

aetram

ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS DE TRANSPORTE DE AUTOCAR DE MADRID ■ N° 22 ■ 2016/01

EL MODELO CONCESIONAL ESPAÑOL DE TRANSPORTE CUESTIONADO POR LA CNMC



Asamblea General
de AETRAM

Entrevista
a OTOKAR

Entrevista
a VEOX

NUEVO NEWSLETTER DE AETRAM

“ NOTICIAS DEL TRANSPORTE ”

aetram

ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS
DE TRANSPORTE EN AUTOCAR
DE MADRID

AETRAM ha iniciado en el mes de junio la edición y publicación de un Newsletter mensual, titulado “Noticias del Transporte”, el cual se envía en formato digital a los socios de AETRAM, profesionales, empresas y otras entidades relacionadas con el Sector.

El Newsletter posee un diseño actual, moderno y renovado. Contiene noticias de interés para el Sector, con la actualidad de la Asociación y actividades desarrolladas, siendo una lectura de gran interés para todos los profesionales relacionados y con una alta visibilidad en un formato muy bien valorado por los empresarios.

Si te interesa recibir el Newsletter/Boletín, puedes suscribirte directamente en el mismo a través de la sección DARME DE ALTA del mismo.



SUSCRÍBASE AL NUEVO BOLETÍN DIGITAL
DE NOTICIAS DE AETRAM

SUMARIO

4	EDITORIAL
5	NUESTRA ASOCIACIÓN
15	NUESTROS ASOCIADOS
16	ANETRA
19	EMPRESAS COLABORADORAS
	• Otokar
	• Veox
24	OPINIÓN
28	DESARROLLO PROFESIONAL
32	ACTUALIDAD
37	NUEVAS TECNOLOGÍAS
40	SANCIONES INDEBIDAS
41	LÍNEA DIRECTA
42	VIDAS EMPRENDEDORAS
43	EMPRESAS COLABORADORAS

Imágenes

En la Asamblea General de AETRAM se vio buena sintonía con el nuevo equipo de gobierno de la CAM. [Página 6](#)

Entrevistamos a nuestra empresa colaboradora OTOKAR: Antonio Bautista González y Antonio Bautista. [Página 18](#)

Hablamos también con la nueva empresa colaboradora VEOX: David Centeno. [Página 20](#)



aetram

Paseo de la Castellana 123 - 5º B
28046 - 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
Tel.: 91 401 69 21 / 34 39
editec@editec.es

Impresión

Gráficas Aries

Fotomecánica

infoycomunicación

Distribución

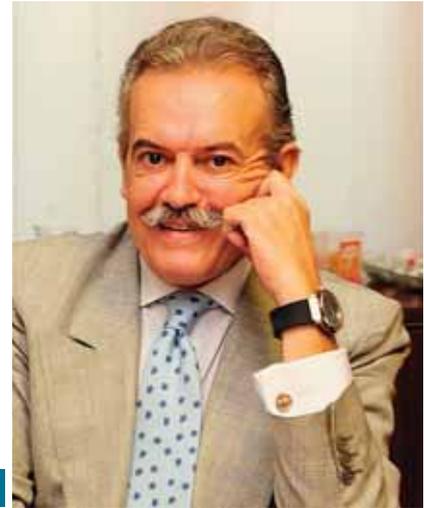
Remite

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 Nº 21 • 2015
Depósito legal: M-31131-2006



VIVA LA COMPETENCIA

No puedo sustraerme a seguir insistiendo en solicitar una llamada de atención al tejido empresarial en su conjunto, con especial incidencia en nuestro sector de transporte de viajeros por carretera, de lo que constituye la enfermedad más grave que puede afectar al desarrollo de un sector, que no es consecuencia de ninguna crisis global, ni sectorial, cuyo origen se encuentra en el incumplimiento de las obligaciones laborales, y algunas otras, como medio para situarse en el mercado, lo que trae como consecuencia el envilecimiento de los precios, la ausencia de calidad en el servicio, la inseguridad en la carretera por aceptar el riesgo de no cumplir con los tiempos de conducción y descanso de los conductores y, como ejemplo insólito, la aceptación de que, en caso de sanción, el cliente paga la multa. A donde vamos?

Este conjunto de prácticas restrictivas de la competencia, cual enfermedad infecciosa, está provocando en los empresarios la sensación, cuando este virus les infecta, por ejemplo cuando se les arrebatara un servicio por otra empresa que utiliza estas prácticas, de que esta forma de actuar, cada vez más extendida, es la que impera en el mercado y por tanto, o se incurre en las mismas, o estas fuera del actual mercado. Sin embargo, aceptar este pernicioso juego supone una herida de muerte a medio plazo que provocara el colapso de estas empresas. No hay antídoto para la empresa que incurra en estas prácticas por tener afectada su producción por esta causa.

Esta realidad no puede justificarse como un modelo "low cost", pues las empresas así definidas ofrecen calidad a buen precio, pero sin renunciar al beneficio. Su clave es

ofrecer un tipo de servicio que, sin afectar a sus obligaciones, y por tanto, considerando todos sus costes, tienen mayor o menor beneficio y ofertan distintos tipos de servicios de menor a mayor precio con distinto contenido, siendo "los cost" la oferta más barata de ellas. El beneficio es la razón de ser de la empresa.

Frente a este panorama solo queda la resistencia a incurrir en todo tipo de prácticas restrictivas de la competencia, evitando conductas anticompetitivas basadas en incumplimientos de las obligaciones empresariales, dumping social etc.

La existencia de una competencia efectiva entre las empresas constituye uno de los elementos definitorios de la economía de mercado y, como considera la Comisión Nacional de la Competencia, reasigna los recursos productivos a favor de los operadores o las técnicas más eficientes, convirtiéndose así en un estímulo clave para la innovación, el progreso tecnológico y la búsqueda de medios más eficientes de producción.

Por tanto, desde AETRAM, siempre defenderemos la leal competencia, en igualdad de condiciones y cumplimiento de las obligaciones, que permita crecer a las empresas, consiguiendo valor añadido, aplicar nuevas tecnologías, conjugar servicio, calidad y precio y obtener beneficio, el que la política de cada empresa considere, porque sin competencia leal y sin beneficio no hay empresa.

Jesus Gonzalo Tomey
Presidente de AETRAM

MOROSIDAD: RECLAMACIÓN DE INTERESES DE DEMORA DEL PLAN DE PAGO A PROVEEDORES

En el año 2012 la Administración activó el plan de pago a proveedores que se desarrolló en varias fases y por el cuál abonó el principal de las facturas adeudadas pero obligando, como requisito para cobrar, a firmar una renuncia a reclamar los intereses de demora ya devengados hasta el momento del pago.



Este requisito impuesto por la Administración fue y es polémico, pues:

- a) Obliga a renunciar a un derecho legal para poder hacer efectivo otro derecho, el de cobrar, que nos pertenece, es una suerte de coacción impuesta por la Administración.
- b) Es contrario a la Ley, pues claramente contradice la Directiva Europea 2011/7/CEE, que prohíbe dichas prácticas y, por otro lado, es contrario a la Directiva de Medidas de lucha contra la Morosidad y su Ley de transposición a nuestro ordenamiento, la Ley 15/2010 por la que se establece un interés de demora obligatorio y se declaran nulos los pactos de las partes que pretendan dejar sin efecto la aplicación de dicho interés.
- c) Es absolutamente injusto que la Administración Pública, en lugar de dar ejemplo, eluda su obligación de pagar intereses impuestos obligatoriamente por la Ley y, además, que lo haga imponiendo a los acreedores que renuncien a sus derechos.

Al respecto, hay ya Sentencias que consideran la cláusula de renuncia a los intereses contraria a la ley y, por ende,

nula, (Sentencia nº 355/14 de 24/11/2014 Juzgado Contencioso Administrativo 6 de Valencia y Sentencia nº 171/2015 de 19/11/2015 del Juzgado Primera Instancia 21 de Sevilla) y ,gracias a una cuestión prejudicial elevada al Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el Juzgado Contencioso Administrativo 6 de Murcia, la materia pende ahora de la decisión de dicho Tribunal.

Así, a día de hoy, son muy altas las probabilidades de que se declare nula la cláusula de renuncia a los intereses por el citado Tribunal europeo y, por tanto, siendo su resolución de obligado cumplimiento, podamos reclamar los intereses de demora devengados hasta el pago a proveedores en solo unos meses.

No obstante, hay que tener en cuenta que mientras esperamos la resolución del TJUE para poder reclamar el pago de los intereses puede producirse la prescripción de nuestra acción para hacerlo, es decir, que llegue la Sentencia y autorice a reclamar el pago de los intereses pero ya no podamos hacerlo porque nuestra acción ha prescrito.

Esta prescripción de la acción se produce a los 4 años desde el pago del principal.

ASAMBLEA GENERAL DE AETRAM 2015

El pasado día 16 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 asistió como invitado de honor el Director General de Transportes de la Comunidad de Madrid, D. Pablo Rodríguez Sardinero, 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 2015, continuando con la aprobación del Presupuestos de AETRAM del ejercicio 2016.

La Asamblea General de AETRAM fue todo un éxito en cuanto a asistencia de empresas pertenecientes al sector discrecional, regular de uso especial y turístico de viajeros por carretera de la

Comunidad de Madrid, y contó también con la presencia de las empresas pertenecientes al Círculo de Empresas Colaboradoras de AETRAM: BEULAS, CONTINENTAL, IRIZAR, CENTRO TECNICO DE SEGUROS, CASTROSUA, CEP-SA, AUTOESCUELA GOYA, MAN, PROFORMATRANS, TOMTOM TELEMATICS, SUNSUNDEGUI y OTOKAR-SOMAUTO, además de las de reciente incorporación para para el próximo ejercicio 2016, VEOX SISTEMAS Y MOVILIDAD, ALEGON TELECOMUNICACIONES VODAFONE y GOODYEAR .

Al término de la Asamblea se ofreció una cena-homenaje a los transpor-

tistas 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. Atanasio Pérez Alonso (Autocares Toletour, S.L. / Jamasol, S.L.), D. Ángel Rodríguez Lorenzo (Auto Rodríguez Express, S.L.) y D. Eufemio Martín González (Autocares Ciudad Lineal, S.A.). Así mismo, desde AETRAM se hizo entrega de una placa en reconocimiento de amistad y afecto a D. Juan Antonio Urteaga, comercial de IRIZAR, empresa colaboradora de AETRAM, el cual también se jubila este año.



Mesa de la Junta de Aetram.



Los asociados durante la Asamblea General



Presentación de Juan Manuel Muro, Director Aetram.



Discurso del Presidente, Jesús Gonzalo Tomey



Discurso del Tesorero, Luis Ángel Pedrero



Intervención de la empresa colaboradora Veox



Intervención de la empresa colaboradora Vodafone



Intervención del Director General de Transportes de la Comunidad de Madrid, Pablo Rodríguez Sardinero



Reconocimiento a los jubilados de la asociación.

MEDIDAS DEL PARLAMENTO EUROPEO CONTRA EL DUMPING SOCIAL

La Comisión de Transportes y Turismo del Parlamento Europeo propone ante la Comisión de Empleo y Asuntos Sociales un documento por el cual solicita a dicha Comisión, como competente para estos asuntos, que incorpore una serie de sugerencias en la propuesta de resolución que apruebe sobre este ámbito. Dichas recomendaciones no sólo afectan al transporte por carretera, sino también al marítimo y al ferroviario.

En términos generales, la Comisión pide a los Estados miembros que apliquen rápidamente toda la legislación social pertinente en relación con el sector del transporte, e insta encarecidamente a Empleo y Asuntos Sociales a que supervise más atentamente la aplicación y la correcta ejecución de la legislación existente.

Del mismo modo, afirman que se debe reforzar el diálogo social en el sector del transporte en su conjunto, y piden a los países que suspendan prácticas empresariales como los contratos precarios, las sociedades ficticias y los pabellones de conveniencia, a fin de garantizar la protección social de los trabajadores.

La mayor parte de las sugerencias de la Comisión de Transportes tienen

que ver con el transporte por carretera. En primer lugar, piden la introducción de dispositivos de control adecuados, con tecnología moderna, para todos los modos de transporte de uso profesional, con objeto de supervisar eficazmente el tiempo de trabajo y de descanso, para así poder garantizar la



correcta aplicación de la legislación existente.

También destacan la necesidad de crear una Agencia Europea de Transporte por Carretera para garantizar la correcta aplicación de la legislación de la UE y promover la normalización en todos los Estados miembros, en particular por lo que respecta a la dimensión social, incluidas las condiciones de trabajo y las cuestiones laborales de este sector.

Entre otras solicitudes, también reclaman que los aspectos sociales se establezcan como una de las prioridades del paquete de medidas sobre el sector, así como que los Estados miembros cooperen a escala transnacional en lo que a intercambio de información se refiere.

PLAN ESTRATÉGICO DE SUBVENCIONES PARA 2016

Se ha publicado en el BOCM de fecha 9 de marzo de 2016 la Orden de 2 de marzo de 2016, por la que se aprueba el



Plan Estratégico de Subvenciones de la Dirección General de Transportes para 2016, para dar continuidad a las actuaciones que viene desarrollando esta Dirección en materia de fomento de la formación de conductores y, en general, de los empresarios y trabajadores del Sector del Transporte por Carretera.

Las actuaciones relacionadas en el objetivo de este plan se financiarán íntegramente con fondos propios de la Comunidad de Madrid, en concreto, con car-

go a los créditos contemplados en los Presupuestos Generales para 2016, desarrollándose las actuaciones durante el presente ejercicio 2016. La acción de fomento general de actividades formativas en el sector del transporte por carretera dispondrá de 114.000 euros, siendo los beneficiarios de las ayudas las asociaciones de transportistas, federaciones y organizaciones sindicales con implantación en el sector del transporte por carretera de la Comunidad de Madrid.

EL SUPREMO OBLIGA A DEVOLVER EL CÉNTIMO SANITARIO

De manera ya definitiva, el Tribunal Supremo otorga el Derecho, a los que lo pidieron en tiempo y forma, a la indemnización por responsabilidad patrimonial del Estado por el importe de lo abonado por el impuesto del “céntimo sanitario” desde el año 2002 más los intereses desde la fecha de la reclamación, después de que la Sala de lo Contencioso Administrativo del mencionado órgano jurídico haya estimado los primeros recursos de reclamación.



Frente a los argumentos del Estado para defender la imposición de este impuesto, el Supremo anula las decisiones del Consejo de Ministros al señalar que la infracción está suficientemente caracterizada porque cuando entra en vigor el impuesto las autoridades españolas eran conscientes de que el tributo no se ajustaba a la directiva comunitaria, o deberían haberlo sido. Las claves de la sentencia recientemente dictada son las siguientes:

- 1ª. Se cumplen los requisitos para declarar la responsabilidad patrimonial del Estado Español desde el 2002 en adelante. El impuesto no se ajustaba a la normativa comunitaria desde su creación, y las autoridades españolas eran conscientes de su ilegalidad, o deberían haberlo sido, antes de su creación y durante toda su vigencia a la vista de la Jurisprudencia del TJUE y de las advertencias de la Comisión Europea.
- 2ª. Es el Estado, y no las Comunidades Autónomas, el que debe responder pues es la norma estatal declarada ilegal la que causa el daño.
- 3ª. El impuesto ha ocasionado a los reclamantes, en este caso transportistas de viajeros, un daño económico del

que no tienen deber de soportar. Por tanto deben de ser indemnizados desde el inicio.

- 4ª. La devolución de ingresos indebidos es compatible con la reclamación de responsabilidad patrimonial, pues son figuras distintas, si bien no puede duplicarse para el mismo ejercicio ambas acciones.
- 5ª. No hay enriquecimiento injusto. La Administración está obligada a devolver lo indebidamente ingresado a quien se le ha repercutido el impuesto.
- 6ª. Son irrelevantes a estos efectos las deducciones de los importes ingresados del céntimo con otros impuestos (Impuesto de Sociedades o IRPF).
- 7ª. La indemnización se integra por la suma de todas las cantidades abonadas durante la vigencia del impuesto, y cuyo pago haya logrado justificarse y que no se haya percibido por otra vía.
- 8ª. Procede el abono de intereses del importe de la indemnización desde la fecha en la que se interpuso la reclamación de responsabilidad patrimonial.

Puedes acceder al contenido íntegro de la sentencia en la Web de AETRAM sección DOCUMENTOS del AREA ASOCIADOS.

DESCUENTOS GASOIL: RENOVACIÓN DEL ACUERDO CEPSA-AETRAM 2015/2016

AETRAM y CEPSA han renovado recientemente su Acuerdo de Colaboración por el cual los transportistas asociados se pueden beneficiar de un importante descuento por la compra de gasoil/gasolina, mediante la utilización de la Tarjeta Cepsa Star.

El acuerdo actualmente suscrito en vigor y de aplicación desde Julio del año 2015 puede alcanzar un descuento máximo de hasta 0,14 euros/Litro (IVA incluido) en una Red Especial AETRAM de Estaciones de Servicio.

Si aún no dispones de estas tarjetas, de carácter gratuito, puedes solicitar



las mismas a través de AETRAM. La Tarjeta CEPSA STAR es un instrumento comercial de compra de carácter electrónico, que permite a sus titulares, en función de sus necesidades, abonar, con contacto comercial, las compras de combustible en las más de 15.000 EE.SS en toda España (Península, Baleares, Ceuta y Melilla). La tarjeta cuenta con unas ventajas exclusivas como:

- Información ordenada y detallada en la factura mensual.
- Control y gestión sobre los gastos a

través del extracto mensual detallado por matrícula y vehículo.

- Asistencia en carretera 24 horas.
- Gestión de los trámites relacionados con la Tarjeta a través de internet y alta en www.tarjetascepsastar.com (altas, bajas, modificaciones, bloqueos por robo o extravío, solicitud de tarjetas adicionales, cambios de vehículos asociados, consulta de facturas, etc.)

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

AYUDAS AL ABANDONO ACTIVIDAD

Se ha publicado en el BOE de fecha 12 de febrero de los presentes el Extracto de la Resolución de la Secretaria de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, por la que se convocan AYUDAS A TRANSPORTISTAS AUTÓNOMOS POR CARRETERA QUE ABANDONEN LA ACTIVIDAD en 2016.

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 comprome-

tan 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 y que se hayan constituido entre el 1 de enero de 1997 y el 1 de julio de 1998.

- 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.



REUNIÓN DE LA MESA DE TRANSPORTE DE MADRID FORO EMPRESARIAL

La Mesa de Transporte de Madrid Foro Empresarial, cuya presidencia ostenta el presidente de AETRAM, se ha reunido recientemente en las instalaciones de Deusto Business School, para abordar asuntos relacionados con el transporte de viajeros por carretera en la Comunidad de Madrid, coincidiendo con la reunión de la Junta Directiva de AETRAM del mes de febrero.

Los asuntos principales tratados durante la reunión han sido las actuaciones encaminadas para la erradicación del Dumping Social en el Sector, presentación del Plan de Inspección del Transporte de la CAM del año 2016, convocatoria de la reunión del Comité Madrileño de Transportes con el Ayuntamiento de Madrid para tratar la aplicación y afectación en el Sector de las normas de movilidad en las APR de Madrid, y la incorporación de AETRAM

MADRID FORO EMPRESARIAL

a la organización empresarial en defensa del turismo en Madrid (La Unión), entre otros asuntos que afectan al Sector.

Para finalizar la reunión de la Mesa de Transporte, se estableció un coloquio con el representante de la Mesa

de Fiscalidad de Madrid Foro Empresarial, D. Cristian Casillas González, sobre aspectos relacionados con las cotizaciones a la Seguridad Social de diferentes conceptos que afectan tanto a las empresas que contratan servicios de transporte para sus empleados, como a las propias empresas transportistas y usuarios, en la que se tuvo presente el informe remitido por el presidente de la Mesa de Educación D. Gabriel Castellano Zapatero.



AETRAM SE INTEGRA EN LA UNIÓN POR LA PROMOCIÓN TURÍSTICA DE MADRID

El sector turístico de Madrid refuerza su unión y coordinación con la incorporación de AETRAM. Con la incorporación del sector del transporte en La Unión, se potencia la vertebración y capacidad de interlocución con la Administración del turismo madrileño.

La Asociación de Empresarios de Transporte en Autocar de Madrid AETRAM, se ha incorporado a La Unión Empresarial por la Promoción Turística de Madrid. La participación de AETRAM en la última Junta Directiva de La Unión, sirvió para oficializar la integración de La Asociación de Empresarios de Transporte en Autocar de Madrid en La Unión Empresarial por la Promoción Turística de Madrid.

Con la incorporación de AETRAM en La Unión, se amplía y refuerza la apuesta por la dimensión turística de la actividad del transporte terrestre en

autocar que tiene en esta actividad, una de sus principales áreas de negocio.

Por otro lado, con la participación en La Unión, se pretende incrementar su capacidad de defensa de los intereses del sector turístico en Madrid en un momento difícil en el que existen numerosos retos que afrontar para colocar a Madrid en la posición que merece como uno de los principales destinos turísticos a nivel europeo e internacional.

Respecto a los objetivos del sector del transporte terrestre para Jesús Gonzalo Tomey, Presidente de AETRAM, con su



participación en La Unión, “se pretende intensificar la relación con el resto de sectores turísticos, alojamiento, agencias de viajes, OPCs, etc., y contribuir en la lucha contra el intrusismo y competencia desleal y el dumping social, así como promover los cambios legislativos y regulatorios que afectan a los diferentes aspectos de la actividad turística madrileña”.

Esta nueva incorporación, completa la representatividad de La Unión en defensa del sector y la promoción turística de Madrid, y refuerza su posición como principal interlocutor ante las administraciones, organizaciones empresariales y colectivos sociales de los empresarios turísticos de la Comunidad, declara Antonio Gil, Presidente de La Unión Empresarial por la Promoción Turística de Madrid.

Con la inclusión de AETRAM en La Unión, se pretende también, fomentar y promocionar a las empresas transportistas de la Comunidad de Madrid ante los distintos organismos de los que dependen la organización de grandes eventos (IFEMA, Ayuntamiento de Madrid, Comunidad de Madrid, etc.) para que estas empresas sean tenidas en cuenta cuando se precise proporcionar movilidad con carácter prioritario a las foráneas que no cumplen los estándares de calidad y obligaciones sociales como el Convenio de Madrid.



PEDIMOS QUE SE RESPETEN LAS ZONAS RESERVADAS PARA AUTOCARES

El Comité Madrileño de Transportes (Sección de Viajeros de Transporte Discrecional y Regular de Uso Especial) de la que forma parte AETRAM como Asociación mayoritaria de la misma, está manteniendo en estas fechas diferentes reuniones con los responsables del Ayuntamiento de Madrid (Seguridad, Medio Ambiente, Movilidad y Desarrollo Urbano Sostenible) para tratar diferentes asuntos que afectan al Sector.



Al respecto se ha solicitado al Departamento de Salud, Seguridad y Emergencia del Ayuntamiento de Madrid, del que depende la vigilancia de las paradas establecidas en el vigente Plan de Estacionamiento de Autobuses Discrecionales y Turísticos, la máxima vigilancia en dichas paradas (5 minutos, 2 horas y larga estancia) al encontrarse ocupadas en algunos

casos por vehículos no autorizados que imposibilitan de manera alguna la parada y estacionamiento de los autocares discrecionales provocando graves daños en el desarrollo del servicio discrecional y turístico que redundan de manera muy perjudicial en el usuario del mismo con el consiguiente daño a la imagen de la empresa, ciudad y servicio turístico realizado. Además en dichas reuniones se han tratado, entre otros, asuntos relacionados con la implantación definitiva de las APR y su ampliación a otras zonas de la ciudad, mejora de la aplicación de las autorizaciones de las APR, establecimiento de un protocolo de actuación para la solicitud de espacios de reserva de zonas para el estacionamiento, parada o circulación por eventos extraordinarios que requieran la movilidad de un gran número de autocares, problemática en la actuación de los Agentes de Movilidad durante las paradas (bajada/subida de usuarios en Hoteles) en los servicios discrecionales y turísticos, desarrollo del PAD (Plan de Aparcamientos Disuasorios) y aprovechamiento del mismo por parte del Sector, gestión y expedición de las autorizaciones de transporte escolar y la solicitud de utilización del Carril Bus Vao de O' Donnell.

PUBLICADA LA REVISIÓN SALARIAL DEL CONVENIO

Se ha publicado en el BOCM de fecha 26 de marzo de 2016 la Resolución de 23 de febrero de 2016, de la Dirección General de Trabajo de la Consejería de Economía, Empleo y Hacienda de la Comunidad de Madrid sobre registro, depósito y publicación de la revisión salarial del Convenio Colectivo del Sector de Transporte de Viajeros por Carretera de los Servicios Discrecionales y Turísticos, Regulares de Uso Especial y Regulares Temporales de la Comunidad de Madrid (Código N.º. 28012065012003). Las Tablas

Salariales publicadas son las correspondientes al año 2016, las cuales se encontraban plenamente vigentes y aplicables desde su firma en la reunión de la Comisión Mixta del Convenio Colectivo del Transporte de Viajeros por Carretera de los Servicios Discrecionales y Turísticos, Regulares Temporales y Regulares de Uso Especial de la Comunidad de Madrid, celebrada el pasado 1 de febrero de 2016. Tienes a tu disposición la Resolución publicada en el BOCM con las Tablas Salariales en la Web de AETRAM

www.aetram.es dentro de la sección DOCUMENTOS del AREA ASOCIADOS.



GOODYEAR Y NOGEBUS ENTRAN EN EL CÍRCULO DE EMPRESAS COLABORADORAS DE AETRAM

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



Goodyear

Goodyear y AETRAM han firmado un acuerdo de colaboración por el cual Goodyear pasa a formar parte del Círculo de Empresas Colaboradoras de AETRAM.

Esta alianza, que se extenderá hasta 2017, permitirá a Goodyear estar en contacto de primera mano con todas las novedades y la normativa de transporte de viajeros y tráfico, tener presencia en los actos organizados por AETRAM y en la revista de la asociación. Además, AETRAM patrocinará y difundirá la marca Goodyear en sus principales actividades.

Goodyear ofrece una gama exclusiva de neumáticos para la industria del autocar, la gama Goodyear Coach, formada por los neumáticos Goodyear Mara-

thon Coach, que integran tecnologías TravelMax entre las que se incluyen el compuesto de banda Silefex, un dibujo asimétrico y una carcasa de diseño más avanzado. Su diseño es un reflejo de los diseños de los autocares modernos y de las sofisticadas suspensiones independientes que integran la mayor parte de los vehículos actuales de primera línea. El Marathon Coach es un neumático para todas las posiciones, utilizable a lo largo de todo el año. Su diseño asimétrico ofrece un desgaste uniforme y excelente kilometraje con un alto nivel de confort. Este diseño, que Goodyear ha desarrollado específicamente para el neumático Marathon Coach, responde al problema del desgaste desigual del neumático y es el primero específico con un dibujo de banda para autocares.

Estamos orgullosos de pasar a formar parte del Círculo de Empresas Co-

laboradoras de AETRAM. Consideramos que es una buena oportunidad para demostrar la excelente calidad de nuestros productos. Desde Goodyear seguimos apostando por ofrecer la mejor oferta de neumáticos, y nuestros Goodyear Coach son la elección ideal para la industria del autocar, ya que ofrecen no solo una excelente capacidad de carga sino también muy buen kilometraje gracias a su nuevo diseño, que entre otros beneficios reduce el desgaste del hombro", declaró Pablo Martínez, Director de la Unidad de Negocio de Vehículo Industrial en Goodyear Dunlop Iberia.



Nogebus

La última incorporación que se ha producido es la de la empresa carrocería NOGEBUS SL, empresa fundada en el 2013, dedicada a la construcción y comercialización de carrocerías de autocar bajo la marca NOGE y que espera que con esta incorporación una mayor implantación, difusión y consolidación en las empresas discrecionales de la Comunidad de Madrid asociadas a AETRAM. NOGEBUS ofrece a sus asociados una gama extensa de producto fundamentada en la reconocida carrocería TOURING GOLD HD / HDH, y la gama Premium TITANIUM, y aumentada con la carrocería de categoría Midi Bus TOURING H y diferentes transformaciones de Microbuses sobre la base MB Sprinter.



CHAPÍN TIENE UNA NUEVA LONA PUBLICITARIA DE 100 METROS

Grupo Chapín redecora la fachada de su sede central con una espectacular lona.

El operador de transporte Madrileño ha recubierto una de las fachadas de su nave con una impresionante lona digna de entrar en los premios Guinness.

Grupo Chapín, empresa de alquiler de autocares en Madrid, ha colocado en sus instalaciones del Polígono Urtinsa de Alcorcón, 100 metros de lona publicitaria, de casi 600 me-

tros cuadrados (6 metros de alto x 95 metros de largo). Así que solamente hace falta que cuando pases por allí, con tu coche, con la bicicleta o paseando, disfrutes de esta maravillosa lona publicitaria con las imágenes de los autocares del Grupo Chapín. Podrás verla por la parte trasera de su sede de la Calle Laguna.



OBITUARIO

Durante el pasado año 2015 han fallecido D. Bienvenido Medina López (Empresa: Transporte de Viajeros Rosamar, S.L), Doña Josefa González Abelleira (Empresas: Autocares J. Mirón, Vip Car y Transportes Santo Domingo), D. Jose Luis Bravo (Empresa Autocares Hermanos Bravo Vázquez, S.L.).

En la Asociación quisimos acompañar a sus familiares en esos duros momentos, asistiendo representantes de la misma a los correspondientes sepelios. Descansen en paz.

AETRAM además presenta sus más sinceras condolencias a su empresa colaboradora Autoescuela Goya ya que el pasado 28 de enero, falleció nuestro amigo, compañero y co-

laborador de AETRAM, D. José Luis Pérez Helguera, propietario de AUTOESCUELA GOYA. La última y reciente persona que nos ha dejado el pasado día 15 de abril, ha sido Federico Ballesteros, hermano de Lorenzo Ballesteros y que pertenecen ambos a nuestra empresa asociada Busvisión SL - Europamundo. Descanse en paz

CONSULTA AL MINISTERIO DE FOMENTO Y A LA DIRECCION GENERAL TRAFICO SOBRE EQUIPAMIENTO A LLEVAR EN VEHICULOS EN SERVICIOS INTERNACIONALES

Varias empresas transportistas han sido sancionadas en distintos países por no llevar en los vehículos determinados elementos o accesorios que no son obligatorios en España, por lo que esta Asociación elevó la correspondiente consulta ante el Ministerio de Fomento, cuya Subdirectora General de Inspección nos aconsejó dirigir la consulta a la Dirección General de Tráfico. Se adjunta escrito de consulta, aún pendiente de contestación.

DIRECCIÓN GENERAL DE TRAFICO SUBDIRECCIÓN GENERAL DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD

Siguiendo instrucciones de la Subdirectora General de Inspección de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento, (se adjunta más abajo) trasladamos la CONSULTA efectuada en su día a esa Subdirección General.

Algunas Empresas de transporte de viajeros en autocar están siendo sancionadas en distintos países por hechos relacionados con distintivos, repuestos y accesorios obligatorios, como el distintivo del límite de velocidad en el vehículo (80-100) en Italia, o los extintores en Portugal, lo que provoca desconcierto a la hora de informar a nuestros asociados, ya que, cada país puede, no solo tener disposiciones distintas sino hasta contrarias respecto a un mismo asunto; así, a modo de ejemplo, se nos ocurre:

- Que un distintivo de velocidad obligatorio en un país con una velocidad determinada, lo sea igualmente en otro pero con una velocidad distinta o, incluso, no sea obligatorio llevarlo.
- En relación con los repuestos y accesorios, como el botiquín, obligatorio en España para autocares, pero que puede no serlo en otros países europeos.

¿Son sancionados en España los autocares extranjeros si carecen de algún elemento obligatorio en este país y no en el de origen?

¿Existe alguna armonización al respecto de todas estas cuestiones? En caso negativo ¿Sería posible instar a través de esa Dirección General la creación de un portal de acceso público en el que se recojan todas estas distintas disposiciones?

En espera de contestación,
Atentamente,
María Isabel García Rivas
Directora

**ASOCIACION NACIONAL EMPRESARIOS
TRANSPORTES EN AUTOCARES**

CONDUCCION EN EQUIPO. CAMBIO DE CRITERIO EN FRANCIA RESPECTO A LAS PAUSAS

Reproducimos la consulta realizada por Anetra y la respuesta recibida.

MINISTERIO DE FOMENTO
Dña. ALICIA RUBIO FERNANDEZ
SUBDIRECTORA GENERAL DE INSPECCIÓN
DE TRANSPORTE TERRESTRE.

Buenos días Alicia:

Hemos tenido conocimiento que a partir de la entrada en vigor del Reglamento CEE 165/2014, Francia ha cambiado su criterio respecto a la forma de llevar a efecto las pausas en los supuestos de "conducción en equipo", ya que, según nos manifiestan en estos casos Francia exige que la pausa deberá realizarse con el selector de actividad en la posición de descanso y con el vehículo parado y no como indicaba en la NOTA ORIENTATIVA 2 de la Comisión Europea en la que se dictamina lo siguiente:

"...Cuando un vehículo está tripulado por más de un conductor. Cuando un segundo un conductor esté disponible para conducir cuando sea necesario, esté sentado al lado del conductor del vehículo y no participe activamente en asistir al primer conductor en la conducción del vehículo, un periodo de 45 minutos del "periodo de disponibilidad" de dicho segundo conductor podrá considerarse como "pausa"

Que al no haber sido informados de este cambio de criterio por parte de esa Dirección General de Transportes y entendiendo que Francia unilateralmente no podría hacer un cambio de este calado por lo que estamos convencidos puede tratarse de "un bulo o noticia sin fundamento", no obstante ante la inquietud del Sector (nos están llamando gran cantidad de empresas) y ante la etapa vacacional que se avecina con un gran movimiento de vehículos, y nuestra situación geográfica respecto a Francia recurrimos a ese Centro Directivo a fin de que nos indique la realidad de esta situación.

Que ante la preocupación en relación a este asunto esperamos noticias a la mayor brevedad posible para informar a nuestros asociados

Atentamente,
M. Isabel García Rivas
ASOCIACION NACIONAL EMPRESARIOS
TRANSPORTES EN AUTOCARES

De: Rubio Fernández Alicia Sofía
Enviado el: jueves, 17 de marzo de 2016 18:03
Para: Maribel
Asunto: CONDUCCION EN EQUIPO. Cambio de criterio en FRANCIA

Buenas tardes Maribel

Según nos ha llegado ,parece ser que Francia ha interpretado que con la entrada en vigor del Reglamento 165/2014 el criterio, en conducción en equipo, de considerar el tiempo del conductor que no va conduciendo como pausa aunque el vehículo no este parado, cambia.

Por ello la Dirección General de Transporte Terrestre va a plantearlo a la Comisión, dado que es un cambio que ha adoptado Francia unilateralmente.

Mientras el problema se resuelva, creo que deberías aconsejar a tus asociados que, en el caso de los servicios que realicen en Francia, si un conductor ha realizado las 4:30 horas de conducción y pasa a disponibilidad mientras el otro conductor conduce, no reanude otro periodo de conducción sin antes realizar un periodo de 45 minutos de pausa con el vehículo parado.

Un cordial saludo
Alicia Rubio Fernández
Subdirectora General de Inspección de Transporte Terrestre
Dirección General de Transporte Terrestre
Ministerio de Fomento

ANETRA PRESENTA SU PLAN DE FORMACION 2015-2016

La Asociación Nacional de Empresarios de Transporte en Autocares, ANETRA, en colaboración con el Ministerio de Fomento ha iniciado el Plan de Formación Nacional 2015 – 2016, el cual está dirigido a todas nuestras empresas asociadas; con el objetivo de dar solución a las necesidades de formación de los profesionales del sector que necesiten adquirir o ampliar conocimientos, conocer novedades en los distintos aspectos técnicos y complementar su formación con diversas acciones formativas.

Todos los cursos incluidos en el Plan, son de carácter gratuito y de modalidad presencial al estar subvencionados por la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento adaptándose perfectamente a las empresas pues ofrecen la posibilidad de ser impartidos y realizados en cualquier lugar y horario, incluidas las instalaciones propias de la empresa, siempre y cuando se reúna el número mínimo de 15 alumnos. A continuación relacionamos los cursos que se ofertan:

CURSOS	Nº DE HORAS
Curso de Inglés nivel 1 para conductores	20
Curso de Inglés nivel 2 para conductores	20
Curso de Perfeccionamiento en la Conducción	10
Curso de Tacógrafo Digital	8
Curso de Conducción Económica	8
Curso CAP formación continua para viajeros	35
Curso de Apoyo al transporte de viajeros con discapacidad para transporte escolar	10
Curso de Apoyo al transporte de viajeros con discapacidad para prestaciones de servicio	10
Curso de Mecánica para conductores	10
Curso de Mecánica avanzada para conductores	10
Curso de Mecánica y prevención de averías	20
Curso de Prevención de Riesgos Laborales Básicos	10
Curso de Evacuación de transporte de viajeros en situaciones de emergencia	10
Curso de Evacuación de transporte escolar en situaciones de emergencia	10
Curso de Primeros Auxilios	10
Curso de Acompañamiento transporte escolar	10
Curso de Acompañamiento transporte público	10



MAN REPITE COMO LÍDER DE AUTOBUSES Y AUTOCARES EN ESPAÑA

Por cuarta vez en los últimos cinco años y por segunda consecutiva, MAN concluyó el año 2015 como la marca más vendida en el mercado español de autobuses y autocares, con un total de 433 unidades. El mercado total alcanzó la cifra de 1.975 nuevos registros, escenario en el que MAN consolida una cuota de mercado del 22%, creciendo un 33% en

volumen de unidades facturadas y manteniendo una posición de privilegio repetida en el último lustro. En lo que llevamos de década, MAN no se ha bajado del podium entre los fabricantes de autobuses y autocares con presencia en nuestro país, liderando el mercado en 2011, 2012, 2014 (siempre con participaciones por encima del 20,5%). En 2010



terminó el ejercicio en segunda posición, obteniendo la tercera en 2013.

IRIZAR EN LA FERIA UMA DE ATLANTA



IRIZAR estuvo presente por primera vez en la feria UMA de Atlanta ofreciendo sus autocares de lujo a los operado-

res norteamericanos. El modelo elegido para su introducción en el mercado de USA es el Irizar ió por su probada tecnología y fiabilidad. Ya circulan más de 3.000 unidades de este modelo por Europa.

Irizar desembarca en E.E.U.U. con la estrategia de trabajar codo con codo con los operadores y proporcionarles los mejores productos y servicios adaptados a sus necesidades y de posicionarse como marca Premium de autocares en el mercado, objetivo que tratará de conseguir con el respaldo del distribuidor local exclusivo, INA Bus Sales.

NEUMÁTICOS GOODYEAR PARA VEHÍCULOS AUTÓNOMOS

Goodyear ha presentado su visión de los neumáticos para apoyar a la primera generación de vehículos autónomos, en el Salón Internacional del Automóvil de Ginebra de 2016.

El prototipo IntelliGrip de Goodyear, gracias a su avanzada tecnología de sensores y a su banda de rodadura especialmente diseñada, puede percibir muchas de las condiciones de la carretera, incluidas aquellas referidas al estado de la calzada o a las condiciones climatológicas. El IntelliGrip también emplea una tecnología de desgaste activa, basada en el sistema de sensores de Goodyear que mo-

nitoriza la presión y el nivel de desgaste, para evaluar el estado del neumático y del vehículo. Goodyear desarrolló algoritmos especiales que tienen en cuenta variables como la presión de inflado y la temperatura del neumático, para dar una estimación más fiable del estado del neumático y optimizar así el sistema de control autónomo del vehículo. Además de registrar las condiciones de los neumáticos y de la carretera, el neumático también se comunica con el ordenador central del vehículo, con el fin de contribuir a ofrecer mejores prestaciones de conducción y seguridad. Cuando el neumá-



tico percibe que la superficie está mojada o deslizante, el vehículo autónomo corregirá su velocidad. Además, esta tecnología serviría para reducir la distancia de frenado, mejorar la respuesta en las curvas, optimizar la estabilidad e incluso da apoyo a los sistemas de prevención de colisiones.

SOMAUTO - OTOKAR

ANTONIO BAUTISTA Y ANTONIO BAUTISTA JR. RESPONSABLES DE SOMAUTO SL

Somauto es el distribuidor oficial de la marca Otokar en el mercado español.



¿Cuándo nace Somauto y como fueron sus inicios?

Fundamos Somauto en el año 1994. En su origen nos centramos en la comercialización de autobuses y autocares de ocasión, llegando a ser uno de los referentes del sector en España y exportando a numerosos mercados internacionales.

¿Como surgió la idea de representar a Otokar?

Gran parte de nuestras ventas eran en países de Europa del Este y África. Tuvimos años muy buenos, pero a partir de 2005 nuestro mercado empezó a bajar cuando por normativas internas en estos lugares empezaron a restringir la entrada de vehículos con motores que no fueran como mínimo Euro 3.

Esta situación nos hizo replantearnos nuestro modelo de negocio y en el

año 2009 llegamos a un acuerdo con la multinacional de origen turco Otokar para la comercialización en España de su gama de autobuses, autocares y microbuses.

¿Que supuso este cambio para Somauto?

El comienzo de esta nueva etapa no fue nada fácil. Otokar solo tenía un vehículo para comercializar, el Navigo de 27 plazas. Además nos enfrentábamos a una situación nueva de una marca que además no estaba introducida en España y que por tanto no era conocida. Teníamos que abrir un nuevo mercado que además como sabemos es muy competitivo, por lo que hemos tenido que realizar importantes inversiones, desarrollando una cualificada red comercial y de postventa, que actualmente sigue en expansión.

¿Cuántas personas trabajan en Somauto?

Ahora mismo de forma directa unas 15 personas, entre comerciales, personas de administración y gerencia.

¿Donde tenéis vuestras oficinas?

Estamos en Valdemoro en el polígono Industrial La Carrehuela, Avda. de Córdoba, 13. Nuestras instalaciones se nos están quedando pequeñas y pronto nos trasladaremos a una nueva sede de mayores dimensiones, también en la misma zona.

¿Que nos podéis contar de Otokar?

Otokar es una empresa turca de fabricación de vehículos industriales y autocares, que fue fundada en 1963. Cuenta con una fábrica en Sakarya, a 130 kilómetros de Estambul. Las instalaciones tienen más de 500.000 metros cuadrados. Trabajan más de 2.000 personas y producen más de 11.000 vehículos al año.

Originalmente Otokar empezó fabricando vehículos militares y aprovecharon toda la tecnología y conocimiento adquiridos en la fabricación de estos vehículos, para fabricar también autocares y autobuses. La fiabilidad, la robustez y la seguridad aspectos importantes en vehículos militares han sabido pasarlos a los vehículos comerciales con gran éxito.

¿Quienes son los propietarios de la empresa Otokar?

Pertenece al grupo Koç, que es el principal grupo empresarial privado de Turquía. y que está entre las 250 empresas mas importantes del mundo.

El grupo Koç, de origen familiar, cuenta con más de 85.000 trabajadores

y además de fabricar autocares a través de Otokar, se dedica a diferentes negocios como el de la energía, contando con refinerías, gasolineras, el sector financiero con bancos, alimenticio, turístico, educación, etc.

En 2014 sus ingresos fueron de 23,6 billones de euros, y su beneficio operativo de 1,11 billones. La energía supone el 51% del total y la automoción figura en segundo lugar con el 20% de su facturación.

¿Cuántos vehículos llevan fabricados a lo largo de su historia?

28.000 vehículos militares, 32.000 autocares y 26.000 semirremolques, han sido fabricado ya por Otokar y repartidos por todo el mundo.

¿Que importancia le da Otokar a la innovación?

Es un valor fundamental. Solo en 2014 se invirtieron 4,5 millones de euros en I+D. La empresa cuenta con más de 200 ingenieros y en fábrica se tiene una sala de pruebas que es única en el sector de la automoción industrial.

¿Que mercados son los mas importantes para la marca en Europa Occidental?

Francia es el país que registra mayores ventas, seguido de Italia, España y Alemania.

Los empresarios de AETRAM le dan mucho valor al servicio postventa, ¿Como está organizado en Otokar?

En 2012 se inauguró en Paris la central de distribución de repuestas para toda Europa. Antes si no se tenía una pieza en stock se pedía a Turquía. Los costes se disparaban y además el tiempo de entrega era mayor.

Ahora mismo con Otokar Europa. Si algún repuesto no lo tenemos en España, lo pedimos a Paris y en 24-28 horas lo tenemos aquí.

Además contamos ya con una red de servicios oficiales muy extensa. En Madrid son dos los talleres: Carrocerías Bus en Parla y Talleres Gasan en Fuenlabrada. Por toda España son más de 100 los talleres de carrocería y mecánica que pueden prestar servicio.

¿Que garantía ofrecéis por vuestros autocares?

Damos dos años de garantía o 150.000 kilómetros.

¿Que vehículos son los que comercializais?

Urbanos, interurbanos y de turismo de las gamas Navigo, Vectio, Territo y Kent. Los modelos que más se están vendiendo son el Navigo T y el Vectio T.

Son vehículos de tamaño medio, compactos y muy confortables.

Por último, ¿Alguna innovación que queráis destacar?

Tenemos una aplicación que se puede utilizar en el teléfono móvil que es muy útil sobre todo para los conductores. Se llama My Otokar y en ella aparecen tutoriales de funcionamiento de diferentes componentes de los vehículos. Ayudan a resolver dudas sobre el funcionamiento de los autocares y también sirven para localizar y llamar al servicio de asistencia técnica más cercano desde España y cualquier país de Europa.



DAVID CENTENO, SOCIO FUNDADOR Y GERENTE DE VEOX SISTEMAS Y MOVILIDAD

Veox es una de las últimas empresas que han entrado a formar parte del Círculo de Empresas Colaboradoras de Aetram.



¿Cual es su experiencia profesional?

Llevo más de 15 años de experiencia en dirección y gestión de equipos en proyectos relacionados con la innovación tecnológica en el área de las telecomunicaciones y tecnologías de la información para servicios en movilidad.

Mis áreas de conocimiento y especialidades son:

- Prospección de nuevas tecnologías.
- Diseño de nuevos productos y servicios
- Estrategia y Desarrollo de Negocio.
- Smart Mobity - Optimización, control y gestión de recursos móviles.
- Telecomunicaciones y Movilidad
- Sistemas Inteligentes Transporte (ITS).

Háblenos de la empresa Veox Sistemas y Movilidad

VEOX Sistemas y Movilidad es una empresa privada de capital 100% español que ofrece soluciones tecnológicas

en autocares destinadas a mejorar la productividad y competitividad de las empresas, reducción de costes y aumentar los beneficios a través de servicios de valor añadido.

¿Cuál es su actividad principal?

Estamos especializados en tecnología asociada a la movilidad, Veox es el principal socio de TomTom Telematics en la Península Ibérica para el sector del autocar, donde implantamos proyectos de gestión y optimización de flotas.

¿Cuántos trabajadores tiene?

Contamos con un equipo de profesionales altamente cualificados con más de 20 años de experiencia en el sector tecnológico.

¿Dónde llevan a cabo su actividad?

Actualmente estamos en proceso de expansión y contamos con delegacio-

nes en Alicante Madrid, Barcelona y Granada desde las cuáles damos soporte a todo el territorio español.

¿Que les diferencia de otras empresas?

VEOX = Relación de Confianza. Clientes Satisfechos y Posventa asegurada

¿Ventajas de VEOX?

No buscamos crear clientes cautivos, que es algo que si se hace habitualmente en tecnología y que suele crear problemas para cambiar de proveedor.

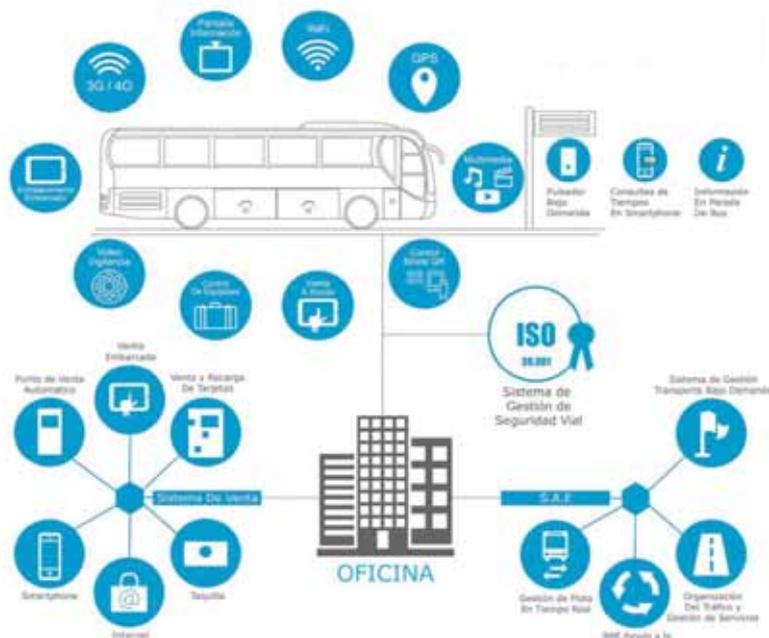
Ayudamos a las empresas a encontrar lo que necesitan porque VEOX se adapta a las necesidades de cada cliente, precisamente por la compatibilidad de sus productos con cualquier otro. Gracias a la tecnología, una empresa de cuatro autocares puede acceder a las mismas soluciones que otra de 200 y estar mucho más preparada tecnológicamente para competir en igualdad de condiciones.

¿Que servicios pueden ofrecer a las empresas de AETRAM.?

Ofrecemos soluciones tecnológicas a precio de móvil.

Recomiendo a las empresas que no teman introducir tecnología en sus empresas. "Es un sector que puede mejorar su imagen considerablemente con la aplicación de tecnologías sencillas". "Con la comunicación adecuada del valor añadido que ofreces puedes hacer que tu empresa se posicione como un referente tecnológico en el sector".

Como ejemplo de los nuevos servicios que se pueden ofrecer a los clientes ci-



to una APP para que los padres sepan cuando suben y bajan los niños del autobús escolar, "un dato que les interesa a los padres y que, muchas veces, evita una llamada al colegio" o disponer de información de tiempo de llegada a parada (el mismo servicio que actualmente tiene el transporte urbano pero adaptado al servicio escolar o empresarial). Este servicio funciona únicamente con un Smartphone o tablet que lleva consigo el conductor y/o acompañante escolar que funciona "como una canceladora" por el que se pasa la tarjeta sin necesidad de realizar una gran inversión y con la ventaja de la independencia del vehículo para poder gestionar y dar el servicio tanto con flota propia como subcontratada. Adicionalmente la plataforma permite hacer el seguimiento del vehículo a través del GPS del dispositivo así como disponer de un control de ocupación a tiempo real.

Gracias a tener el autocar siempre conectado y a las nuevas tecnologías, se abre un mundo de posibilidades para las empresas. Sistemas de videovigilancia, información y/o publicidad digital, comunicación con el conductor, guías turísticas virtuales y/o aplicaciones turísticas

relacionadas con el viaje, transporte a la demanda, actualización y diagnóstico de los sistemas para tareas de mantenimiento sin parar el vehículo, etc.

El límite lo pone la imaginación y las necesidades de cada compañía, ya que existen soluciones tecnológicas para acometer cualquier proyecto que se os pueda ocurrir.

¿Con que clientes del sector trabajan?

Algunos clientes de referencia en el sector que tienen implantadas nuestras soluciones son: ULTRAMAR TRANSPORT, JIMENEZ DORADO, GRUPO AVANZA, GRUPO MOVENTIA, AUTOCARES PUJOL, AUTOCARES IZARO, AUTOCARES HERMANOS CUBERO, CARTOUR, VIPCAR, AUTOCARES HNOS MONTOYA, LUCITUR por citar algunos de ellos, aunque existen muchos otros

clientes con flotas que van desde los 5 vehículos hasta varios cientos.

El wifi para autocares está cobrando mucho interés...

Efectivamente, la última tendencia de los operadores de transporte es ofrecer WiFi gratuito a los pasajeros. Un servicio que en principio puede parecer una de tantas inversiones que se han visto obligados a realizar en los últimos años puede ser rentable tanto desde el punto de vista de la imagen corporativa como económico. Facilitando a los pasajeros la experiencia de viajar siempre conectados a Internet, mejoramos la calidad de servicio a los clientes y podemos establecer con ellos nuevos canales de comunicación.

El WiFi bien vendido y comunicado reporta beneficios, así como la posibilidad de conocer a tus usuarios, "pero el sector va lento y necesita relaciones de confianza para que la resistencia al cambio sea menor". Por eso, "queremos ser el departamento de tecnología externo, pero con la misma confianza que uno interno". Así explica Centeno su metodología para acceder a las empresas de transporte de viajeros e indica que "por lo que vale un móvil tienes un equipo WiFi específico para un autocar", una tecnología que "funciona y es necesaria".

Por último, ¿Como se pueden poner en contacto con ustedes?

A través de los siguientes medios:
 Nuestra web: www.veox.es
<http://www.veox.es/wifi-embarcado-para-autobuses-y-autocares/>
 Por correo electrónico: info@veox.es



EL MODELO CONCESIONAL DE TRANSPORTE REGULAR MÁS CUESTIONADO QUE NUNCA. 1º LA CNMC

Este es el primero de una serie de artículos en los que analizaremos a los diferentes organismos y sectores de nuestra sociedad que cuestionan el sistema concesional español y las razones que argumentan para ello.

Es algo muy conocido y manido dentro del sector del transporte en autobús y autocar, que las empresas de transporte discrecional se han estado quejando desde tiempos legendarios del problema de competencia que siempre han tenido, sobre todo desde la aprobación de la LOTT de 1987 en la que una empresa que estaba realizando transporte regular podía también con la misma tarjeta VDN realizar servicios discretionales y sin embargo las empresas de discrecional no podían entrar en los mercados del regular, porque en el caso de las líneas del Consorcio Regional de Trans-

portes de la Comunidad de Madrid, en sus 30 años de historia no han salido nunca a concurso y las líneas regulares de Fomento, han salido poco y rodeadas de polémica.

A esta queja histórica los discretionales no han sabido o no han podido darle la vuelta ni tampoco han conseguido que su reclamación tuviera una repercusión mediática ni en la sociedad ni en los diferentes gobiernos que ha tenido nuestro país a lo largo de todos estos años.

Sin embargo de un tiempo a esta parte, desde otros colectivos que nos son precisamente los discretionales, como consecuencia de pertenecer España a la UE, o porque la sociedad está evolucionando, o por la reciente crisis económica, o porque las nuevas tecnologías presentan nuevos sistemas de movilidad o por todo junto, el caso es que se está cuestionando con mas fuerza que nunca el modelo concesional de transporte regular de nuestro país y se está poniendo en tela de juicio un aspecto tan importante como es el de la competencia del sector.

Las empresas de discrecional llevan 30 años quejándose sin éxito, por no poder competir en igualdad de condiciones con las empresas de regular general



¿Quiénes cuestionan el sistema concesional?

Son varios los estamentos de la sociedad que se han fijado en nuestro modelo de transportes y han llamado la atención de los demás sobre como se está dirigiendo un sector tan vital como el del transporte de viajeros por carretera, que a día de hoy sigue siendo el más accesible para la mayoría de las personas que utilizan un medio de transporte colectivo.

La CNMC

El organismo público que probablemente más se ha fijado en el sistema concesional y que más ha denunciado su situación tachándolo de tener poca o ninguna competencia, es la Comisión Nacional de los Mercados y Competencia (CNMC).

Ya en 1993 y en 1995 el antiguo Tribunal de Defensa de la Competencia hizo recomendaciones encaminadas a asegurar la competencia en el marco del sistema concesional y adoptar medidas liberalizadoras en los procedimientos concursales.

La CNMC está en contra de la regulación del transporte de viajeros por carretera y lo ha demostrado claramente, porque en los últimos años ha realizado más de 5 informes de proyectos normativos relacionados con la modificación de la LOTT y del Reglamento de Transportes, cuestionando en ellos el sistema.

También ha realizado varios informes sobre las renovaciones de las líneas regulares del Ministerio de Fomento y, sobre las renovaciones de las concesiones interurbanas autonómicas.

Ha advertido que el sistema de explotación del transporte regular de viajeros por carretera actual puede llegar

El sistema concesional puede constituir monopolios temporales



Los pliegos de Fomento favorecen el mantenimiento de las concesiones por sus titulares actuales

Qué es la CNMC

Su origen está en el Tribunal de Defensa de la Competencia que estuvo vinculado al gobierno, hasta que en 1992 se independiza para adaptarse a la estructura existente en el resto de Europa, para convertirse en un organismo de gran prestigio dentro de la UE.



En 1995 se crea la Comisión Nacional de la Energía y en 1996 la Comisión del Mercado de las Telecomunicaciones, en un momento en el que se liberalizaron los citados mercados.

En 2010 se crean tres nuevas agencias para servicio postal, industria audiovisual y transporte ferroviario.

En 2013 se unifican todos los organismos reguladores y de defensa de la competencia con la idea de garantizar su independencia, incrementar la seguridad jurídica y aumentar su transparencia en beneficio de los consumidores y usuarios para garantizar una competencia dinámica y una regulación eficiente.

Es entonces cuando se crea la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) que es el organismo que garantiza la libre competencia y regula todos los mercados y sectores productivos de la economía española para proteger a los consumidores.

Es un organismo público con personalidad jurídica propia. Es independiente del Gobierno y está sometido al control parlamentario.

La CNMC garantiza, preserva y promueve el correcto funcionamiento, la transparencia y la asistencia de una competencia efectiva en todos los sectores y mercados y sectores productivos, en beneficio de los consumidores y usuarios.



a constituir “monopolios temporales”.

Dice que la LOTT permite que haya otros sistemas distintos del concesional y que contemplen una liberalización del mercado. De hecho el transporte de viajeros por líneas aéreas y el internacional de viajeros en autobús operan en base a licencias de autorización.

Resumimos algunas de las intervenciones de la CNMC en relación al transporte regular general.

2007. Irregularidades en los Pliegos de Fomento.

En su informe de 2008 la CNMC decía que el protocolo de los pliegos para las licitaciones de las concesiones de líneas regulares de Fomento que vencían a partir de 2007, carecían de un marco lo suficientemente favorecedor de la competencia porque además de favorecer el mantenimiento de las concesiones por sus actuales titulares, no permitía que las empresas de discrecional pudieran licitar, contando en muchos casos con la misma o mayor solvencia que las empresas de regular que si eran admitidas.

Las prórrogas de las concesiones de líneas regulares autonómicas contravienen el Reglamento Europeo 1370/2007

Además destacaba que los largos plazos de las concesiones, además de ir en contra de la política comunitaria iban en contra del propio sector, puesto que al no favorecer la competencia se veía claramente debilitado.

2010. Prórrogas ilegales de las concesiones interurbanas

En su informe de 2010 la CNMC discrepaba totalmente de las prórrogas de las concesiones interurbanas autonómicas que la mayoría de las Comunidades Autónomas hicieron entre los años 2003 y 2009.

Consideraba que la ampliación de plazos suponía una fuerte restricción a la competencia en tanto que implicaba el cierre absoluto del mercado durante todo el tiempo que se prorrogaban las concesiones.

Además los plazos han sido absolutamente desproporcionados superan-

do los 10 e incluso los 15 años y no justifican los supuestos objetivos de conseguir una mejora en la calidad de los servicios, puesto que se pueden obtener de otras maneras.

Además argumenta que contraviene el Reglamento Comunitario 1370/2007 que no permite que se prorroguen las concesiones salvo circunstancias excepcionales que al parecer no se cumplen en estos casos.

2016. Pliegos actuales concursos líneas Fomento

La CNMC ha analizado los pliegos que el Ministerio de Fomento ha diseñado para los próximos contratos de concesión de líneas regulares, e indican que las líneas que no cumplan con la condición de ser de servicio público, deberían liberalizarse y no someterse a licitación pública y

por tanto a una situación de monopolio temporal.

La Comisión Nacional considera por tanto que Fomento debería dejar a la libre competencia la explotación del servicio de transporte de viajeros en autobús en aquellas líneas en las que el mercado dé garantía por sí mismo de unos servicios frecuentes, seguros, de calidad y a precio adecuado.

En los pliegos de contratación de Fomento se indica también que las empresas que obtengan las rutas de autobús abonarán al Estado un canon cuyo importe equivaldrá al 1% del valor anual medio estimado del contrato.

Para la CNMC esta tasa confirma la restricción de la competencia porque reduce la rentabilidad de la concesión sin ninguna justificación desde la perspectiva de la eficiencia del servicio a los usuarios.

Además, sirve para desincentivar otras ofertas y puede llegar a ser ventajosa para la empresa explotadora de la línea ya que conoce con precisión los datos económicos de la misma.

2016. Conclusiones estudio nuevos modelos de servicios

Este informe se centra no solo en el sector del transporte sino también en el de alojamientos turísticos y analiza los efectos que están teniendo en estos sectores los nuevos modelos de prestación de servicios y de economía colaborativa.

Las subvenciones cruzadas consisten en la utilización de autobuses adscritos a líneas regulares, para realizar servicios discrecionales

Además la CNMC ha sometido a consulta pública los resultados de este informe y en lo relativo al transporte de viajeros por carretera, se han presentado aportaciones de diferentes colectivos. Destacamos las de las Asociaciones de Transporte Discrecional AUDICA (Cataluña) y ANETRA (Nacional). Ambas asociaciones dicen estar de acuerdo con las conclusiones del estudio en lo referente al transporte de viajeros.

Los aspectos principales que abordan y en los que dicen estar de acuerdo con la CNMC son:

1º) Liberalización del transporte regular e igualdad en las condiciones básicas de ejercicio de la actividad, como establece la LOTT y la propia Constitución.

2º) Que se cumpla el Reglamento Comunitario 1370/2007 y se dejen por tanto de considerar todas las líneas regulares como servicio público, sujeta a régimen concesional de monopolio. Que por tanto las que puedan ser rentables en términos económicos se puedan liberalizar y se deje paso a más de un operador.

3º) Reducción de los plazos de duración de los contratos concesionales, que como se ha demostrado con las sentencias recientes del Tribunal Supremo con las prórrogas de las líneas autonómicas de Galicia y Valencia, se han llevado a cabo incumpliendo la ley.

4º) Eliminar de la LOTT el derecho de preferencia, que aunque no se aplica, sigue apareciendo.

5º) Acabar con las llamadas "subvenciones cruzadas" que consisten básicamente en la utilización de vehículos subvencionados por la Administración, que estando adscritos a una concesión de línea regular, se destinan a su vez a la realización de servicios discrecionales en el libre mercado.

6º) Que no se permita el abuso de la modificación del contrato concesional que impide que otras empresas que no tengan la concesión, puedan establecer nuevas líneas con finalidad turística o de transporte escolar, etc.

Continuará...

José Luis Conde



BENEFICIOS DE LA CERTIFICACIÓN EN EL TRANSPORTE DISCRECIONAL

Las normas técnicas y los certificados que acreditan su uso son aliados de mejora de la competitividad y calidad del servicio del sector del transporte discrecional. Estos documentos tienen un beneficio directo en la cuenta de resultados de las empresas del sector, pudiendo suponer hasta el 5% de los ingresos por ventas en las organizaciones que las aplican habitualmente en su estrategia general. Entre otros certificados especialmente dirigidos al transporte discrecional, destaca el de Calidad del Servicio conforme a la Norma UNE-EN 13816, específica para el sector y que garantiza la Calidad del Servicio del Transporte Público de Pasajeros; así como los del Gestión de la Calidad UNE-EN ISO 9001, Gestión Ambiental UNE-EN ISO 14001 Gestión de la Energía UNE-EN ISO 50001.



Las empresas del sector vienen apostando por las normas y los certificados que respaldan su uso desde hace muchos años, conscientes de la útil herramienta que supone para mejorar su competitividad. Del mismo modo, las Administraciones Públicas han sabido ver en la implantación y certificación de las normas aliados para la mejora sistemática de la calidad y la consecución del trabajo bien hecho. Cuanto más cuando en los concursos de licitación se viene exigiendo como requisito imprescindible o valorable en la presentación de ofertas la certificación de acuerdo con la Norma UNE-EN ISO 9001 de Sistemas de Gestión de la Calidad, la Norma UNE-EN ISO 14001 de Sistemas de Gestión Ambiental, o la Norma UNE-EN 13816 de Transporte Público de Pasajeros.

La Asociación Española de Normalización y Certificación (AENOR) ofrece al sector tanto orientación a través de las normas como garantía a través de los certificados que acre-

ditan su uso. En certificación, AENOR ha concedido numerosos certificados al sector del Transporte Público de Pasajeros. Por tipos, los más extendidos son aquellos según la norma UNE-EN 13816; a continuación, se sitúan los del Sistema de Gestión de la Calidad según la norma UNE-EN ISO 9001 y los del Sistema de Gestión Ambiental UNE-EN ISO 14001.

La norma específica del sector: UNE EN 13816

La norma UNE-EN 13816 es específica para el sector y que garantiza la Calidad del Servicio del Transporte Público de Pasajeros, en aspectos como la seguridad, la información, el confort o el impacto ambiental.

La certificación según la UNE EN 13816 (a través de la Marca AENOR N de Transporte de Pasajeros) está muy generalizada en Europa, es una norma recurrentemente solicitada en licitaciones y concursos de cualquier modo de

transporte. Se han certificado con ella grandes y pequeñas organizaciones de transporte, incluido el discrecional, en diferentes modos (hasta el punto que también se han certificado Administraciones Públicas cuya responsabilidad es la gestión del transporte).

¿Qué certifica esta Norma? La clave es el servicio prestado, no el sistema de gestión de la empresa. En este contexto la organización del sector debe contar con un cuadro de mando de indicadores (compromisos de calidad) que proporcione información sobre el nivel de calidad de servicio prestado. La norma pide que existan indicadores en 8 ámbitos: Servicio Ofertado, Accesibilidad, Información, Puntualidad, Atención al Cliente, Confort, Seguridad e Impacto Ambiental. La norma no exige expresamente un nivel de calidad, sino que es la organización la que indica el nivel de exigencia a cumplir y la situación inaceptable a la que abrir acciones.

Ventajas de UNE-EN 13816 para el discrecional

En el transporte discrecional, la implantación de la norma se puede orientar (sobre todo en casos en los que exista responsabilidad sobre el grupo que contrata) en aspectos como:

- Grado de ocupación: aseguramiento de disponibilidad de plazas suficientes respecto del contrato;
- Procedimiento ante la falta de pasajeros en paradas;
- Información general sobre el viaje a prestar por parte del conductor;
- Protocolo de información y atención al cliente por parte de los conductores y, en su caso, monitores;
- Aseguramiento de la limpieza y mantenimiento de los vehículos;
- Aseguramiento de la puntualidad en los servicios prestados, etc.

Si además la empresa presta servicios de transporte escolar, existen numerosas posibilidades para demostrar la calidad de servicio conforme a UNE EN 13816 en este ámbito (en muchos casos, de aplicación si los monitores son propios):

- Protocolo de gestión de los menores en el vehículo (acceso y bajada; ubicación del monitor, comportamiento en el trayecto, etc.);
- Protocolo de atención de monitores (cuando sean propios)
- Información y registros a mantener en el vehículo respecto de la gestión de los menores (comunicación de incidencias, sustitución de monitores, etc.)

Las normas internacionales ISO 9001 e ISO 14001

Las Normas UNE- EN ISO 9001 y UNE-EN ISO 14001 capacitan a la empresa para obtener lo mejor de sí misma en



calidad y medio ambiente a través de una política clara de mejora continua en la gestión de estos aspectos por parte de la empresa.

Tanto la 9001 como la 14001 han sido objeto de revisión en el seno de ISO (Organización Internacional de Normalización) con el objetivo de facilitar la integración de los Sistemas de Gestión –una corriente cada vez más demandada por las empresas- y que éstos sean más accesibles para pymes y sectores como servicios.

La ISO 9001 es, sin lugar a dudas, la norma más ampliamente implantada a nivel mundial, con más de un 1,1 millones de certificados vigentes 187 países de todo el mundo. ISO 9001 proporciona directrices para la implantación de un sistema de gestión de la calidad convirtiéndose en una herramienta fundamental para el éxito de las empresas que apuestan por la mejora continua.

Las ventajas de la certificación conforme a UNE-EN ISO 9001 son tres, fundamentalmente: mejora los procesos y elimina los costes –incluidos los directamente monetarios– de la ‘no calidad’; logra una mayor implicación de los profesionales al conseguir el trabajo bien hecho y, además, conlleva una mayor convicción en la transmisión del compromiso con la calidad a todos los públicos de una organización.

Por su parte, la ISO 14001 es la herramienta de gestión ambiental más extendida en el mundo con más de 300.000 certificados. Este certificado acredita que la organización ha implantado un sistema de gestión ambiental que ayuda a prevenir los impactos ambientales, utilizando los medios necesarios para evitarlos, reducirlos o controlarlos.

Las ventajas de un certificado de Gestión Ambiental son numerosas, aunque pueden resumirse en tres: transmite compromiso de forma directa y creíble, se obtienen beneficios económicos por la optimización del consumo de energía, materias primas y agua y por la mejora de los procesos, reduciendo riesgos legales



Eficiencia Energética

ISO 50001 es la norma de Sistemas de Gestión de la Energía. Se trata de una norma que no sólo facilita el cumplimiento de la legislación específica sobre el tema sino que su implantación asegura un compromiso activo con el ahorro y la eficiencia energética obteniendo resultados tangibles en los objetivos de reducción de consumos energéticos que tienen un impacto

positivo en la cuenta de resultados de la organización. Este sistema de gestión es especialmente útil para las empresas del sector del transporte de pasajeros habida cuenta de la necesidad de un ahorro energético eficaz en su gestión.

Sergio González

Gerente de Servicios y responsable de la Certificación de Transporte de Pasajeros de AENOR

PRINCIPALES CERTIFICACIONES PARA EL SECTOR DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS

NORMA	OBJETO	DESARROLLO	ALCANCE INTERNACIONAL
UNE-EN ISO 9001	Gestión de la Calidad	Proporciona directrices para la implantación de un sistema de gestión de la calidad convirtiéndose en una herramienta fundamental para el éxito de las empresas que apuestan por la mejora continua	Se trata de la norma más ampliamente implantada a nivel mundial, con más 1,1 millones de certificados conforme a ella en 187 países. España es el sexto país del mundo y cuarto de Europa por número de certificados. En el sector del Transporte de Pasajeros.
UNE- EN ISO 14001	Gestión Ambiental	La certificación de esta norma acredita que la organización ha implantado un sistema de gestión ambiental que ayuda a prevenir los impactos ambientales, utilizando los medios necesarios para evitarlos, reducirlos o controlarlos.	Es la herramienta de gestión ambiental más extendida en el mundo con más de 300.000 certificados en 167 países. España es el quinto país mundial y tercero de Europa por número de certificados, con más de 16.500 reconocimientos.
UNE-EN 13816	Calidad en el Transporte Público de Pasajeros	Se trata de la norma específica del sector, que garantiza la Calidad del Servicio en aspectos como la seguridad, la información, la puntualidad, el confort o la atención al cliente.	El alcance de esta certificación es el servicio prestado por la empresa, no el sistema de gestión que esta utiliza.
UNE EN ISO 50001	Gestión de la Energía	No sólo facilita el cumplimiento de la legislación sino que su implantación asegura un compromiso activo con el ahorro y la eficiencia energética obteniendo resultados tangibles en los objetivos de reducción de consumos energéticos, con un impacto positivo en la cuenta de resultados.	Este sistema de gestión es especialmente útil para las empresas del sector del transporte de pasajeros habida cuenta de la necesidad de un ahorro energético eficaz en su gestión.

CONVOCATORIA CAM 2016 - PRUEBAS DE COMPETENCIA PROFESIONAL

El BOCM de fecha 13 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 2016 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 2 al 19 de septiembre (ambos inclusive).

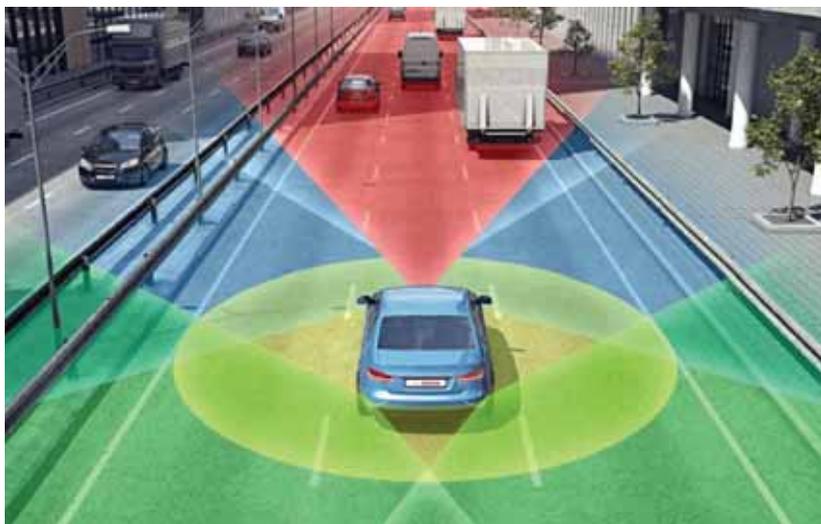
Las fechas definitivas y lugar de celebración de las pruebas se determinarán mediante Resolución de la Dirección General de Transportes que será publicada en el BOCM.

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.



CURSO DE ESPECIALIZACIÓN EN VEHÍCULO AUTÓNOMO Y CONECTADO

El Instituto Universitario de Investigación del Automóvil de la Universidad Politécnica de Madrid (INSIA) y la Asociación Española de Profesionales de Automoción (ASEPA) organizan este curso que pretende formar a profesionales de la nueva automoción: el vehículo autónomo y conectado.



Comienza el próximo 20 de mayo y finaliza el 18 de junio. Tendrá 50 horas lectivas divididas en dos módulos de 30 y 20 horas y que se impartirán en 5 fines de semana en el Insia - Campus Sur UPM, Carretera de Valencia, km 7 en Madrid. El horario será, los viernes de 15 a 21h y sábados de 9 a 13h. El módulo 1, sobre vehículo autónomo, tendrá 30 horas y se impartirá del 20 de mayo al 4 de junio 2016. El módulo 2, sobre vehículo conectado, será de 20 horas y tendrá lugar del 10 de junio al 18 de junio 2016.

Inscripciones con email a la dirección: amozas@asepa.es

ELEGIDOS LOS VEHÍCULOS INDUSTRIALES DEL AÑO 2016 EN ESPAÑA

Autobús, Autocar, Midibús, Microbús, Camión, Vehículo Industrial Ligero y Vehículo Industrial Ecológico del Año 2016 en España

Los galardonados este año fueron:

- Autocar del Año en España 2016: Irizar i8
- Autobús del Año en España 2016: Solaris Urbino 12 electric
- Midibús del Año en España 2016: Yutong CC9
- Microbús del Año en España 2016: Integralia in vip plus
- Vehículo Industrial Ecológico del Año en España 2016: Irizar i2e eléctrico
- Camión del Año en España 2016: Iveco Eurocargo
- Vehículo Industrial Ligero del Año en España 2015: Volkswagen Transporter

Las revistas Viajeros y Transporte 3 (Grupo Editec) organizan estos galardones que anualmente otorgan un destacado grupo de 243 empresarios y profesionales de los sectores del transporte de mercancías y pasajeros de todas las Comunidades Autónomas. Este año el jurado ha evaluado 46 vehículos que optaban a las diferentes categorías de los premios. La

entrega de premios fue realizada por los representantes de las asociaciones AETRAM, ASINTRA, ASTIC, ATUC, CETM y FENEBÚS-Madrid así como el organismo IDAE.

Solaris Urbino 12 electric, Autobús del Año en España 2016. Una vez más, un autobús eléctrico resulta en ganador de esta categoría. Así, el Solaris Urbino 12 electric coge el relevo del Irizar i2e, que fue galardonado con este trofeo en 2015.

Irizar i8, Autocar del Año en España 2016. Este modelo marcará la línea a seguir por el resto de la cartera de producto de Irizar. El Irizar i8 es considerado ya el nuevo buque insignia de la compañía, tanto en sus versiones para carrozado como en versión integral.

Aetram entregó el premio al Microbús del Año 2016 en España



Yutong CC9, Midibús del Año en España 2016. Yutong es una de las nuevas compañías que han apostado por entrar en el mercado español durante el pasado año. A pesar de su reciente entrada en nuestro país, su trayectoria como fabricante se remonta en china a los años 60.

Integralia in vip plus, Microbús del Año en España 2016. Fue presentado en la pasada edición de Busworld Kortrijk. Sus altísimos estándares de calidad y su dife-

renciación del resto de oferta de mercado son algunos de sus fuertes.

El autobús Irizar i2e, Vehículo Industrial Ecológico del Año en España 2016. El autobús eléctrico puro de Irizar ha cosechado un nuevo éxito tras su gran aceptación en el mercado nacional y europeo. Ya resultó vencedor el año pasado en la categoría autobuses y fue nombrado Autobús del Año en España 2015.



ESPAÑA TENDRÁ UN 20% DE PENETRACIÓN EN ENERGÍAS RENOVABLES EN 2020

El 10% de la energía utilizada en el transporte - que supone la mitad del consumo energético - debe ser de origen renovable en 2020.

El Real Decreto aprobado el pasado 4 de diciembre de 2015 asegura el cumplimiento de este objetivo contra el cambio climático. Se fomentará el uso de biocarburantes en el transporte mediante el establecimiento de objetivos mínimos obligatorios para el periodo 2016-2020. De esta forma se asegura el cumplimiento del objetivo contra el cambio climático del 20% de penetración de renovables en el 2020 de ma-

nera eficiente. Dentro de este objetivo global, el 10% de la energía utilizada en el transporte - que supone la mitad del consumo energético - debe ser de origen renovable.

Los objetivos obligatorios mínimos anuales para la venta o consumo de biocarburantes en el periodo 2016-2020 son los que refleja la tabla adjunta.

Además, para el cómputo del objetivo del 2020, se limita el uso de biocar-



burantes de primera generación (los que compiten con los usos para alimentación humana) al 7% debiendo establecer el Gobierno, antes de 2017, un objetivo indicativo de biocarburantes avanzados.

2016	2017	2018	2019	2020
4,3%	5%	6%	7%	8,5%

EL AUTOGAS DA LA BIENVENIDA AL PLAN MOVEA

Impulso al autogas con 1,3 millones de euros en ayudas a la compra de vehículos.



Los conductores que opten por comprar un vehículo de autogas tendrán una ayuda económica para la adquisición de hasta 2.500 euros.

La AOGLP, Asociación Española de operadores de GLP, considera el plan muy beneficioso para el definitivo impulso del autogas como combustible alternativo en favor de una movilidad más sostenible, prioridad destacada en la Cumbre en París contra el Cambio Climático.

La Asociación daba a conocer los buenos datos de crecimiento de este combustible alternativo, líder en el mundo, en Europa y en España, donde el consumo de autogas aumentó un 19% en el primer semestre de 2015, mostrando una tendencia en ascenso que se prevé que continúe en 2016, manteniéndolo como líder un año más. Además, el momento es propicio: la movilidad sostenible ha sido uno de los temas clave que se han abordado en la COP21 en París contra el Cambio Climático, donde los principales líderes políticos a nivel global lo han destacado como una prioridad para los Gobiernos.

Movea

El Plan de Impulso a la Movilidad con Vehículos de Energías Alternativas (MOVEA), es una medida que forma parte de la Estrategia de Impulso del Vehículo con Energías Alternativas (VEA) en España 2014-2020, diseñada y puesta en marcha por el Ministerio de Industria, Energía y Turismo, y está dirigido a apoyar la adquisición de los vehículos de energías alternativas, entre los que se encuentran los propulsados por autogas. Este plan se presenta también como una excelente oportunidad de desarrollo de nuevas tecnologías, como el autogas, para la industria española de automoción.

El Plan Movea prevé ayudas a la adquisición de vehículos propulsados por autogas, en el caso de los turismos de autogas, las ayudas contemplan hasta 2.500 euros por vehículo, a los que hay que añadir 1000 euros más que aporta el fabricante a través del concesionario.

Gracias a sus ventajas medioambientales, cada día son más las administraciones que apoyan el consumo de es-

te combustible en forma de ayudas y subvenciones a los conductores que deciden utilizarlo, que pueden elegir ya entre más de 50 modelos de vehículos de diferentes marcas que usan autogas.

Autogas: el combustible alternativo más implantado

Según la AOGLP, actualmente el Autogas es el combustible alternativo más utilizado en el mundo, donde más de 25 millones de coches lo utilizan, 15 millo-

nes sólo en Europa. En España cuenta con 45.000 vehículos en funcionamiento y casi 500 estaciones de servicio, una red suficiente para dar servicio a 160.000 vehículos. Las perspectivas de futuro no pueden ser más halagüeñas: se prevé contar con más de 250.000 coches y 1.200 estaciones de servicio en el año 2020. Hoy es posible cruzar España de punta a punta sólo con Autogas, algo que se facilita todavía más con ayuda de los desarrollos del propio sector para ayudar al conductor: AOGLP



mantiene activa una APP para móvil donde se indica mediante mapas interactivos dónde se encuentran cada una de las estaciones de servicio de toda España.

NOVEDADES PLAN INSPECCIÓN PARA 2016

Dentro del Plan de Inspección de Transportes para 2016 que será desarrollado durante este año por la Dirección General de Transportes de la Comunidad de Madrid y sus líneas de actuación se contemplan una serie de novedades respecto a años anteriores y que se resumen en:

- Actuaciones inspectoras en el Aeropuerto Madrid-Barajas y otros puntos de afluencia significativa de viajeros y sus alrededores tales como estaciones de trenes o los grandes intercambiadores de autobuses.
- Inspección del tacógrafo, tiempos de conducción y descanso. Se controlará durante este año de forma significativa el uso de las tarjetas de tacógrafo digital por parte de los conductores y empresas, ya que se han detectado en los últimos meses el uso fraudulento de las mismas en el caso de tarjetas sustituidas por extravío o robo, lo que suponía una duplicidad de tarjetas, con el consiguiente fraude en el control de los tiempos de conducción y descanso.

Así mismo, en el año 2016 se realizarán controles en carretera de forma conjunta con el Ministerio de Fomento y el resto de Comunidades Autónomas y se colaborará con aquel en la inspección de los transportes realizados por

transportistas no residentes, ya sean estos de carácter internacional o interior, a fin de evitar la competencia desleal. En este sentido, se comprobará también que los conductores se encuentran debidamente dados de alta en el régimen de la Seguridad Social que corresponda y de no ser así se dará

traslado al órgano competente de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social. Finalmente, está previsto realizar en coordinación con la Dirección General de Tráfico, el Ministerio de Fomento y las Comunidades Autónomas un control de transporte escolar a finales de año.



LA RENOVACIÓN DEL PLAN PIMA TRANSPORTE FINANCIACIÓN CUENTA CON 600 MILLONES

ANFAC considera esta renovación un impulso fundamental en la competitividad del transporte.

La medida anunciada por la Ministra de Fomento en funciones, Ana Pastor, mejorará la eficiencia energética de la flota de vehículos industriales y autobuses. Por iniciativa del Ministerio de Fomento y del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, se ha puesto en marcha una nueva línea de crédito con una dotación inicial prevista de 600 millones de € de apoyo financiero del BEI y una cuantía igual por parte de los bancos que participen. Esta iniciativa, pionera en Europa, está enfocada al impulso de la renovación de las flotas de transporte, mediante facilidades de financiación en la compra de vehículos comerciales e industriales, a través de préstamos o de operaciones de leasing o renting, con el objetivo de que los compradores de estos vehículos puedan beneficiarse de unas condiciones de financiación mejores que las que ofrece el mercado.

El plan en 2015

Según indica ANFAC, el primer plan PIMA Financiación firmado por el BEI el año pasado, que contaba con 450 millones de euros por parte del BEI y una dotación igual por parte de los bancos para la financiación vehículos comer-

ciales e industriales, tuvo un gran éxito finalizando los fondos disponibles a comienzos del último trimestre del año.

Para la asociación, los medios de transporte son un input transversal para el conjunto de la economía. Su modernización elevará la productividad global. Este nuevo programa será clave para que los volúmenes de vehículos industriales vuelvan a recuperar cuotas más elevadas y que se aproximen al nivel de desarrollo económico del país. Esta iniciativa también servirá para contar con una flota de vehículos más eficientes.

Eficiencia y seguridad

Desde ANFAC se afirma que con el desarrollo de este tipo de Planes, España mejorará la eficiencia del transporte reduciendo las emisiones contaminantes y favoreciendo a la seguridad vial. El rejuvenecimiento de las flotas del transporte es un elemento claro de competitividad industrial que permitirá avanzar en la industrialización del país y, permitirá renovar la principal herramienta de trabajo de empresas, pymes y autónomos y seguir impulsando el crecimiento económico. Este novedoso proyecto para renovar bienes de inversión, supone la transición hacia una economía más sostenible.



TOM TOM TELEMATICS

UN INFORME REVELA EL IMPACTO DE LOS SISTEMAS ECO-DRIVING EN LOS PROPIETARIOS DE FLOTAS

El proyecto ecoDriver¹, financiado por la Unión Europea con el fin de reducir las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible en carretera, ha publicado sus primeras conclusiones. El informe muestra que sus prototipos de sistemas para la conducción ecológica han conseguido reducir hasta un 6% el uso total de la energía. Es un buen primer paso hacia el objetivo de reducirlo un 20%, y podría traducirse en grandes ahorros para los conductores.



Además, el estudio concluye que los sistemas han tenido un impacto positivo en la velocidad y en los tiempos de aceleración y desaceleración, lo que podría llevar a reducir la tasa de accidentes de tráfico graves en carretera.

El proyecto, que ha durado cuatro años, ha sido para uno de los desarrollos más importantes de la plataforma de gestión de flotas WEBFLEET de TomTom Telematics. OptiDrive 360, que es el primer producto que se ha comercializado como resultado de la investigación, fomenta un estilo de conducción más responsable con el medio ambiente, al proporcionar un interfaz de usuario y una experiencia que ayuda a desencadenar un cambio en el estilo de conducción. Como resultado, algunos clientes que han usado OptiDrive 360 han obtenido más de

un 20%³ de ahorro en combustible.

OptiDrive 360 no solo ayuda a los conductores a adoptar un estilo de conducción más responsable, sino que también proporciona importantes datos a los gestores de flotas para ayudarles a tomar mejores decisiones. Básicamente, al proporcionar las herramientas para ayudar a reducir el gasto en combustible y mantenimiento y obtener ventajas en el seguro, contribuyendo a reducir el gasto total de propiedad del vehículo. Con el lanzamiento de OptiDrive 360 para camiones y autobuses, el sistema ya está disponible para todo tipo de vehículos.

“Cuando TomTom Telematics invirtió en el proyecto ecoDriver vimos una gran oportunidad para realizar una investigación completa en eco-driving junto con partners de áreas muy diversas – desde

consultoras a universidades pasando por fabricantes de automóviles”, comenta Taco van der Leij, vicepresidente de Marketing de TomTom Telematics. “El estar involucrados nos ha otorgado una posición única en la industria telemática, ya que nos ha ayudado a meternos bajo la piel del conductor y aprender de nuestros compañeros en el proyecto. El primer resultado es que hemos podido incorporar este aprendizaje en el desarrollo de OptiDrive 360”.

Notas

¹ El Proyecto ecoDriver project tiene como objetivo ayudar a los conductores (de coches, autobuses y camiones) a conservar la energía y reducir las emisiones. Para más información, puede visitar <http://www.ecodriver-project.eu/>

Si quiere obtener más información sobre los resultados del informe, puede ponerse en contacto con el equipo del proyecto: <http://www.ecodriver-project.eu/contact-us/>

² Eco-driving: La práctica de conducir de manera que se minimice el consumo de combustible y la emisión de CO₂. Soporte eco-driving en carretera: Un sistema, ya sea integrado en un vehículo o en un dispositivo móvil, que ofrece consejos en tiempo real y soporte para una conducción ecológica. Se basa en las características del vehículo y de la carretera.

³ Para más información: ventas@tomtom.com

ALEGON TELECOMUNICACIONES: BIENVENIDOS A LA ERA DIGITAL.

10 CLAVES PARA TENER PRESENCIA ONLINE

Hay que tener algo muy en cuenta: no sólo paseamos por la calle o vemos la televisión, sino que también navegamos por Internet y usamos redes sociales. Por ello, es importante que tu negocio esté ahí. Aprende qué es la presencia online para tener una presencia eficaz.



La presencia online es la estrategia digital para darse a conocer a una audiencia global. Ya sea a través de Redes Sociales, páginas web, listas de correo o apps móviles, podemos llegar a millones de usuarios.

Antes solo teníamos que pasear por la calle y ver escaparates para conocer los productos que se vendían en los comercios. Esa era su carta de presentación. Los catálogos impresos, el correo postal o el buzono eran una forma de ampliar el número de potenciales clientes más allá del establecimiento físico.

Pero a la hora de definir una estrategia online hay que tener en cuenta que no por el hecho de tener una web, o una página en Facebook, vamos a conseguir miles de clientes o seguidores de la noche a la mañana.

Pensemos a quién queremos llegar y cuáles son nuestras posibilidades logísticas. ¿Abrimos un perfil pero no tenemos tiempo para mantenerlo y conversar con nuestros clientes? ¿Cómo nos van a encontrar? Hay que elegir bien las herramientas y rodearse de profesionales.

Las ventanas que hacen posible esa presencia online evolucionan al ritmo de las tecnologías de Internet, aunque de momento la opción que se asocia de un modo más robusto, transversal y estable con esa estrategia digital es la presencia web.

Las 10 claves para tener presencia online

1. Identifica tu canal ideal: Piensa a quien quieres llegar y cuales son las características de tu negocio. Por ejemplo, si vives de la venta de productos, una tienda online es una elección lógica.
2. Sé realista: Haz un cálculo aproximado del tiempo que tendrías que invertir en cada modalidad de presencia online que creas conveniente adoptar. Si la suma de todas ellas excede tus posibilidades, elimina las que te reporten menos beneficios.
3. Haz cuentas: Incluye elementos de conversión en tu página web o redes sociales. Haz que la audiencia, además de conocerte, compre tus productos o contrate tus servicios.

4. Contrata servicios profesionales: Acude a empresas especializadas con carácter temporal. En redes sociales como LinkedIn, encontrarás perfiles a los que acudir en caso de necesidad.
5. Una filosofía "Lean": Anota el tiempo que inviertes en planificación y las decisiones que tomas. Si la relación tiempo/decisiones es desfavorable para las decisiones, cambia de estrategia.
6. Fórmate: Acude a Internet, donde hay gran cantidad de recursos de formación como blogs, tutoriales en vídeo o podcast gratuito.
7. Date a conocer: El crecimiento orgánico en el entorno online no es inmediato. Piensa en invertir en campañas dimensionadas dentro de redes sociales para llegar al público que te interesa.
8. No mueras de éxito: Si piensas en la tienda online como vehículo para vender tus productos y servicios, es importante que adecúes tus campañas de marketing a tu stock o tus recursos. De lo contrario, es posible que pierdas clientes.
9. Cuida tu audiencia: Diseña un método para responder a tus clientes en situaciones tanto positivas como negativas. Síguelas de un modo riguroso evitando los "calentones", especialmente por escrito en foros públicos.
10. Expón tus ideas sin miedo: No tengas miedo a exponer tus ideas y productos públicamente. Te pueden

copiar, pero si las ocultas tampoco te las comprarán.

Además, ¿sabías que...?

- El 28,7% de las empresas españolas tienen presencia web.
 - El 31,8% de las empresas españolas tienen presencia en redes sociales.
 - Facebook es la plataforma preferida.
- Un 46% de las empresas españolas tienen presencia en esta red social.



Puede parecer complejo, pero hoy en día es difícil crecer sin una estrategia

digital, así que manos a la obra y a avanzar, porque los resultados se notan muy pronto. ¿Has dado ya uno de estos pasos y mantienes algún tipo de presencia online?

Para más información:

Eduardo Díez-Madroñero y su equipo de trabajo.

687789117 | eduardo@alegon.es

<http://www.alegon.es>

LA COMUNICACIÓN ENTRE VEHÍCULOS E INFRAESTRUCTURAS REVOLUCIONARÁN EL TRANSPORTE

Las dos tendencias del momento en el terreno de la automoción son la conducción cooperativa y la autónoma.

Los Sistemas Cooperativos son aquellos que servicios que se basan en las comunicaciones e intercambio de información entre vehículos o entre éstos y las infraestructuras e incluso con los usuarios de las vías no motorizados, ya sean peatones o ciclistas. Esa comunicación se puede realizar, gracias a los sensores embarcados, bien vía satélite o por balizas. Es de vital importancia que la arquitectura de distribución de esa información sea abierta y con estándares generales para que todo tipo de desarrollos y servicios puedan incluirse en el sistema cooperativo entre vehículos e infraestructuras.

Contar con conectividad a bordo permitirá anticipar las situaciones de emergencia en la carretera y poder evitar accidentes. Los flujos de información directa a cada vehículo, pueden suponer también un gran ahorro en materia de pa-

neles informativos desde el punto de vista de la Administración. El pelotón o platooning de vehículos profesionales para aplicaciones logísticas de transporte por carretera se percibe como una solución de movilidad sostenible y que permitirá ahorrar muchos costes a los operadores.

Si nos centramos en el transporte público de viajeros, los sistemas cooperativos permitirán soluciones como la prioridad semafórica o el acceso a zonas peatonales para autobuses y servicios de emergencias, y la segregación de carriles por uso con permiso de entrada solo para cierto tipo de vehículos, por su tipo de servicio o por su tipo de propulsión para fomentar la entrada de las energías alternativas en las calles o incluso prohibir el paso o cobrar peaje a los que más contaminan.



SANCIONADO POR CIRCULAR CON UN AUTOCAR EN UN PAIS DONDE EL LARGO DEL VEHÍCULO NO ESTÁ PERMITIDO

Un autocar español de dos ejes, con una longitud total de 13,25 metros, es sancionado en otro Estado de la Unión Europea mientras efectuaba un transporte interior en el mismo, basándose la sanción en que el vehículo supera la longitud máxima permitida por la normativa nacional de dicho Estado para vehículos de dos ejes. ¿Es correcta dicha sanción?



La sanción es incorrecta, porque la Directiva 96/53/CE, sobre pesos y dimensiones de vehículos, estipula que ningún Estado podrá prohibir el uso en su territorio de un vehículo matriculado en otro Estado miembro, si respeta los valores límite establecidos en la misma, lo que sucede en el presente caso, pues la longitud máxima permitida por la mencionada Directiva para autobuses de dos ejes es 13,50 metros.

Ley norma: Directiva 96/53/CE Art. 3 y Anexo I

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

¿ QUIERES PERTENECER A LA MAYOR ASOCIACIÓN DE EMPRESAS DE TRANSPORTE DISCRECIONAL DE ESPAÑA?

aetram

ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS
DE TRANSPORTE EN AUTOCAR
DE MADRID

El futuro del transporte
discrecional está en juego...
¿Te vas a quedar fuera?

LLÁMANOS AL TEL. 91.535.30.60

TE INFORMAREMOS DE LAS MÚLTIPLES VENTAJAS DE PERTENECER A NUESTRA ASOCIACIÓN

RECLAMACIÓN A SOCIOS COMANDITARIOS

La sociedad "Andrés, Juan y Pedro, Sociedad en Comandita" está compuesta por D. Andrés y D. Juan, como socios colectivos, y seis socios comanditarios más entre los que se encuentra D. Pedro. Los seis socios comanditarios aportaron a la sociedad 6.000 euros cada uno. La sociedad adquiere unas deudas que ascienden a 216.000 euros, una vez liquidados todos los bienes de la misma. El acreedor reclama 36.000 euros a cada uno de los socios comanditarios. ¿Es correcta esta petición respecto de los socios comanditarios?

No es correcta respecto de los cinco socios comanditarios que no figuran en la razón social, porque éstos sólo responden con el capital aportado a la sociedad o con el que se comprometieron a aportar. Sin embargo, la petición sí es correcta respecto de D. Pedro, porque consintió que se pusiera su nombre en la razón social.

Los socios comanditarios de una sociedad comanditaria responden de manera limitada al capital aportado, pero si un socio comanditario permite la inclusión de su nombre en la denominación social, éste pasa a responder de manera ilimitada.

Ley norma: Ley Código de Comercio Art. 147



INDEMNIZACIÓN POR ACCIDENTE EN AUTOCAR

El Sr. Pérez realizó un viaje en un autobús interurbano, sufriendo éste un accidente al salirse de la calzada que ocasionó al Sr. Pérez distintas lesiones. Tras estar hospitalizado durante quince meses, falleció como consecuencia de las lesiones producidas por el accidente. En este caso, sabiendo que el autobús tenía concertado el seguro obligatorio de viajeros, ¿hay derecho a indemnización?



Sí, porque el seguro obligatorio de viajeros cubre la indemnización por fallecimiento si ésta ocurre durante el transcurso de dieciocho meses, contados a partir de la fecha del accidente, y es consecuencia del mismo. Ley norma: RD 1575/1989 Art. 16

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.

EMILIO BOTÍN

BANCO SANTANDER

REFERENTE MUNDIAL PARA LA BANCA

Emilio Botín-Sanz de Sautuola García de los Ríos nació el 1 de octubre de 1934 en Santander y falleció el 10 de Septiembre de 2014, a los 79 años de edad, tras toda una vida al frente de la entidad financiera española más conocida internacionalmente.

Estaba casado con Paloma O'Shea, nombrada marquesa de O'Shea en 2008 por el rey Juan Carlos I, y tuvo seis hijos: Ana Patricia, Carmen, Emilio, Carolina, Paloma y Francisco Javier. Ana Patricia ha sido su sucesora al frente de Banco Santander.

Sus padres fueron Emilio Botín Sanz de Sautuola López y Ana María García de los Ríos. Es biznieto de Marcelino Sanz de Sautuola y nieto de María Justina Sanz de Sautuola, descubridores de la Cueva de Altamira.

En su ADN se leía "banquero"

Fue bisnieto, nieto, sobrino, hijo, hermano y padre de banqueros. Sucedió en el cargo a su padre como Presidente del Banco Santander en el año 1986. Además de ser el presidente de la entidad, era también el principal accionista del mismo. Desde que asumió el puesto, su banco no ha dejado de crecer, tanto en España como en el extranjero, llegando a ser la primera entidad financiera de nuestro país y en la Eurozona.

Licenciado en Derecho y Economía por la Universidad de Deusto, comenzó su vida laboral como apoderado en los servicios centrales y subdirector general en 1958. Desde 1960 fue Consejero y tan solo 4 años después, Director General. En el año 1971 fue nombrado Vicepresidente segundo del Consejo de Administración del Banco Santander. Toda una vida dedicada a la banca.

Estrategia de la banca

La gestión de Botín se caracterizó por el interés que mostraba por las fusiones y adquisiciones y por la expansión internacional. En la década de los 90 se hizo con Banesto y se fusionó con el Banco Central Hispano dando origen a la nueva denominación, Santander Central Hispano, y posteriormente Banco Santander, que sería uno de los mayores bancos de España y de Europa.

"Marca España"

Como parte de su estrategia de crecimiento, Botín se expandió abriendo sucursales en varios continentes. Firmó

alianzas con la portuguesa Banca Champalimaud, la francesa Société Générale, la británica The Royal Bank of Scotland, el banco alemán Commerzbank, el italiano San Paolo, el marroquí BCM y el estadounidense Sovereign Bank. Llegó a ser el principal accionista del también estadounidense First Fidelity, antes de su fusión con First Union. Entre sus inversiones figuran bancos de Argentina, Chile, Colombia, Brasil, Perú, Venezuela y México.

De hecho, la entidad recibió muchos galardones durante su gestión y fue nombrada en diversas ocasiones "Mejor Banco del Mundo".







NUESTRA VISION: CERO ACCIDENTES

con productos del Grupo Volvo

Todos los días millones de personas alrededor del mundo confían en nuestros autobuses; y nuestro trabajo consiste en hacer que lleguen de manera segura a sus destinos.

Nuestra visión es clara: cero accidentes con productos del Grupo Volvo. Por ello, nuestra investigación en seguridad, líder en el mundo, se centra en sistemas punteros de soporte al conductor que ayudan a prevenir los accidentes. Queremos contribuir para que el tráfico por carretera sea más seguro para todos, ofreciendo un transporte en autobús con el máximo nivel de seguridad.

La reconocida seguridad de Volvo.

volvobuses.es

Volvo Buses. Driving quality of life

