títulos habilitantes, cómo se modifican: unificaciones, “solapes”, el derecho de exclusividad, etc.)–, hay quien piensa que poco menos que desaparece el discrecional como categoría de transporte o viene a quedar como algo residual, o secundario, o complementario de las líneas –“las migajas”... Son los que ven “la botella medio vacía”. Pero no es así, sino todo lo contrario. El transporte discrecional **es la fórmula**

la protagonista, la base normativa y efectiva, la medida y la pauta. Y así debería reconocerse, y **apoyarse y fomentarse** por la Administración.

Y no se trata de un deliberado ejercicio de optimismo –ver la “botella medio llena”– sino simplemente de atender a la realidad, normativa y sobre todo fáctica.

El transporte discrecional –cuya definición mantiene el art. 64 de la LOTT– es un servicio **sin límites espaciales**: ya siempre de ámbito nacional –sin perjuicio de que cada transportista pueda diseñar sus prestaciones de la longitud que le convengan, pero teniendo siempre esa posibilidad (de ir, si lo desea, de La Coruña a Almería y de Huelva a Gerona)–, **ni temporales**: las autorizaciones son para siempre (en tanto el transportista mantenga los requisitos legalmente exigibles), no para un plazo determinado, igual que es libre la duración de cada viaje –desde una fracción de hora hasta días enteros– y regido por el criterio de libertad de contratación (art. 94 de la LOTT).

Esto último, **la libertad de ofertar y de contratar**, es para quien esto escribe, lo más importante. Pues en Europa, la región más desarrollada del globo, y en el siglo XXI, no tiene sentido limitar artificialmente la oferta, ni en transporte ni en servicio otro alguno.

No puede ni debe existir más requisito que el de acceso legal al mercado: tener autorización, tras cumplir las exigencias de capacitación profesional, honorabilidad, capacidad económica,

etc. En eso consiste el primer control por la Administración Pública, que por supuesto sigue existiendo a lo largo de toda la actividad de la empresa —no predicamos el libertinaje (nunca defenderemos al “pirata”), sino por el contrario la sujeción al orden legal.

Pero a partir de ahí cada empresa deberá poder establecer los servicios que crea conveniente.

La clave es, pues, el **transporte discrecional**:

- Como en el transporte de **mercancías**, donde todo es discrecional (con la LOTT desaparecieron las líneas regulares de paquetería —¿quién las echa de menos?).

Claro que un transportista puede programar sus viajes con carácter regular, semanal o diario, incluso varios viajes cada día, a horas predefinidas. Pero será porque él lo decida, no porque ningún Gobierno se lo imponga. Y hablamos siempre

de servicio público (no privado o sólo de mercancías propias), o sea, del ofrecido “al público”, por cuenta ajena, profesionalmente realizado.

- Como en transporte de **viajeros internacionales** por carretera.

Donde, por más que las empresas transportistas puedan fijar líneas, la competencia es la clave. No hay derecho de exclusividad alguno a favor de la que antes se instale. Para ir de Madrid a París, o a Moscú, se pueden establecer una empresa o siete empresas. El límite lo pone el mercado: que haya público para tanta oferta, y ese público viajará con quien ofrezca el servicio mejor a precio más barato. Igual que en todo.

- Como en todos los **demás medios de transporte** (aéreo, marítimo).

Idem. De viajeros o de mercancías. Valga lo que acabamos de decir.

Hasta el ferrocarril se está liberalizando.

- Como, en el transporte de viajeros por carretera, sucede **en otros países**, no precisamente subdesarrollados (USA).

El **derecho a “circular por el territorio nacional”**, que en efecto declara nuestra Constitución en su art. 19, párrafo primero, segundo inciso, que invocan una y otra vez quienes defienden “nuestro sistema concesional”, lejos de suponer limitaciones y trabas administrativas, precisamente **tiene que corresponderse con la libertad a prestar ese servicio**.

Y lo decimos —quede muy claro— con el **máximo respeto a las concesiones de autobuses**, que son muy válidas y **deben seguir existiendo** para los tráficos socialmente necesarios y comercialmente no rentables (como se sue-





le decir, para “no dejar sin transporte ni a la más pequeña localidad española”).

Tampoco es “rentable” tener un ejército, o tener Policía —suponen sólo gasto, no ingreso—. Pero son necesarios. Como muchas otras actividades sociales, de sanidad, de educación, de obras públicas, etc. Que, deliberadamente establece, con asumido déficit, un “estado social de derecho”, como a España declara nuestra propia Carta Magna en la primera frase de su primer artículo.

Las empresas de transporte discrecional aseguran, igual que las dedicadas al regular de uso general:

a) la estabilidad de los puestos de trabajo de conductores y demás empleados —cuyo trabajo necesitan, como cualquier otra empresa con continuidad en el tiempo;

b) la inversión en vehículos —¿cómo, si no, prestar este servicio?;

c) la protección del medio ambiente, por usar motores cada vez menos contaminantes (“euro-5”, “euro-6”...) —son los vehículos que los fabricantes van produciendo (no hay mucha opción)—, etc.

Pero el sistema **discrecional debe ser reconocido como “modélico”**.

Pues en él, el transportista **se esfuerza día a día** en dar calidad a buen precio, **porque sabe que si no, no le volverán a contratar**.

Porque tiene competidores, a quienes el usuario también puede acudir. La competencia en el mercado libre garantiza, como nada, la excelencia del producto o servicio.

Sabe que no le basta con programar su actividad al principio de cada año, sino que a lo largo del mismo deberá estar en permanente vigilancia, para atender con prontitud, “sobre la marcha”, todo lo que vaya surgiendo. Y sin

tener garantizada la retribución, ni el “equilibrio económico” de nada, ni una tarifa. Todo dependerá de su ingenio, sus ganas de trabajar y sus arrestos. Por eso, sus autocares van llenos —de hecho, contrata por coche completo—. LOTT art. 99.3.

En el discrecional hay un **contrato de transporte, con cláusulas libremente estipuladas con el usuario** —con cada usuario—, que fija unas obligaciones recíprocas, por cuyo eventual incumplimiento pueden reclamarse responsabilidades. No sólo una multa que se imponga al transportista, si es que se le impone (pues el denunciante en un procedimiento sancionador no tiene derecho ni siquiera a que éste se incoe). Es la absoluta garantía de satisfacción, pues en él **todo se adapta al viajero**:

- el **itinerario**;
- el **horario**, de salida y de llegada;
- las **paradas**, su respectivos lugar y duración;
- la clase de coche.

Respecto a esto último, hay una **clasificación de los autocares** por estrellas que ha creado IRU, según nivel de calidad y comodidad, y ha sido implantada en España por Orden del Ministerio de Fomento de 18 Diciembre 2000 (BOE del 22) y muchos otros países, permitiendo a quien contrata con el transportista elegir según sus preferencias: de una a cuatro estrellas (como si fuera un hotel, aunque en el caso de los autocares el nivel máximo –lujo– son cuatro estrellas).

En esa clasificación –para la asignación de número de estrellas– se tienen en cuenta parámetros tales como: potencia del motor; clase de frenos y suspensión, asientos –clase, material de su revestimiento, medidas, distancia entre ellos, posibilidad o no de inclinar su respaldo, existencia o no de reposabrazos; potencia del aire acondicionado; clase de calefacción; de lunas; existencia o no de lámparas de lectura individuales, de frigorífico; de megafonía y música; maletero –volumen disponible por viajero, existencia o no de revestimiento interior protector–; etc.

El transporte discrecional tiene, pues, la máxima flexibilidad y versatilidad. Porque es el único que **corresponde al libre mercado y a la libre empresa, que proclama nuestra Constitución** en su art. 35. Y la LOTT en sus arts. 4, 12.1, 17.1 y 49. Y la Ley de Economía sostenible, nº 2/2011 de 4 de Marzo, que aplica este régimen al transporte en sus arts. 93 a 107.

Los **países** que siguen ese criterio –la libre prestación de servicios, que conlleva el valor de la iniciativa y del esfuerzo diario del empresario– son los que **prosperan**. Como todos queremos también para España.

No tiene sentido limitar la oferta, como p. ej. restringir el horario de una farmacia solo al día y entre semana, cuando también por la noche y los domingos, acuden a ella compradores. Por eso,

todas las “puertas que se ponen al campo” tarde o temprano caen.

El discrecional debe poder poner un viaje diario o 50, adaptándose sólo a lo que le pida el cliente. Éste sí que es un auténtico cliente: el consumidor, el que debe mandar. Como defiende la UE.

No se inquieten nuestras autoridades, no se echen encima más trabajo del que se les pide, vayan sacudiéndose tanto intervencionismo heredado, que sólo sirve para *machacar* al contribuyente: **la “red” de transporte se conforma sola**, la crea la propia demanda donde la hay, y donde no la hay no hace falta red; lo natural –y en economía lo natural es el libre mercado– es lo más estable que puede haber (distinto es, repetimos, que se puedan poner adrede líneas subvencionadas en trayectos no rentables pero socialmente necesarios). Con el discrecional, ningún viajero quedará en tierra, pues allí habrá un transportista dispuesto a trasladarlo.

Por eso la base de nuestro transporte de viajeros no deberían ser ni las concesiones –de cuya finalidad ya hemos hablado repetidamente–, ni otras cla-

ses de transporte público de viajeros, claramente “especialidades”, como el de escolares y trabajadores de un centro docente o de trabajo –sólo para esos colectivos concretos–, o como el turístico, al formar parte de un “paquete” con sus necesarias prestaciones complementarias (a veces, cuantitativamente más importantes incluso que el propio transporte) de hoteles y restaurantes, guía, visitas y otras actividades, etc.

El transporte básico y modélico no debería ser otro que el discrecional.

Y tenemos una oportunidad para que como tal se reconozca, y **recabar para el mismo**, por parte de la Administración, **fomento y apoyo** de toda clase: desde **legislativo, ahora que se está reelaborando el ROTT**, para adaptarlo a los cambios introducidos en la LOTT en Julio de 2013, hasta –¿por qué no?– **también económico**, para su desarrollo, p. ej., para fusiones de empresas tendentes a su óptima dimensión, que logren economías de escala y nos permitan estar en mejor posición de competir con nuestros colegas europeos.





Ideas para potenciar el desarrollo profesional

Creer profesionalmente y alcanzar un nivel de estabilidad y plenitud laboral, es un deseo que comparten la mayor parte de los directivos y trabajadores de muchas empresas. Para conseguirlo es importante trazar metas que nos conduzcan a una verdadera evolución laboral.

A continuación te damos algunas claves para que descubras cómo potenciar el desarrollo profesional y conseguir todo lo que te planteas a nivel laboral.

Si escribes tus metas al comienzo de cada día, estas se programan en lo más profundo en tu subconsciente.

De esta manera estimularás tu mente y estarás más alerta. Durante todo el día, verás las oportunidades y las posibilidades de avanzar más rápidamente hacia sus metas.

1 Planificación y organización

Tómate unos minutos, a ser posible la noche anterior, para planificar todas las actividades del día siguiente. Siempre trabaja a partir de una lista. Una vez hayas determinado que es lo más importante a lograr para ti durante el día, cíñete a ese plan, y no te distraigas atraído por otras tareas más fáciles o gratas. Esta es una de las disciplinas más importantes y poderosas para un alto rendimiento.

Si escribes tus metas estas se programan en lo más profundo en tu subconsciente.

De esta manera estimularás tu mente y estarás más alerta. Durante todo el día, verás las oportunidades y las posibilidades de avanzar más rápidamente hacia ellas.

2 Utiliza a fondo tu capacidad para concentrarte

El miedo, la duda, la preocupación y la ansiedad son ladrones interiores que están tratando de robar nuestro equilibrio interno y nuestra paz mental. Cuando aprendemos a concentrarnos, es muy difícil que nos veamos secuestrados por ellos. La gente que tiene éxito, son como las lupas. Concentran su energía (y su tiempo y su talento) exactamente en lo que más desean alcanzar. Saben que su poder es mayor cuando se concentran en un solo punto.

Tu capacidad para trabajar con la mente concentrada en tus tareas más importantes será clave a la hora de alcanzar el éxito en cualquier disciplina.

3 Ejercicio y nutrición adecuada

Tu salud es más importante que cualquier otra cosa. Haz ejercicio con regularidad y come con cuidado. Esto te promoverá los más altos niveles posibles de energía, salud y condición física a lo largo de tu vida.

Un poco de ejercicio todos los días te mantendrá más relajado, mejorará tu concentración, tu productividad, tu creativi-

dad y tu mundo interior. Trata de encontrar una actividad física con la que disfrutes. Con la abundancia de energía que un programa de acondicionamiento físico provee, tendrá la habilidad de tomar los pasos a tus objetivos.

4 Aprendizaje y Crecimiento

Tu mente es como un músculo. Si no lo usas, lo pierdes. El aprendizaje continuo es el requisito mínimo para el éxito en cualquier campo.

El cuerpo y la mente están íntimamente unidos y si el cuerpo está tenso, la mente está tensa, desenfocada y agitada. Cuando estás bajo estrés, no puedes dar lo mejor de ti y alcanzar tu verdadero potencial.

Date un tiempo todos los días de al menos 20 minutos para estar solo y

pensar. Necesitas estar tú solo, completamente solo para encontrarte, bucear en tu interior y reflexionar.

El desarrollo personal es realmente una actividad que te da el conocimiento para mejorar tu vida e incluye renovarse y reducir el estrés. Tu tiempo diario para el desarrollo personal puede incluir leer un libro de inspiración o de conocimiento, escuchar un audiolibro, ver un video, asistir a un taller, practicar meditación, tener un coach o simplemente por ejemplo contemplar el amanecer.

5 Dedica tiempo para las personas importantes en tu vida

Las relaciones lo son todo. No dejes que el trabajo y las obligaciones te alejen de ellos, ni cometes el error de

pensar que dado que siempre están ahí, ya pasarás un rato con ellos después. El tiempo que pasa ya no regresa. Sitúa a las “personas especiales” de tu vida en el lugar que merecen.

6 Sé generoso.

Haz algo por alguien, ya sea un amigo o un extraño, ofrécete como voluntario, sonríe y muestra gratitud, busca formas de ser útil a tu comunidad. Colaborar con los demás y serles útil puede ser muy gratificante y ayuda a relacionarse con otras personas. Comprométete con estas pequeñas indicaciones en tu vida diaria y ayudarás a mejorar tu nivel de satisfacción y los resultados de todo lo que haces.

Jose Luis Conde

Exámenes de Competencia Profesional de la Comunidad de Madrid - año 2015

El BOCM de fecha 19 de enero publica la convocatoria a las pruebas para la obtención del Certificado de Competencia Profesional (antes Título de Capacitación Profesional) para el ejercicio de la actividad de transportista a celebrar en el año 2015 en la Comunidad de Madrid.

Las fechas de las pruebas son las siguientes:

- PRUEBA MES MAYO: Plazo de presentación de solicitudes del 2 al 18 de marzo (ambos inclusive).
- PRUEBA MES NOVIEMBRE: Plazo de presentación de solicitudes del 1 al 18 de septiembre (ambos inclusive).

Las fechas definitivas y lugar de celebración de las pruebas se determinarán mediante Resolución de la Dirección General de Transportes que será publicada en el BOCM. Tienes a tu disposición la Resolución de la CAM en la página Web de la Asociación www.aetram.es dentro de la sección DOCUMENTOS del AREA ASOCIADOS.



Francia a favor de liberalizar el transporte de larga distancia



Alain Vidalies, secretario de Estado de Transportes del Gobierno francés, ha confirmado que los servicios de larga distancia en autocar “pronto” estarán liberalizados y ha informado que la llamada Ley de Crecimiento

impulsada por el ministro de Economía, Emmanuel Macron, que está previsto presentar antes de que acabe el año incluirá una legislación para desarrollar el proyecto de liberalización.

Obligación Factura Electrónica

La normativa sobre facturación electrónica y registro contable de facturas en el Sector Público, regulado en la Ley 25/2013, de 27 de Diciembre (BOE 28/12/2013) pretende agilizar los procedimientos de pago a los proveedores de las Administraciones Públicas y dar certeza de las facturas existentes pendientes de pago.

Al respecto, las facturas electrónicas, que son facturas que se expiden y se reciben en formato electrónico, que tienen los mismos efectos legales que una factura en papel constituyendo una alternativa legal a ésta y regulada por el Real Decreto 1619/2012, de 30 de noviembre, serán obligatorias para un amplio número de sujetos a partir del 15 de enero de 2015, fecha en la cual si se prestan servicios o se efectúan entregas de bienes a las Administraciones Públicas, será obligatorio facturar dichas operaciones electrónicamente. Esta norma afecta a las facturas emitidas a administraciones estatales, autonómicas o locales, así como a otros entes públicos y mutuas de la Seguridad Social.

Las administraciones que así lo establezcan podrán eximir de dicha obligación a las facturas de importe igual o inferior a 5.000 euros, además los profesionales o empresarios individuales tampoco se verán afectados por esta obligación que solo afecta a las sociedades.

Las empresas deberán presentar sus facturas electrónicas a través del Punto de Entrada de Facturas Electrónicas que la administración que la haya contratado haya creado en su página web, o bien, si no ha creado ninguno a través del Punto de Entrada de la Administración General del Estado. Para presentar las facturas electrónicas las empresas deberán disponer de un certificado electrónico instalado en su orde-

nador y estar firmadas con firma o sello electrónico reconocidos para que sean válidas (el Ministerio de Industria, Energía y Turismo ha desarrollado la aplicación Gestión de Facturación Electrónica que permite la generación de facturas electrónicas de una manera cómoda y sencilla, con un programa especialmente dirigido a PYMEs, microPYMEs y autónomos. Más información en www.facturae.es).



Ganvam lucha contra los talleres ilegales



El Plan 360 de impulso a la postventa presentado por Ganvam contiene medidas y propuestas para paliar el deterioro del sector, que ha perdido un 31% de facturación desde 2007. El número de reparaciones también ha descendido en un 13% desde entonces. El sector de la postventa supone el 1,2% del PIB. Desde el inicio de la crisis han cerrado sus puertas el 13% de los talleres, unos 6.500.

La Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor, Reparación y Recambios representa a más de 6.000 empresas de mantenimiento y reparación. Con su plan 360 pretende que éstas aumenten un 10% sus ingresos tras la pérdida sostenida durante los últimos años. Actualmente, 1 de cada 5 reparaciones se llevan a cabo en talleres que no cumplen la normativa, que no tri-

butan ni a Hacienda ni a la Seguridad Social por sus trabajadores. Por otro lado, no disponen muchas veces de la maquinaria necesaria para reparar los nuevos vehículos, que embarcan alta tecnología. Se calcula que la pérdida ocasionada por los ilegales de la postventa, que ya acaparan el 20% del negocio, supera los 1.000 millones de euros.

Viendo esta situación, Ganvam denuncia el peligro que suponen los talleres ilegales para el sector, para el propio consumidor y la seguridad vial finalmente. Plantea por ello un Plan Integral contra el taller ilegal y lo primero sería empezar por tener un censo de quienes sí cumplen con la normativa. Junto con Anfac y la Guardia Civil han firmado un acuerdo para tratar de erradicar esta lacra. Será Ganvam quien canalice y reciba todas las denuncias sobre el tema.

Busworld Kortrijk prevé una ampliación de espacio



Busworld Kortrijk está ya al completo, tanto los pabellones fijos como los construidos específicamente cada dos años para el certamen. Mieke Glorieux, Directora de Busworld Kortrijk, ha abierto una lista de espera para las nuevas peticiones de participación. En cuanto dicha lista justifique la expansión de los

Hall, se ejecutará la ampliación. Los pabellones 8 y 9 están situados en la segunda entrada principal, la norte. Ambas son construcciones permanentes con todos los servicios requeridos y conectadas con los pabellones 1 y 2. Ambas podrían ser ampliadas y tener una conexión extra con el pabellón 3.



Los turistas japoneses premian a la empresa de AETRAM, Cartour

El mejor conductor de Europa para los turistas japoneses trabaja en Cartour. Uno de los conductores de la empresa Cartour, Abdel Serroukh, ha sido elegido por el prestigioso Tour operador Japonés JTB (Japan Travel Bureau) como mejor conductor de toda Europa en el año 2014.

Esta distinción se entrega anualmente, valorando la conducción de calidad y segura así como la amabilidad y hospitalidad, de los más de 2.000 conductores de toda Europa que han trabajado el año anterior con JTB. El Jurado lo componen la dirección de la compañía y la oficina principal de ventas de Japón.

Los representantes de JTB en España, María Jesús Vicente (Directora de



Operaciones) y Sandra Abellán (Agente de Viajes), entregaron a Abdel Serroukh una placa de reconocimiento por un trabajo bien hecho. Por otro lado, el mayor proveedor de vehículos de Car-

tour, Cocentro, quiso tener también un detalle con el galardonado.

Es la segunda vez que los clientes de JTB eligen a un conductor de Cartour como su favorito.

La empresa de AETRAM, Vip-Car elige el "VOD" de Actia

La empresa madrileña VIP-CAR ha elegido el novedoso sistema de entretenimiento e información (VoD ACT-TIES), desarrollado por la multinacional Actia, para equipar parte de su flota y darle un mayor valor al confort de sus pasajeros.

Con este sistema, los viajeros, en sus propios dispositivos móviles (Smartphone + Tablets), podrán:

- Elegir hasta 24 películas, con los derechos de las productoras incluidos, en varios idiomas y con subtítulos
- Elegir entre innumerables canciones clasificadas por categorías
- Ver la situación del vehículo en tiempo real en un mapa para que sepan en qué lugar se encuentran de la ruta planificada.

- Disponer de acceso a Internet gratuito, vía 3G

Por otro lado VIP-CAR, por medio de un software, podrá, en tiempo real (siempre que el vehículo tenga cobertura 3G):

- Crear encuestas de satisfacción a los viajeros
- Ver las estadísticas de las respuestas dadas por los viajeros
- Ver las estadísticas de uso
- Generar banners publicitarios tanto propios como contratados, para amortizar el sistema.

Con todo ello, podrá saber en todo momento cual es el grado de satisfacción de sus pasajeros y ajustar la oferta para cubrir las necesidades y demandas de sus viajeros.



TomTom Telematics mostrará sus innovaciones en gestión de flotas en Motortec



La compañía TomTom Telematics estará presente en el pabellón 6 de la feria, dedicada a electrónica y sistemas para vehículos, en el stand 6A08. TomTom Telematics mostrará sus últimas novedades en gestión de flotas y seguimiento de vehículos en Motortec Automechanika Madrid 2015, la Feria Internacional para la Industria de la Automoción en España, que tendrá lugar del 11 al 14 de marzo en IFEMA.

Desde el 1 de marzo los radares distinguen el tipo de vehículo y su velocidad

Al detectar, no solo la velocidad a la que pasa el vehículo, sino también que tipo de vehículo es, los radares permitirán a la DGT multar en función del límite de velocidad específico para cada uno de ellos. Esos límites son de 100 kilómetros/hora en autopistas y autovías para autobuses, vehículos derivados de turismo y vehículos mixtos adaptables, y de 90 kilómetros/hora para camiones, vehículos articulados, tractocamiones, furgones y automóviles con remolque de hasta 750 Kg.

En las carreteras convencionales con arcén pavimentado de al menos 1,5 metros de anchura o con más de un carril para alguno de los sentidos de circulación, el límite está fijado en 90 kilómetros/hora para autobuses, vehículos derivados de turismo y vehículos mixtos adaptables, y en 80 kilómetros/hora para camiones, tractocamiones, furgones, vehículos articulados y automóviles con remolque.

En el resto de las vías interurbanas, el límite es 80 kilómetros/hora para autobuses y furgonetas, y 70 kilómetros/hora

para camiones, furgones, vehículos articulados y automóviles con remolque.



Los radares serán visibles antes del verano

Entre las medidas para mejorar la seguridad vial estará la visibilidad de los radares que ha anunciado la directora general de Tráfico, María Seguí.

La idea es que los conductores respeten las limitaciones y no tener que sancionarles. Seguí ha explicado que es-

ta medida se hace "clara, explícita y concreta" con los objetivos principales de aumentar la fluidez del tráfico y la reducción de la siniestralidad.

Para ello se harán públicos los umbrales de tolerancias de los radares (7 km/h en las vías con límites de entre

30 y 90 kilómetros/hora, y del 7% en las carreteras con limitaciones mayores) y los dispositivos se harán visibles para todos los conductores antes de este verano. Además se reubicarán 30 aparatos para instalarlos como radares de tramo en vías convencionales.

Irizar, récord de cuota de mercado en España



El Grupo Irizar cierra un gran año 2014, el año de su 125 cumpleaños, volviendo a superar los 500 millones de euros de facturación, fortaleciendo su marca en todos los mercados y alcanzando una cuota de mercado del 47% en Es-

paña, la mayor de la historia de Irizar. El Grupo Irizar cierra el año con una facturación total agregada de 535 millones de euros, de los cuales el 82% corresponde a los mercados de exportación. El 2014 ha sido un año intenso en el que se han reducido los parámetros de crecimiento que se venían dando en años anteriores debido, principalmente, a los escasos crecimientos de la economía en los países emergentes. Si bien durante la crisis han sido las plantas del exterior, sobre todo Brasil y México, las que han impulsado el crecimiento del grupo, este año se ha invertido la tendencia y ha sido Irizar Ormaiztegui la que más ha crecido y com-

pensado la situación de deterioro de estos países emergentes.

Del total, el año 2014 las plantas del exterior han supuesto un 42% de las ventas totales del grupo frente al 47% del año anterior y las de Ormaiztegui un 38% frente al 33% del año anterior. El resto de compañías del Grupo han proporcionado el 20% restante de la facturación. Así, este año volvemos a hablar de crecimiento en la producción de autobuses en Irizar Ormaiztegui, con un incremento del 15% respecto del año anterior, año que también creció un 15% respecto al 2012. Ha alcanzado una cuota de mercado del 47% en España, la mayor de la historia de Irizar.

Grupo Castrosua facturó más de 52,7 millones de euros

Grupo Castrosua -conformado por las firmas Castrosua, Carsa, Insular y Cidsa- facturó en 2014 un total de 52,7 millones de euros con la fabricación de casi 300 unidades. Así lo puso de manifiesto esta mañana Juan Luis Castro, presidente de la compañía, durante un encuentro mantenido con el director del Instituto Energético de Galicia (INEGA), Ángel B. Tahoces, quien visitó Grupo Castrosua para conocer, de primera mano, el proyecto de sustitución integral de alumbrado por un sistema de iluminación LED realizado por la empresa. El año pasado, Grupo Castrosua se benefició de una de las líneas de ayudas de este Instituto para subvencionar proyectos de ahorro y eficiencia energética en empresas. Con la ayuda concedida, que ascendió a más de 95.000 euros (para las plantas de Castrosua y Carsa), se sustituyeron en la planta de Castrosua, en Santiago, un total de 2.113 luminarias, que tenían una potencia instalada de 205 kW, por 1.858 luminarias de tipo LED, con una potencia asociada de 54 kW. Por otra parte, en la planta de Carsa (en Vilagarcía de Arousa) la actuación conllevó la instalación de 937 luminarias LED, con una potencia asociada de 31 kW. "Esto ha supuesto para nosotros el ahorro de entre un 70 y un 80% de ahorro de energía anual, con la consiguiente reducción de emisiones de CO₂", señaló Juan Luis Castro.

Precisamente, la apuesta por el desarrollo sostenible es una de las premisas contenidas en el Plan Estratégico de Grupo Castrosua. Esta apuesta por la sostenibilidad ambiental se plasma también, por ejemplo, en la fabricación de autobuses híbridos y de gas y ha contribuido a mejorar la competitividad de la empresa así como a afianzar su posicionamiento en el mercado, tal y como destacó Juan Luis Castro. El presidente de la compañía recordó, además, que ésta es una de las pocas empresas del sector carrocero que cuenta con certificación ISO 14001 (que acredita buenas prácticas en el ámbito de la gestión ambiental).



Récord de Volvo en España



El año 2014 ha cerrado con cifras históricas para la marca en nuestro mercado en los segmentos de camiones y autobuses de más de 16 toneladas.

La compañía ha presentado los datos del pasado ejercicio. Cabe destacar que Volvo ha resultado líder del mercado en matriculación de tractoras.

En el mercado de autobuses y autocares también Volvo se ha posicionado como marca líder en el segmento de más de 16 toneladas. En el segmento de autobuses urbanos, su apuesta decidida por la electromovilidad ha comenzado a dar sus frutos y se ha consolidado como principal proveedor de autobuses híbridos, con más de 80 unidades circulando por las ciudades españolas.

Durante los últimos 25 años ha pasado del 8% de cuota de participación de mercado en más de 16tn de 1990 hasta el 17,7% alcanzado en 2014.

En total matriculó 299 autobuses y autocares de más de 16 toneladas, mientras que en 2013 fueron 191 unidades. En el segmento de urbano contabilizó 26 vehículos y en el segmento interurbano 273. La subida global de autobuses y autocares es casi de un 6%.

MAN cierra el año con “gran satisfacción”

Según los datos ofrecidos por Jean Paul Ocquidant, Director de Marketing y Comunicación de MAN en España, la tendencia general del mercado y la de su propia compañía parecen ser bastante positivos.

MAN podría cerrar el año como líder en el sector de autobuses y autocares, con una cuota del 21,5%. Ocquidant considera que el crecimiento de matriculaciones experimentado en este ejercicio continuará y que, si bien el segmento interurbano ha sido el más sólido, los urbanos también han comenzado su ascenso.

MAN ha introducido ya en el mercado español unas 35 unidades de autobuses híbridos y entregará otras 16 unidades GNC.



También afirmó que es muy importante el peso de sus chasis para nuestro mercado y quiso destacar “la total colaboración con los carroceros nacionales”.

La facturación de ASCABUS aumenta un 7% en 2014

En 2014 las 10 empresas carroceras que forman parte de ASCABUS aumentaron su facturación, su nivel de producción y crearon más empleo.

En total, su facturación de 2014 asciende a 405 millones de euros. Los asociados de ASCABUS dieron em-

pleo a 2.260 trabajadores y produjeron 2.785 unidades. Esto significa, que con respecto al año anterior y a pesar de contar con un carroceros menos, tras el cierre de Tata Hispano, se crearon 80 puestos de trabajo más y la facturación y producción crecieron un 7% y

un 2% respectivamente. En cuanto a la distribución de la producción. El 47,25%, es decir, 1.316 unidades se quedaron en nuestro mercado, mientras que el 52,75%, que supone 1.469 carrocerías, se vendieron fuera de nuestras fronteras.

Ejercicio para conductores de AUDICA

Audica, asociación territorial de ANETRA en Barcelona, ha diseñado en colaboración con la Sociedad e Prevención FREMAP una tabla de ejercicios en favor de la salud y pensando especialmente en los trabajadores que están senta-

dos de forma prolongada como es el caso de los conductores y el personal de oficina con la idea de animarles a no prolongar la postura de trabajo durante las pausas y descansos.



CONDUCTOR, APROVECHA TUS PAUSAS.

- 1** De pie, los pies separados. Eleva los brazos hacia delante, manteniéndolos extendidos. Continúa el movimiento hacia arriba, intentando frotar las orejas con los hombros. Con un movimiento lento y estirándote, completa el círculo hacia atrás con los brazos. **Repite 5 veces.**



- 2** En posición erguida y con postura correcta. Junta las manos detrás de la nuca. Tira de los codos hacia arriba y hacia atrás hasta el punto de tensión durante 3-5 segundos. **Relájate y repite el ejercicio 3 veces.**



- 3** Separa las piernas y mantente erguido. Coloca los brazos detrás de la cabeza o en la cintura. Inclínate hacia un lado y luego hacia el otro lentamente y mirando al frente. **Repite 3 veces.**



- 4** Colócate de espaldas a una pared. Separa las piernas y mantente erguido. Gira el tronco hacia un lado hasta el punto de tensión. Mantén 5 segundos y relájate. **Repite 5 veces hacia cada lado.** Para mejorar el ejercicio, apóyate en la pared.



- 5** De pie, con los pies separados. Inclínate hacia delante. Estira el brazo derecho hacia el pie izquierdo, no importa si no alcanzas a tocarlo. Repite hacia el otro lado. **Repite 3 veces.**



- 6** En posición erguida. Eleva una pierna, doblando la rodilla y acercándola al cuerpo lo máximo posible, manteniendo la espalda derecha. Mantén 3-5 segundos y relájate. **Repite 3 veces con cada pierna.**



- 7** Separa las piernas y mantente erguido. Flexiona lentamente las rodillas hasta un ángulo no inferior a 90° y vuelve a levantarte. **Repite 5 veces.**



- 8** Mantente erguido. Acerca al muslo el pie derecho hasta notar tensión. Mantén 3-5 segundos y relájate. **Repite 3 veces con cada pierna.** Apóyate con la otra mano o con la espalda para mantener el equilibrio.



- 9** Inclínate y apóyate contra una pared. Estira una pierna manteniendo el talón en el suelo hasta el punto de tensión. Mantén 5 segundos y relájate. **Repite 3 veces con cada pierna.**



EJERCICIOS PARA LAS CERVICALES:

- 1** Mover lateralmente la cabeza



INICIO DERECHA IZQUIERDA

- 2** Girar lateralmente la cabeza



DERECHA IZQUIERDA

- 3** Girar lateralmente la cabeza con la barbilla levantada



A LA IZQUIERDA A LA DERECHA

Si un conductor conduce en una empresa un vehículo con tacógrafo digital y en el mismo día tiene que conducir en otra empresa también un vehículo con tacógrafo digital ¿Tiene que utilizar la entrada adicional al introducir la tarjeta, o al ser distintas empresas no tiene que utilizar esa entrada?



Si un conductor en una misma jornada va a conducir vehículos distintos, de empresas diferentes y siempre y cuando este de alta en ambas empresas, lo único que tiene que hacer es extraer la tarjeta y cuando la saque el propio tacógrafo la preguntara que indique o justifique los lugares de inicio y finalización de su jornada, y en este caso COMO NO FINALIZA la jornada NO DEBE cerrar con la "E" de España ni de

Comunidad Autónoma, lo único que debe hacer es extraer la tarjeta dándole a la tecla "ESCAPE" y luego al introducirla en el siguiente vehículo debe proceder de la misma manera, NO DEBE DECIR QUE INICIA jornada, sino que otra vez tiene que darle a la tecla "ESCAPE" y ya al finalizar la jornada en el vehículo que sea será donde tenga que hacer las anotaciones correspondientes de lugar de fin.

En cuanto a la justificación de los tiempos de conducción y descanso ¿Hasta cuantos días se puede estar sin justificar la no conducción a través de Certificado de Actividades conforme al modelo oficial?

Siempre que se considere descanso semanal aunque exceda de 45 horas, la Ley indica que:

NO ES OBLIGATORIO: Justificar mediante disco, tarjeta o Certificado de Actividades el tiempo de descanso diario ni el semanal.

SI ES OBLIGATORIO: Justificar a través del disco, tarjeta o del Certificado de Actividades poniendo un X en la casilla que corresponda las siguientes actividades:

- Bajas por enfermedad – Casilla 14
- Vacaciones – Casilla 15
- Licencias o permisos (matrimonio, paternidad o maternidad, mudanza, asuntos familiares, excedencia, desempleo, huelgas, jubilación parcial, contrato a tiempo parcial, etc.) – "Casilla 16 estuvo de permiso o de descanso".



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.

Tomás Pascual Sanz (1926-2006)

Leche Pascual

Pionero en su sector en España

Nació en Fuentemizarra (Segovia) y estuvo siempre vinculado a la provincia de Burgos y especialmente a Aranda de Duero, donde destacó como uno de los empresarios más importantes de la historia.

A los doce años Tomás ya compaginaba la escuela con la venta de bocadillos y bebidas gaseosas a los pasajeros que viajaban en tren cuando estos hacían parada en Aranda de Duero. Su padre, que tenía una minúscula cantina-tienda en la estación de Aranda, no tenía dinero ni para comprar una cuna por lo que Tomás Pascual decía orgulloso que pasó sus primeros meses en una cesta de higos.

Más tarde, se dedicó a repartir mercancías en bicicleta, moto y camión alquilado durante varios años. Visitaba a los minoristas y repartía encargos empapándose paso a paso de una de las características que tanto le definieron como empresario: la preocupación por la distribución. Esta preocupación estuvo siempre acompañada de una gran capacidad como promotor de empresas con una capacidad innata para promover una constante integración de empresas que cierren el ciclo productivo del grupo empresarial.

A sus 24 años, Tomás Pascual ya era nombrado el presidente del grupo familiar. Según él mismo contó en una entrevista para El País, en Aranda existía una sociedad cooperativa formada por medio centenar de socios que se hallaba en dificultades. Los responsables de la Caja de Ahorros Municipal de Burgos le invitaron a adquirir la empresa, pero les dijo que no tenía dinero para su compra y que además no sabía nada de leche. La respuesta fue que por el dinero no se preocupase, que lo ponía la Caja y que de leche ya aprendería. “Y aprendí. Denominamos a la empresa Industrias Lácteas Pascual y entramos en ella todos los hermanos”

Así lo retrató, este líder nato, con un empuje extraordinario, capaz de convertir una cooperativa láctea en quiebra en uno de los mayores grupos del sector, presente en más de ochenta mercados de cuatro continentes.

En 1972 Leche Pascual fue la primera empresa en lanzar en España leche de larga duración, con la introducción de la esterilización de la leche y el envasado aséptico en tetra-brik.

En el año 1980, el grupo lanzó las primeras leches desnatadas y semidesnatadas del mercado.

Además de su conocida marca de leche, el grupo creado por Tomás Pascual comercializa multitud de productos de alimentación populares, como el agua Bezoya o los zumos Zumosol, líder del sector en España.

Durante toda su carrera empresarial, Tomás se preocupaba de cómo llegar en el menor plazo posible a los puntos de venta. Para lograrlo aprovechaba la experiencia aprendida de su padre y del trato con los minoristas, que había mantenido durante su juventud.

Como bien se señala en el libro “Los 100 empresarios españoles del siglo XX” (LID Editorial), este énfasis en la distribución, enlaza con el proceso de diversificación que emprendió en 1975 con la adquisición de Bezoya, para conseguir sinergias en la red de distribución.

Gracias al talento y trabajo de Tomás Pascual, Grupo Leche Pascual, S.A es hoy en día uno de los mayores referentes en la industria láctea. La empresa se mantiene sobre tres pilares básicos: la innovación y tecnología en los procesos y servicios, la continua reinversión de beneficios para el crecimiento sostenido de la compañía y una estrategia comercial perfectamente definida.

Astuto, curioso, desconfiado, pícaro y tenaz, dicen de él que, pese a haber delegado competencias en los últimos años en su hijo Tomás, ha seguido al pie del cañón en todas las decisiones importantes con una dedicación diaria de 14 horas a la empresa.



Durante varios años mantuvo un litigio con la Administración española y los otros fabricantes para poder llamar yogur a sus postres lácteos realizados con leche termizada, logro que consiguió en la etapa de Miguel Arias Cañete al frente del Ministerio de Agricultura.

Su buen humor le llevó a decir, cuando el ex ministro de Economía Rodrigo Rato le hizo entrega del galardón de Empresario del Año 2003 que concede la revista 'Actualidad Económica', que "sois todos muy buena gente porque tomáis muy buena leche".

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	21/03/2014	Céntimo Sanitario
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	01/04/2014	Céntimo Sanitario
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 IV.- Contratos de servicios: certificados de clasificación	15/2014	I.- Sistema red Seguridad Social: nuevo fichero conceptos retribuidos abonados (CRA) II.- Calendario de impuestos mes de abril
4/2014	I.- Cotizaciones Seguridad Social: conceptos computables en base de cotización II.- Plan Inspección Transporte – Ministerio Fomento 2014	16/2014	I.- Informes financieros/comerciales empresas Iberinform II.- PROFORMATRANS: cursos cap 35 h. III.- Ayuntamiento de Madrid: ayudas para incentivar actividades económicas
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	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
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	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
7/2014	I.- Plan PIVE 5. Requisitos, importe de las ayudas y plazos II.- Calendario de impuestos mes de febrero	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.
8/2014	I.- Plan de formación ANETRA 2013/2014 II.- Ordenanzas fiscales del Ayuntamiento de Madrid para 2014: novedades	20/2014	I.- Transporte internacional de viajeros – modificación libros CEE II.- Nuevos conceptos cotización: incorporación nómina abril
9/2014	I.- Líneas financieras ICO 2014 para empresas y autónomos II.- PROFORMATRANS: cursos CAP 35 h.	30/04/2014	Céntimo Sanitario
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	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.
11/2014	I.- Exámenes competencia profesional (capacitación profesional) año 2014 II.- Formación OCA III.- Calendario de impuestos mes de marzo	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
12/2014	I.- Ley 1/2014 Tiempo Parcial y RDL 3/2014 Contratación Indefinida	22/05/2014	Céntimo Sanitario – lucro cesante daños y perjuicios
10/03/2014	Céntimo Sanitario	23/2014	I.- Reclamación del “céntimo sanitario” II.- Convenio financiero CAM-CaixaBank III.- PROFORMATRANS: cursos cap 35 h
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	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)
14/2014	I.- Modificaciones que introduce el Real Decreto Ley 4/2014 en los concursos de acreedores II.- PROFORMATRANS: cursos CAP 35 h.	25/2014	I.- Ayudas implantación planes de igualdad II.- CEIM – convenio financiero Comunidad de Madrid y Bankia III.- Folleto Líneas ICO 2014
		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

RESUMEN CIRCULARES INFORMATIVAS AÑO 2014

FECHA	CONTENIDO	FECHA	CONTENIDO
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	41/2014	I.- Fecha examen Certificado Competencia Profesional (capacitación profesional) – prueba noviembre 2014 II.- Calendario de impuestos del mes de octubre
28/2014	I.- Real Decreto 414/2014: subvenciones para la adquisición de vehículos eléctricos en 2014 (Programa Movele 2014)	42/2014	I.- Plan de autónomos: ayudas a trabajadores autónomos para la contratación II.- PROFORMATRANS: cursos CAP 35 h
29/2014	I.- Solicitudes incentivos. Prórroga II.- Reclamación salarios tramitación juicios por despido	43/2014	I.- Fiscal: tributación de la retribución del administrador en pymes II.- Plan de formación ANETRA 2014/2015 III.- Ayudas jubilación ordinaria Comunidad Madrid IV.- CEIM: Becas Santander Crue Cepyme, Convocatoria 2014/2015
30/2014	I.- Reforma fiscal: anteproyectos II.- CEIM: vademecum laboral/fiscal 2014 III.- PROFORMATRANS: cursos cap 35 h. (julio 2014)	44/2014	I.- Céntimo Sanitario: respuesta Comisión Europea a Hacienda II.- Obligación factura electrónica
31/2014	I.- Plan PIVE 6: subvenciones del programa de incentivos al vehículo eficiente (turismos) II.- Horario verano AETRAM	45/2014	I.- Fiestas laborales año 2015 II.- Autoescuela Goya: programa cursos CAP
32/2014	I.- Impuesto sobre sociedades: inicio de la campaña 2013 II.- PROFORMATRANS: cursos CAP 35 h. (verano 2014)	46/2014	I.- Calendario de impuestos mes de noviembre II.- PROFORMATRANS: cursos CAP 35 h
33/2014	I.- Medidas de apoyo a la contratación II.- Autónomos: reducción de retenciones III.- Vademécum Turístico de Madrid – 2014 IV.- Calendario de impuestos mes de julio V.- Portal “Tu Seguridad Social”	47/2014	I.- Plan PIMA Transporte II.- Laboral: modificación del modelo de nómina o recibo de salarios III.- CAM: convocatorias 2015 pruebas CAP inicial IV.- Informes financieros/comerciales empresas Iberinform
34/2014	I.- Acuerdo CEPESA-AETRAM 2014: descuentos gasoil tarjeta CEPESA Star II.- Fiscal: plazos para conservar la documentación contable y fiscal de una sociedad	48/2014	I.- Céntimo Sanitario: acuerdo Hacienda - CNTC II.- Autoescuela Goya: nuevo curso CAP diciembre
35/2014	I.- Ayuntamiento de Madrid: modificaciones ordenanzas de movilidad y reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos II.- Comunidad de Madrid: certificados de Matriculación III.- Laboral: gestión y control de los procesos de IT en primeros 365 días	49/2014	I.- Sistema de estacionamiento de autobuses discrecionales y turísticos de la ciudad de Madrid II.- PROFORMATRANS: cursos CAP 35 h
36/2014	I.- Hojas de reclamaciones del Sistema Unificado de Reclamaciones de Consumo de la Comunidad de Madrid: distribución y venta desde AETRAM II.- PROFORMATRANS: cursos CAP 35 h III.- Clasificación de empresas: ampliación de los años de experiencia para la justificación de la solvencia técnica y profesional IV.- Calendario de impuestos: mes de agosto	50/2014	I.- Clasificación de empresas: justificación anual solvencia II.- Autoescuela Goya: cursos CAP 35 h III.- Calendario de impuestos mes de diciembre
37/2014	I.- Laboral: RD 637/2014 – desarrollo nuevos conceptos cotizables II.- PROFORMATRANS: cursos CAP 35 h. y tacógrafo digital III.- Relación de Oficinas de Registro de la Comunidad de Madrid	51/2014	I.- Ayudas a la adquisición de vehículos de pasajeros y comerciales de gas II.- La reforma fiscal
38/2014	I.- Transporte internacional de viajeros: modificación Código Circulación alemán II.- PROFORMATRANS: curso Prevención Riesgos Laborales Transporte III.- Laboral: subvenciones empleo apoyo personas con discapacidad 2014 – CM IV.- Calendario de impuestos: mes de septiembre	52/2014	I.- Fiscal: novedades en las retenciones para 2015 II.- CEIM: convenio financiero Comunidad de Madrid y Banco Santander
39/2014	I.- Subvenciones CM inserción laboral desempleados: convocatoria 2014 II.- Ayuntamiento de Madrid: gestión autorizaciones transporte escolar y regular urbano de uso especial III.- PROFORMATRANS: cursos CAP 35 h	53/2014	I.- Céntimo Sanitario: Hacienda habilita un modelo de recurso de reposición II.- Fiscal: resúmenes AEAT de la Reforma Fiscal 2014 III.- Fiestas laborales locales 2015
40/2014	I.- TomTom: nueva incorporación al círculo de empresas colaboradoras de AETRAM II.- BOCM: fiestas laborales año 2015	54/2014	I.- Guía AETRAM de buenas prácticas sobre la prevención riesgos laborales II.- Visado 2015 autorizaciones Clase VD
		55/2014	I.- Plan PIMA Transporte II.- OCA: Certificación de Seguridad Vial Norma ISO 39001 III.- Transporte internacional: entrada en vigor del salario mínimo en Alemania





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

