

aetram

ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS DE TRANSPORTE DE AUTOCAR DE MADRID ■ Nº 23 ■ 2016/02

SISTEMA CONCESIONAL. PROCESOS LICITACIONES FOMENTO. SITUACIÓN SECTOR Y EVOLUCIÓN FUTURA

Aplicación informática
de AETRAM y SINFE
para los asociados

Volvo presenta
un nuevo autocar
para España y Francia

Irizar lanza
el nuevo autocar
modelo i6

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

4	EDITORIAL
5	NUESTRA ASOCIACIÓN
17	DESARROLLO PROFESIONAL
20	ANETRA
24	EMPRESAS COLABORADORAS
	• NogeBus
	• Goodyear
28	OPINIÓN
	• Sistema concesional (II). Procesos licitaciones Fomento. Situación sector y evolución futura
34	NOVEDADES
37	NUEVAS TECNOLOGÍAS
39	ACTUALIDAD
41	LÍNEA DIRECTA
42	VIDAS EMPRENDEDORAS
43	EMPRESAS COLABORADORAS



Imágenes

Asamblea General de AETRAM el pasado mes de junio. **Página 14**

Entrevistamos a nuestra empresa colaboradora NOGEBUS. **Página 24**

Hablamos también con la nueva empresa colaboradora GOODYEAR. **Página 26**

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



TRANSPORTE DISCRECIONAL. NUEVOS MODOS DE TRANSPORTAR VIAJEROS

Decía el escritor estadounidense Eric Offer (1902-1983) que “en tiempos de cambio quienes están abiertos al aprendizaje se adueñarán del futuro, mientras que aquellos que creen saberlo todo estarán bien equipados para un mundo que ya no existe”.

Si por algo se va a caracterizar la primera parte del siglo en que vivimos es por generar toda clase de cambios: políticos, sociales, empresariales, etc.

Así, también vamos a vernos sometidos a importantes cambios en la tradicional forma de transportar viajeros, principalmente en lo concerniente al transporte discrecional.

Hasta ahora venimos adaptados al transporte escolar, de productores, turístico y discrecional en general, pero empezamos a observar, desde hace varios años, como la demanda de servicios viene disminuyendo progresivamente.

Como se nos ha denominado “transporte a la demanda” resulta que nuestra actividad depende de que esta aumente o disminuya, adoptando las empresas un papel totalmente pasivo, de espera a recibir un encargo para transportar viajeros; eso sí, bajo la estricta normativa que obliga, para que esto ocurra, a que terceros nos contraten en nombre de otros.

Es decir, empresas con una carga de inversión tremenda en autocares, con una responsabilidad social muy importante con sus plantillas, con la necesidad de contar con unos activos costosísimos como garajes y talleres, y siendo responsables de los viajeros que transportamos en cuanto a seguridad y garantías, siendo perfectos conocedores de la logística necesaria para transportar toda clase de viajeros, y realizar toda clase de servicios, resulta que no podemos ofrecer servicios directamente al usuario final, al viajero final, perdiendo así la sociedad y los posibles usuarios una oportunidad de ser transportados, digamos, puerta a puerta.

Contamos con la inversión, con el conocimiento, con los vehículos que transportan, con la experiencia y ahora el resultado no es otro que esperar a que un intermediario nos venga a contratar.

En este momento parece que el principal problema de los administradores es resolver el tema de la movilidad ciudadana poniendo la diana en la sostenibilidad del sistema sin afectar para nada al medio ambiente. Y así nos exigirán distintos tipos de autocares no contaminantes, que pagaremos nosotros. Sin embargo no hemos observado que se cuente para diseñar el transporte del futuro con quienes sabemos realizar el transporte de viajeros de todas las formas posibles, y no solo eso, con quienes somos capaces de proponer nuevas formas y modos de transportar viajeros, ofreciendo otras posibilidades a los usuarios tras analizar sus necesidades.

Solo necesitamos y pedimos que se nos permita poder cubrir esas necesidades de los ciudadanos ofreciendo y proponiendo a los usuarios un transporte a la carta, no mediante la esperada demanda, sino por medio de la oferta que directamente les podamos ofrecer las empresas de transporte de viajeros discretionales.

Nosotros podemos examinar cada necesidad individual o colectiva antes incluso de que al usuario o al colectivo se le ocurriera demandarla.

De esta forma las empresas transportistas de viajeros discretionales seremos el nexo principal en la consecución de lo se pretende: “la movilidad sostenible”.

AETRAM ya ha empezado a desarrollar propuestas para ofrecer estos nuevos modos de transporte de viajeros.

Es necesario que la normativa se desbloquee y permita a las empresas que realizan transporte discrecional de viajeros poder ofertar servicios directamente a los usuarios, que serían los beneficiarios.

Estamos hablando de poder ofertar nuevos servicios de transporte, no de afectar a los ya existentes. Esta realidad es posible porque no estamos bien equipados para un mundo que ya no existe.

Jesus Gonzalo Tomey
Presidente de AETRAM

AETRAM SOLICITA LA DEROGACIÓN DEL “DECRETAZO” DE LA GRAN VÍA

AETRAM ha solicitado al Ayuntamiento de Madrid la derogación del Decreto nº. 811 de 24 de noviembre de 2016 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad por el que se establecen medidas de restricción del tráfico desde el día 2 de diciembre de 2016 al 8 de enero de 2017 en la calle Gran Vía y otras vías de la capital.

AETRAM considera que la publicación del mismo, la cual se produce sin conocimiento previo por parte de las empresas afectadas y sin dar vista previa del mismo al Comité Madrileño de Transportes, afecta económicamente a nuestro Sector, el cual se encuentra totalmente discriminado respecto a otros modos de transporte como la EMT, Madrid City Tours o el gremio del Taxi.

Conforme a este Decreto los servicios discrecionales y turísticos no se podrán realizar en la zona central de Madrid y en las calles afectadas por el Decreto.

Los servicios de transporte de personas en autocar que efectúan las empresas de AETRAM afectan a los viajeros que tienen que acceder a hoteles, restaurantes y lugares turísticos en sus visitas a Madrid, por lo que no se puede obviar este servicio imprescindible, al que tienen derechos los viajeros nacionales y extranjeros, que tienen previamente contratado con las agencias de viajes. Impedir o dificultar el desarrollo de estos servicios ocasionaría un importante perjuicio para la imagen de excelencia que los empresarios ofrecemos al turismo que visita Madrid, así como un perjuicio económico a las empresas carente de sentido común.

La aplicación de este Decreto tal y como está configurado supondría un daño gravísimo no solo al Sector (prevemos unas pérdidas en nuestras empresas aproximadas de más de 15 millones de euros por la aplicación de este Decreto durante sus 37 días de duración) sino en la imagen de Madrid como ciudad turística y centro del desarrollo comercial neurálgico durante esta campaña navideña.

El transporte discrecional y turístico de transporte de viajeros por carretera es TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO. AETRAM considera que el tratamiento para los vehículos de las empresas de TRANSPORTE REGULAR DE USO ESPECIAL, DISCRECIONAL Y TURÍSTICO debe ser idéntico a estos otros tipos de transporte público colectivo de viajeros y por tanto se debe considerar y mantener como modo de transporte exceptuado del ámbito de aplicación del mencionado Decreto.

Dado que el Ayuntamiento de Madrid lo que pretende con la implantación de este Decreto es establecer medidas de



discriminación positiva a favor del transporte público, las bicicletas, ciclomotores, triciclos, vehículos eléctricos o de pila de combustible, el Sector que representamos del transporte colectivo de viajeros por carretera de carácter discrecional y turístico es considerado como un vital modo de transporte eficiente y de similares consideraciones a otros tipos de transporte como la EMT o Madrid City Tour.

AETRAM considera que el tratamiento para los vehículos de las empresas de transporte discrecional y turístico debe ser de exención total en cuanto a la aplicación del Decreto dado que el transporte Discrecional se adecua totalmente a la demanda y por tanto a las necesidades del usuario, por lo que frente a otros transportes en los que hay trayectos sin ocupación o con escasa ocupación, los discrecionales al ser un transporte público, que es pagado por el usuario directamente, se mueve cuando existe la necesidad, de ahí nuestra consideración de medio de transporte más eficiente y con menor impacto negativo en el medio ambiente de las ciudades.

En base a estas consideraciones AETRAM ha solicitado la derogación del Decreto por discriminatorio y por atentar gravemente contra los intereses del Sector que representamos y los usuarios de estos transportes, no descartándose otras medidas de presión contra el mismo como pudieran ser la impugnación judicial del Decreto y hasta movilizaciones del Sector.

ASAMBLEA GENERAL AETRAM 2016

AETRAM celebrará su Asamblea General de Asociados el día 21 de diciembre en el Hotel Meliá Barajas de Madrid.

aetram

ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS
DE TRANSPORTE EN AUTOCAR
DE MADRID



En esta Asamblea se procederá a desarrollar una Jornada por parte de la empresa colaboradora Soluciones Informáticas Europeas (SINFE) en la cual presentará su aplicación informática SINFEDISCRE, programa informático común para todos los asociados que les permita mejorar la gestión de sus negocios y que trata de proporcionar un marco tecnológico para que todas las empresas que forman parte de

la asociación puedan contar con avances tecnológicos sin necesidad de realizar grandes desembolsos económicos y poder así mejorar su competitividad. Al término de la Asamblea, se ofrecerá una cena-homenaje, patrocinada por las empresas pertenecientes al Círculo de Empresas Colaboradoras, a aquellos transportistas de nuestra Asociación jubilados durante el presente año.

CIRCULACIÓN DE AUTOBUSES Y VEHÍCULOS PESADOS EN VÍAS DE ALTA MONTAÑA O ZONAS NEVADAS

Una vez iniciada la temporada invernal en carretera la Instrucción 15/TV-87 dictada el pasado 1 de diciembre de 2015 por la Dirección General de Tráfico por la cual se establecen medidas y requisitos de circulación excepcional de autobuses en vías con nivel rojo (calzada cubierta de nieve) por zonas nevadas de alta montaña, donde los titulares de los vehículos deben solicitar la correspondiente Autorización y aportar una declaración responsable comunicando que el vehículo está en disposición de cumplir los unos requisitos.

Disponer un juego completo de neumáticos especiales de invierno que estén marcados con el pictograma 3PMSF y tengan una profundidad mínima de 4 m.m. en las ranuras principales de la banda de rodamiento, disponer de cinturón de seguridad en todos los asientos, llevar en lugar visible desde el exterior el distintivo del anexo I y estar

geoposicionado durante su circulación a través de una aplicación de la DGT. Al respecto, se deben tener en consideración las siguientes circunstancias:

- Para la circulación excepcional de autobuses en vías de nivel rojo, los neumáticos especiales de invierno deben montarse en TODAS LAS RUEDAS, no siendo suficiente hacerlo en los ejes motrices, a fin de garantizar una menor distancia de frenado y un aumento de tracción sobre calzadas nevadas.
- Para cumplir la condición de geoposicionamiento se está desarrollando una sencilla app que estará disponible para su descarga gratuita desde un teléfono móvil y solo deberá activarse al circular por un tramo con nivel rojo. Dicha aplicación aún no está disponible y será una aplicación de descarga gratuita.

- No es posible, en ningún caso, sustituir los neumáticos especiales por cadenas.
- Podrían aceptarse neumáticos recauchutados sin el pictograma 3PMSF siempre que tengan una profundidad mínima de 4mm y se aporte certificado del fabricante del neumático que especifique su plena equivalencia.
- El tiempo de respuesta de la DGT a la solicitud se estima en no más de 10 días laborales aproximadamente. Junto con la solicitud, correctamente cumplimentada, no es necesario adjuntar documentación alguna, excepto la identificación del interesado.

Tienes a tu disposición la Instrucción de la Dirección General de Tráfico y modelo de solicitud de autorización en la página Web de la Asociación www.aetram.es dentro de la sección NORMATIVA del AREA ASOCIADOS.

ENCUENTRO ENTRE AETRAM Y AEMAV, PATRONAL MADRILEÑA DE AGENCIAS DE VIAJE

AETRAM, Asociación de Empresarios de Transporte en Autocar de Madrid y, AEMAV, la asociación de AA.VV. en Madrid de la Federación Española de AA.VV., FETAVE, patronales respectivas del transporte discrecional y turístico de viajeros y agencias de viajes de la Comunidad de Madrid, han mantenido una reunión bilateral para tratar diferentes asuntos de común afectación a ambas entidades y empresas de los dos sectores, para intercambiar impresiones e ideas, y establecer sinergias de trabajo conjunto en los asuntos coincidentes de las agencias de viajes con las empresas de transporte de viajeros.

Por ambas asociaciones se han planteado las problemáticas que les afectan como son la competencia desleal que se produce en ambos sectores, imposiciones y abusos que se producen en las relaciones contractuales, difusión apropiada y aplicación correcta de la normativa de tiempos de descanso y conducción, o la diferenciación de las relaciones entre touroperadores y pequeñas/medianas agencias.

Dentro de los acuerdos o conclusiones adoptados en la reunión, se encuentran principalmente las de mantener reuniones periódicas entre ambas Asociaciones, buscar sinergias entre los dos sectores que ayuden a pre-



sentar un frente común en defensa de las empresas, la elaboración de un Manual de Buenas Prácticas para la utilización de las empresas y agencias de viajes, establecer vías de colaboración

con entidades que fomenten el turismo, y trabajar conjuntamente en los posibles desarrollos normativos que favorezcan otras vías de negocio para ambos sectores.

GAMA DE NEUMÁTICOS RECOMENDADA PARA AUTOCAR Y URBANO

Autocar	Marathon Coach	295/80R22.5 MARATH COACH HL 154/149M M+S	Diseñados para altos niveles de confort, proporcionan un excelente kilometraje por su gran resistencia al desgaste de los hombros exteriores, compuestos de alta resistencia especiales para realizar rutas de larga distancia e interurbanas, bajos niveles de rumorosidad y agarre en todo tipo de condiciones.
		295/80R22.5 UG COACH HL 154/149M 3PSF	
		315/80R22.5 MARATH COACH 156L154M M+S	
Urbano	Goodyear	315/80R22.5 UG COACH 156L154M 3PSF	Especialmente desarrollados para proporcionar un excelente kilometraje en aplicaciones de "arranca y para" y flancos reforzados para resistir roces contra los bordillos y daños habituales de transporte urbano que alarga la vida del neumático. Reescurable y rescauchable.
		11R22.5 URBAN MCA 148J152E M+S	
		265/70R19.5 URBAN MCA 140/138L M+S	
		275/70R22.5 URBAN MCA HL 150J152E 3PSF	
		275/70R22.5 URBANMAX MCD 148J152E	
		295/80R22.5 URBAN MCA 152J154E M+S	
		305/70R22.5 URBAN MCS 152J154E M+S	
		315/80R22.5 URBAN MCA 152/148J M+S	
		455/45R22.5 URBAN MCD TRAC 166J 3PSF	
		275/70R22.5 SP372 CITY 148J152E 3PSF	Neumático diseñado para utilización en todo tipo de condiciones; su construcción ancha, robusta y laminada proporciona altas prestaciones y resistencia a daños y gran kilometraje.
	Dunlop	275/70R22.5 SP372 CITY 148J152E 3PSF	
		275/70R22.5 SP372 CITY HL 150J152E 3PSF	
		315/80R22.5 SP372 CITY 152/148J M+S	
	Sava	275/70R22.5 CITY U4 148J152E 3PSF	Producido en Europa bajo exigentes estándares de calidad, optimizado para proporcionar la mejor relación calidad-precio.
		295/80R22.5 152J154E CITY U4 M+S	



GOODYEAR

DUNLOP

Sava

AETRAM CON LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTES DE LA CM, ANTE LAS SANCIONES A BLABLACAR

Las nuevas formas y modos de generar negocio que surgen al amparo de la llamada economía colaborativa, sin perjuicio de los beneficios que puedan ofrecer, una vez reguladas las distintas ofertas, están forzando los márgenes de legalidad entre los que desarrollan su actividad las empresas transportistas legalmente establecidas.

La plataforma Blablacar, como todas las ideas amparadas en las nuevas tecnologías sustentadas en la red aparecen, de la noche a la mañana, haciéndose hueco sin detenerse en atender las obligaciones que requiere cada tipo de actividad.

Este nuevo acceso a las distintas actividades económicas debe ser controlado y regulado, evitando situaciones de abuso con el teóricamente beneficiario, que es el usuario e impidiendo la competencia desleal con las empresas establecidas legalmente.

Y así, en el caso de la imposición a dos conductores y usuarios de Blablacar, de sendas sanciones muy graves y graves, por demostrarse que se encuentran realizando servicios de transporte de viajeros reiteradamente, ca-



reciendo de título habilitante, es una buena noticia para el sector que desarrolla la actividad legalmente, pues por fin sentimos que la Administración vela por el sector y por el cumplimiento de las normas sin distinción de empresa, lo que viene a coincidir con las buenas prácticas que siempre ha defendido AETRAM.

Por tanto nuestro apoyo a estas medidas adoptadas por la Dirección General de Transportes de la Comunidad de Madrid, animándola a proseguir en este sentido.

AETRAM SOLICITA AL AYUNTAMIENTO DE MADRID LA EXENCION EN EL PAGO DEL ESTACIONAMIENTO REGULADO

A través del Comité Madrileño de Transportes se ha dado traslado a las Asociaciones miembro del mismo del

Proyecto de modificación de la Ordenanza Fiscal reguladora de las tasas por estacionamiento en Madrid.

AETRAM dentro del trámite de audiencia y proposición de observaciones a la Ordenanza del Ayuntamiento de Madrid ha solicitado la exención total de la tasa de estacionamiento de vehículos en las zonas SER y zonas de larga estancia. El motivo principal por el cual AETRAM requiere que los vehículos de transporte de viajeros en vehículos de más de nueve plazas con autorización/copia de transporte VDN en

vigor no estén sujetos al pago de tasa alguna se debe a su consideración de Transporte Público Colectivo

AETRAM considera que el tratamiento para los vehículos de las empresas de transporte regular de uso especial (escolares y trabajadores) discrecional y turístico debe ser idéntico a estos otros tipos de transporte público colectivo de viajeros y por tanto se debe considerar y mantener como modo de transporte exceptuado del pago de las tasas de estacionamiento en el municipio de Madrid.



EUROPA EN CONTRA DE LAS PRÁCTICAS ABUSIVAS EN EL TRANSPORTE POR CARRETERA

España no se adhiere a la carta de los ministros de transporte de los principales países de la Unión Europea que exigen a la Comisión a través de la Comisaría de Transportes Violeta Bulc, terminar con las prácticas abusivas en el transporte por carretera.



Los ministros de transporte de 8 países de la UE exigen terminar con las prácticas abusivas en el transporte por carretera (excepto España).

Austria, Bélgica, Dinamarca, Francia, Alemania, Italia, Luxemburgo y Noruega han pedido a la Comisión Europea examinar las consecuencias de las "prácticas abusivas" y "competencia feroz" de ciertos estados en el sector del transporte por carretera.

En una carta a la Comisaria de Transportes de la Unión Europea, Violeta Bulc, los ministros de transporte de estos ocho estados, se han quejado de que las "actividades ilegales" y "la competencia desleal son cada vez más comunes en el sector del transporte por carretera en Europa", tal y como firman en la misiva.

Los ocho países exigen así que se apliquen normas y reglas sociales si-

milares en toda la UE como "una condición previa para cualquier discusión sobre la liberalización del mercado del transporte por carretera".

También reclaman medidas para "poner fin a las actividades de las empresas fantasma" y para "evitar el crecimiento razonable en el uso de los vehículos comerciales ligeros" en el transporte internacional de mercancías.

Sobre la carta conjunta, se afirma que marca claramente "nuestra voluntad común de luchar contra la competencia desleal", agrega.

También contrarresta un golpe dirigido por Polonia y apoyado por otros diez países europeos en junio, frente a las "reglas desproporcionadas" impuestas por Francia y Alemania, y dirigidas específicamente a imponer el salario mínimo.

El comisario polaco cedió a la presión y abrió un procedimiento de infracción contra la "aplicación sistemática" de Francia del salario mínimo en el sector del transporte por carretera. "La posición de Francia es firme", afirmó por su parte su Ministro de Transportes a principios de este mes. "Los estados no pueden bajar la defensa contra un sistema de este tipo generalizado de fraude".



FOMENTO CONFIRMA LA NO OBLIGATORIEDAD DEL CERTIFICADO DE ACTIVIDADES

El Ministerio de Fomento confirma que no es obligatoria la utilización del certificado de actividades en sustitución de los datos no registrados en el tacógrafo. Sin embargo, su utilización facilita que el conductor pueda demostrar sus actividades en caso de inspección.

La Subdirección General de Inspección de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento ha dictado una resolución interpretativa confirmando que “los conductores no tienen la obligación de presentar un certificado de actividades para justificar las actividades para justificar las actividades producidas cuando se encuentren alejados del vehículo”.

La Comisión Europea aprobó recientemente la Nota orientativa nº 7 para armonizar la actuación de los Estados miembros en relación a la utilización del certificado de actividades, en la que se establecía claramente que “los Estados no deben imponer el uso de este certificado y en consecuencia no debe penalizarse por su ausencia”.

No obstante, desde el Ministerio de Fomento se recuerda que su utilización facilita que el conductor pueda demostrar sus actividades en los casos previstos en el mismo y todas las autoridades de control, en todos los países miembros, lo aceptarán sin perjuicio de una posible comprobación futura de veracidad.



AETRAM DENUNCIA LA PRECARIA SITUACIÓN DEL SISTEMA DE PARADA Y PARKING DE AUTOCARES EN EL AEROPUERTO DE MADRID

En una reunión mantenida con los responsables del Aeropuerto de Adolfo Suárez – Madrid Barajas, AETRAM ha denunciado la precaria situación del vigente sistema de estacionamiento, parada y parking para autocares discrecionales.

Los representantes de AENA manifestaron que son conocedores de la precaria situación actual respecto a lo que concierne a las dificultades de los autocares para la toma de viaje-

ros y deje de los mismos, dadas las estrecheces de algunas terminales así como la actual falta de espacio e información.

Desde AETRAM, a través del Comité Madrileño de Transportes, órgano interlocutor en esta reunión se ha solicitado, tras exponer la problemática de cada terminal, la habilitación de espacios que estén dotados de información digital por medio de paneles a fin de que los conductores puedan conocer en tiempo real la llegada de los vuelos pa-

ra acudir a la puerta de llegadas de forma que se eviten las esperas y aglomeraciones de buses en determinados momentos, poniendo como ejemplo la manera en que se desarrolla esta actividad en el aeropuerto de Málaga.

La representación de AENA manifestó que tienen un estudio de la actual situación para la consideración de los posibles cambios y adaptaciones necesarias, quedando ambas partes en mantener y repetir estos encuentros en un futuro próximo.



INFORMES FINANCIEROS Y COMERCIALES DE EMPRESAS CON IBERINFORM

AETRAM dispone de un servicio a disposición de sus empresas asociadas sobre información documental de empresas de índole mercantil, patrimonial o jurídica a través de “IBERINFORM Grupo Crédito y Caución” que cuenta con una base de datos de más de cinco millones de autónomos y empresas.

Esta información que se oferta a los asociados que así lo requieran, se realiza sobre aquellos clientes actuales con los que se estén realizando servicios o sobre futuros clientes con los que se va a contratar un posible servicio de transporte de viajeros.

Dicha información, previa solicitud-contratación del asociado, incluirá una amplia comunicación de la empresa de índole mercantil, patrimonial, jurídica, solvencia económica, posibles impagados, índice de morosidad, etc.

Desde AETRAM, consideramos que dicho servicio tiene gran importancia para el asociado transportista, ya que por ejemplo va a suponer que el transportista conozca con anterioridad a la firma de un contrato de transporte, si la fá-

brica, colegio, o agencia de viajes determinada tiene solvencia económica para realizar los pagos, si tiene alguna causa judicial pendiente o si posee bienes patrimoniales o mercantiles, así como su estado de cuentas mercantiles.



FOMENTO PUBLICA UN NUEVO OBSERVATORIO DE COSTES DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS EN AUTOCAR

El Ministerio de Fomento ha publicado el Observatorio de Costes del Transporte de Viajeros en Autocar nº. 24, actualizado a 1 de julio de 2016.

Este Observatorio es el resultado de los trabajos que, bajo el auspicio de la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento, ha realizado un grupo de trabajo constituido por las organizaciones miembros del Comité Nacional del Transporte

por Carretera (CNTC). El objetivo de este Observatorio de Costes es orientar sobre la cuantía y la evolución de los costes de explotación de cuatro tipos de autocares dedicados al transporte discrecional de viajeros. Del mismo modo, pretende constituirse en punto de referencia para el conjunto de agentes y empresas que operan en el mercado del transporte de viajeros en autocar.

El Observatorio contiene un análisis de los costes medios que la explotación

de un vehículo genera a una empresa de transporte de viajeros tipo, entendiendo como tal aquella que aplica criterios de gestión que le permiten mantener unos niveles de rentabilidad y equilibrio patrimonial que garantizarían su permanencia en el mercado en el medio y largo plazo.

Del análisis de los últimos datos de evolución de los costes totales y de los costes unitarios se observa que en el primer semestre de 2016 los costes se incrementaron.



INSPECCIONES TÉCNICAS A AUTOCARES EN CARRETERA DE LA DGT

Desde el pasado mes de octubre la Dirección General de Tráfico ha comenzado a realizar inspecciones técnicas en carretera a vehículos destinados al transporte de personas con más de nueve plazas, incluido el conductor, autobuses, y el utilizado para el transporte de mercancías, camiones y furgonetas.



El objetivo de estos controles es mejorar las condiciones de seguridad de los vehículos industriales que circulan por nuestras carreteras, con independencia del Estado de su matriculación, y evitar accidentes. Este servicio de inspección se lleva a cabo a través de 5 unidades móviles de ITV que se desplazarán por todo el territorio ámbito DGT. La previsión es realizar 12.000 inspecciones en carretera cada año. Las unidades móviles cuentan con equipamiento técnico

suficiente (báscula de 18 toneladas por eje, frenómetro para medir las fuerzas de frenado, cámara termográfica, medidor especial de faros, detector de holguras en la dirección y suspensión, cámara para inspeccionar las partes inferiores de los camiones, analizador de gases...) para comprobar la identificación, el correcto estado del sistema de frenado, la dirección, visibilidad del conductor, equipo de iluminación y sistema eléctrico, ejes, ruedas, neumáticos y suspensión, chasis, emisiones contaminantes y demás equipos. Estos controles los lleva a cabo la DGT a través de los agentes de Tráfico de la Guardia Civil que son los encargados de parar a los vehículos para que posteriormente personal autorizado y acreditado realice las correspondientes inspecciones.

Desde AETRAM te instamos a que extremes al máximo el control de tus

vehículos en cuanto a sus condiciones técnicas, así como a la correcta habilitación como favorable de la ITV de los mismos ya que la Ley de Seguridad Vial detalla que las deficiencias en el mantenimiento de los vehículos pueden ser consideradas infracciones graves, sancionadas con 200 euros de multa, o muy graves. Por estas últimas el titular se enfrenta a una sanción de 500 euros. Además se podría inmovilizar el vehículo en el caso de deficiencias graves (frenos, neumáticos, suspensión...) hasta la reparación de las mismas y con la obligación posterior de someter el vehículo a comprobación en una estación ITV fija. Igualmente, la sanción por circular con un vehículo sin haber pasado la ITV o por haber resultado desfavorable es de 200 euros y de 500 por circular cuando la inspección resultó negativa.

SINFE SE INCORPORA AL CÍRCULO DE EMPRESAS COLABORADORAS DE AETRAM

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

La última incorporación que se ha producido es la de la empresa SOLUCIONES INFORMATICAS EUROPEAS, S.L. (SINFE), empresa informática de conocida implantación ya en el Sector que vende productos y servicios informáticos además de consultoría de análisis,

adaptación y desarrollo del Software de Gestión de los servicios fijos y discrecionales.

Las empresas que ya formaban parte del Círculo son: BEULAS, CENTRO TECNICO DE SEGUROS, IRIZAR, CEP-SA, AUTO ESCUELA GOYA, MAN TRUCK&BUS, PROFORMATRANS, TOMTOM TELEMATICS, SUNSUNDEGUI, SOMAUTO-OTOKAR, VEOX SISTEMAS Y MOVILIDAD, ALEGON TELECO-

MUNICACIONES, GOOD YEAR y NOGEBUS.



AETRAM ENTREGA UNA PLACA A D. JOSÉ CASTRO SUAREZ



El pasado 12 de julio en Madrid AETRAM hace entrega de una placa de reconocimiento a D. José Castro Suárez.

Con motivo de un homenaje por su noventa cumpleaños a D. José Castro Suárez, Presidente de Honor del Grupo Castrosua, al que han asistido los principales representantes del Sector, el

Presidente de AETRAM, D. Jesús Gonzalo Tomey hizo entrega de una placa de reconocimiento al homenajeado por "una vida dedicada a la fabricación de autocares".

LA UNIÓN CELEBRA SU JUNTA DIRECTIVA EN AETRAM

Con motivo del inicio de la nueva temporada y de cara a compartir las últimas novedades y las gestiones de La Unión Empresarial por La Promoción Turística de Madrid, se ha celebrado la reunión de la Junta Directiva de la Asociación en la sede de AETRAM donde se han trata-

do los siguientes asuntos de interés para el Sector: Elaboración documento Prioridades del Sector Turístico para CEIM, Evaluación Estrategia de Turismo 2016-19 presentada por la Comunidad de Madrid, Reunión mantenida con Dña. Purificación Causapié (Portavoz Grupo



Municipal Socialista), Día Mundial del Turismo y celebración de la World Pride Madrid 2017.

ANIVERSARIO DE MADRID FORO EMPRESARIAL

Madrid Foro Empresarial, entidad empresarial a la que pertenece AETRAM celebró el pasado 27 de septiembre su primer aniversario.

Hace poco más de un año nació Madrid Foro Empresarial, un proyecto que surgió con el objetivo de convertir la Comunidad de Madrid en un espacio favorable para la actividad empresarial y potenciar el protagonismo del empresario

en la vida social, y que hoy en día es ya una sólida realidad. Tras un año de actividad Madrid Foro Empresarial celebró su I ANIVERSARIO, "EMPRESAS DE HOY, EMPRESAS DE MAÑANA", el evento contó con la participación del Presidente de

Iberia, Luis Gallego, y de un grupo de jóvenes empresarios de la "generación millennials" que debatieron sobre la nueva forma de hacer empresa. La Delegada del Gobierno en Madrid, Concepción Dancausa, clausuro el encuentro.

MADRID FORO EMPRESARIAL

ASAMBLEA EXTRAORDINARIA Y JORNADA SOBRE ÚLTIMAS TECNOLOGÍAS

AETRAM ha celebrado su Asamblea General Extraordinaria en el Hotel Meliá Barajas de Madrid el día 22 de junio, Asamblea a la cual han sido formalmente convocados los miembros y empresas asociadas con la correspondiente Orden del Día de la Asamblea.

Al finalizar la Asamblea se ha ofrecido a los asistentes unas interesantes ponencias realizadas por nuestras empresas pertenecientes al Círculo de Empresas Colaboradoras, Alegón Telecomunicaciones, Veox Sistemas y Movilidad y TomTom Telematics, dentro de la Jornada sobre la “Implantación de las nuevas tecnologías en el Sector: Visión de Futuro”. En esta Jornada se ha puesto de manifiesto la íntima relación que deben mantener las empresas con las nuevas tecnologías para avanzar en su relación comercial con los clientes y el establecimiento de nuevos servicios y modos de operar, así como mantenerse a la vanguardia de las últimas tecnologías y su ya introducción en el Sector.

En esa línea de buscar la competitividad, el Presidente, Jesús Gonzalo Tomey, anunció que AETRAM trabaja en un pro-

grama informático común para todos los asociados que les permita mejorar la gestión de sus negocios y está también en contacto con una empresa para desarrollar un programa que gestione para todos los asociados la documentación necesaria que se exigirá a los operadores por la nueva Ley de Responsabilidad Penal de las empresas en casos de accidentes de tráfico de sus vehículos. Ahora habrá que demostrar que la empresa hizo todo lo posible y puso todo de su parte para que las normas se cumplieran.

El Presidente se refirió en su discurso al dumping y lanzó un mensaje de unidad para hacer frente a esta lacra y de resistencia para los operadores: “Caer en el dumping es el cáncer del sector”. Trasmitió su preocupación por los retrasos en los pagos de las rutas escolares dependientes de la Comuni-

dad de Madrid y más cuando la Administración se escuda en la incertidumbre política para no realizar dichos pagos. Animó a los asistentes para que sean más competitivos sin confundir el concepto low cost con bajo precio sin rentabilidad: “El low cost es un modo de dar servicio de modo competitivo, pero con beneficios”.

Las empresas asociadas de AETRAM han estado acompañadas por los representantes de las empresas integrantes de su Círculo de Empresas Colaboradoras: BEULAS, CENTRO TÉCNICO DE SEGUROS, IRIZAR, CEPESA, AUTO ESCUELA GOYA, CASTROSUA, MAN TRUCK & BUS, PROFORMATRANS, TOMTOM TELEMATICS, SUNSUNDEGUI, SOMAUTO-OTOKAR, VEOX SISTEMAS Y MOVILIDAD, ALEGÓN TELECOMUNICACIONES, GO-OD YEAR y NOGEBUS.



Mesa de la Junta de Aetram.



Presentación de las cuentas de AETRAM.



Los asociados durante la Asamblea General



Discurso de David Centeno (Veox).



Discurso del Presidente, Jesús Gonzalo Tomey.



Discurso de Juan Manuel Muro, Director de AETRAM.



Discurso de Luis Ángel Pedrero, Tesorero AETRAM



Discurso de Alegon.



Discurso de TomTom Telematics.

ELICIO ALVAREZ Y SERGIO RAMOS 30 AÑOS CONDUCIENDO EN HNOS. MONTOKA

Fue allá por los años 80 cuando Elicio Álvarez y Sergio Ramos se incorporaron a trabajar como conductores en la empresa asociada de AETRAM, Autocares Hnos. Montoya. Eran dos jóvenes de poco más de 30 años, con mucha ilusión y ganas de trabajar en su profesión y de ser útiles para su empresa.



Elicio Álvarez con Alfonso Montoya.



Sergio Ramos con Dionisio Montoya.

30 años después siguen trabajando para la misma empresa madrileña. Entre medias de estas tres décadas han quedado muchas experiencias y anécdotas vividas entre viajes, rutas de colegios, de trabajadores y multitud de servicios de todo tipo, que han servido para definir una trayectoria marcada por la profesionalidad, la fidelidad y el espíritu de trabajo, de dos conductores que por encima de todo se han ganado el respeto y la admiración, como personas, de sus jefes, de sus compañe-

ros y de todos los clientes con los que han viajado.

Hnos. Montoya ha querido reconocerles a ambos tantos años y tantos km de fidelidad y buen hacer, entregándoles un reloj a cada uno con su nombre grabado y el de la empresa.

Con tantos años conduciendo han cubierto ya mas 4 veces la distancia que separa a nuestro planeta Tierra de la Luna, por lo que perfectamente se puede decir que han hecho más km que un astronauta.

Aunque ya les quedan menos km por hacer, antes de su jubilación, a buen seguro acabarán completando una vez más la misma distancia entre nuestro planeta y el conocido astro que gira a nuestro alrededor. El acto y la entrega de los relojes se realizó recientemente en las oficinas de Hnos. Montoya y corrió a cargo de su Presidente, Dionisio Montoya del Amo. También asistieron Anabel Alonso, (Directora de RRHH), Alfonso Montoya (Director de Operaciones) y José Luis Conde (Gerente).

OBITUARIO

Durante el presente año 2016 han fallecido Don Juan Carlos Cabello Moreno (propietario de la Empresa Travel Road, S.L.), Don Federico Ballesteros Lucas (hermano del D. Lorenzo Ballesteros - Empresa Busvision, S.L.), Dña. Maria de

la Fe López Barbero, esposa de D. Francisco Larrea Segovia (Empresa Autocares Francisco Larrea, S.A.) y Dña. Elena Lopez Del Olmo (socia fundadora de la empresa Autocares Del Olmo, S.A.).

7ª EDICIÓN DEL MÁSTER DE DIRECCIÓN Y GESTIÓN DE EMPRESAS DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA

Este Máster ofrece a los empresarios y profesionales del transporte de viajeros una oportunidad única dentro del sector: formación para el desarrollo directivo y networking con la garantía de CONFEBUS y ESIC Business & Marketing School.

La fecha de inicio será el próximo mes enero de 2017. Esta edición tendrá una duración de 450 horas, de las que 405 serán lectivas, con un formato similar al de las anteriores ediciones, ejecutivo (viernes por la tarde y sábado por la mañana). El curso se impartirá en ESIC, en la sede de Arturo Soria, 161 (Madrid). Durante el Máster se hará un recorrido exhaustivo por todos los aspectos que necesita conocer quien asume tareas directivas en una empresa de transporte. Estos contenidos, transmitidos a través de las sesiones teórico-prácticas, serán contrastados, debatidos y analizados por ponentes y alumnado en un contexto cercano y próximo que proporciona un reducido número de participantes; elemento metodológico distintivo de la colaboración CONFEBUS-ESIC.

Temario

Las Áreas Formativas incluyen: Dirección General, Económico-Financiera, Marketing y Gestión Comercial, Recursos Humanos y Organización, Dirección de Operaciones y Jornadas de trabajo teórico-práctico.

Para su desarrollo se contará, en ponencias de diferentes temáticas, con la participación de directivos de empresas del sector, representantes de la Administración, así como de expertos en finanzas, marketing, organización, normativa y leyes, lo que permitirá al alumno una visión estratégica de la realidad empresarial del transporte de viajeros por carretera.



Cursos bonificados

Existe la posibilidad de que las empresas financien el Máster a través de las bonificaciones de la Fundación Tripartita. Desde CONFEBUS se facilitará toda la ayuda necesaria para realizar es-

ta gestión, sin ningún coste adicional. Para más información e inscripción puede contactar con el Departamento de Formación (Gloria de Eugenio) a través del teléfono 914 319 864 o del correo electrónico eguenio@dasintra.org

3 PASOS PARA GESTIONAR TU ENFADO CON INTELIGENCIA

Para gestionar inteligentemente cualquier emoción, el enfado en este caso, el primer paso es asumir que soy yo el que me enfado. Es decir, no me enfadan otras personas, ni las cosas, ni las situaciones. Me enfado yo al realizar una evaluación automática de lo que sucede.



El enfado, en concreto, se produce cuando no conseguimos alcanzar un objetivo deseado o no se produce una expectativa que teníamos.

En ese caso nos frustramos y, acto seguido, nos enfadamos y dirigimos nuestra rabia hacia lo que, o a quien, consideramos que ha sido el causante.

Pero el problema no es la emoción en sí, cuya intención es positiva porque envía información sobre tus necesidades y cómo vives las situaciones.

Se convierte en problema cuando la activación emocional es demasiado alta, de tal forma que puede resultar inmanejable.

A mayor intensidad emocional menor capacidad de razonamiento y más posibilidades de reaccionar impulsivamente.

También es un problema la duración. A mayor duración menos posibilidades de responder inteligentemente, ya que se suele producir una reiteración de

pensamientos improductivos focalizados en lo acontecido.

La intensidad emocional se puede gestionar de dos formas pacíficas. A corto plazo, ralentizando de forma consciente nuestra respiración, realizando el ciclo inspirar-espigar de forma más pausada, profunda y armoniosa.

Lo podemos hacer sentados, de pie o dando un paseo, dependiendo de lo que mejor te funcione.

A medio y largo plazo, practicando mindfulness o atención plena, a diario. Ello nos hará más conscientes de por qué y para qué se produce nuestro enfado, proporcionándonos mayor espacio y claridad para responder en lugar de reaccionar.

Lo que ocurre habitualmente es que desde que salió el orfidal, muy poca gente usa la respiración normal.

Porque es más fácil "tirar de píldora" que desarrollar la habilidad de gestionar emociones.

Pero esto no soluciona el problema de base sino que "anestesia la emoción" y, además, tiene efectos secundarios poco beneficiosos para la salud.

Respecto a la duración de la emoción, podemos gestionarla dirigiendo nuestra atención al objetivo real que queremos conseguir, buscando una solución.

Lo que ocurre es que nos solemos focalizar en lo que percibimos como obstáculo.

Si es un objeto lo podemos golpear o incluso lanzar.

Si es una persona solemos gritar, insultar, recriminar, despreciar, desacreditar y, en general, herir de una u otra forma.

Estamos reaccionando a nuestro enfado, no gestionándolo. Y mucho menos respondiendo inteligentemente.

Con la posibilidad añadida de entrar en un bucle de ataques recíprocos que pueden tener consecuencias desfavorables para ambos.

De esta forma, el siguiente paso es preguntarme por el "para qué" de mi comunicación. ¿Qué es lo que quiero conseguir?

Si lo que quiero conseguir es mi objetivo, necesidad o expectativa, será muy poco inteligente dedicar tiempo y energía en atacar la cosa o persona.

Será muchísimo más productivo focalizarme en lo que quiero y plantearme soluciones alternativas, incluso tratando que la otra persona me ayude una vez le explique, sosegadamente, lo que necesito.

Y si ya quiero rizar el rizo y aprovechar mi enfado para conocerme un poco mejor, puedo indagar en qué filtro mental puede estar activando mi enfado.

Ello me dará pistas sobre posibles creencias irracionales, mapas mentales poco útiles o errores cognitivos que quizá necesiten un ajuste más realista y saludable.

Trabajar eficazmente en estos ajustes cognitivos me producirá bienestar personal y una mejor relación con mi entorno próximo. Es lo que llamamos, en líneas generales, inteligencia emocional.

Resumiendo, los 3 pasos que propongo para gestionar mi enfado de manera inteligente, son:

1. Aceptar que no me enfadan los demás, que me enfado yo.
2. Regular mi intensidad emocional, si es muy alta, antes de responder.
3. Preguntarme qué quiero conseguir con mi respuesta y buscar soluciones prácticas, no hirientes.

Imagínate qué potente y útil puede resultar esta habilidad aplicada al mundo laboral.

¿Cuántas frustraciones se producen en el día a día de un emprendedor, directivo o profesional?

Si desarrollas esta habilidad conseguirás mejorar tus resultados y tu bienestar, pudiendo desconectar por la noche



y dormir plácidamente hasta el día siguiente. Ello te permitirá volver a estar al 100% en la nueva jornada.

¿Y tú, respondes o reaccionas a tus enfados?....

Juan Pedro Sánchez.

Psicólogo del Trabajo y las Organizaciones.

Especialista en inteligencia emocional y autor del libro “La Palanca del Éxito, SL.: Activa tu inteligencia emocional y relánzate” (Kolima, 2016).

web: www.lapalancadelexito.com

twitter: @juanpsanchez

JORNADA COMPLIANCE PENAL PARA EMPRESAS DE TRANSPORTE

AETRAM ha asistido a la Jornada de Compliance Penal para empresas de Transporte, desarrollada por SOTEC, SGS y OLLERO ABOGADOS.

¿Conocen las empresas del Sector los riesgos penales en que incurren por el desarrollo de su actividad? Estos son algunos de los temas abordados en la Jornada:

- La responsabilidad penal de las personas jurídicas dentro de marco legal y situación actual, circular de la fiscalía General del Estado y primeras sentencias del Tribunal Supremo en la materia.
- Compliance Penal del Sector Transporte: Delitos vinculados al

sector. Integración del Modelo de prevención de delitos en la empresa del Sector Transporte: Aspectos prácticos. Obligaciones y Responsabilidades de Órgano de Administración.

- El modelo de prevención de delitos como sistema de gestión: ISO 19600. Convivencia con otros estándares ya implementados en la organización. Metodología para la puesta en marcha de un Sistema de Gestión de Compliance Penal y Herramientas de gestión de Compliance.

La Jornada se encontraba dirigida a CEOs, Compliance Officers, Directores de Responsabilidad Social Corporativa, Directores de Asesoría Jurídica, Directores de Riesgos, Responsables de Medio Ambiente, Responsables de Seguridad e Higiene, Responsables de Calidad, responsables de Comunicación, Responsables de Auditoría Interna, Responsables de I+D+I, además de todos aquellos profesionales del sector Transporte interesados en el ámbito del Compliance Penal.

PLAN DE FORMACIÓN 2016 - 2017

ANETRA - MINISTERIO DE FOMENTO

La Asociación Nacional de Empresarios de Transporte en Autocares, ANETRA, en colaboración con el Ministerio de Fomento ha iniciado, al igual que en convocatorias anteriores, el Plan de Formación Nacional 2016 - 2017, 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 necesitan 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 mencionado Plan, son de carácter totalmente gratuito y de modalidad presencial al estar subvencionados por la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento y, 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 12 alumnos. Como en anteriores años cabe la posibilidad de inscribir a un número inferior de trabajadores (1, 2, ...), estando, en este caso, supeditada la viabilidad de la acción formativa presencial a que se

cubra el curso con 12 alumnos de varias empresas de la zona. En ambos supuestos la consultora encargada de la impartición, se ocupará de coordinar todo el proceso.

En el cuadro adjunto se relacionan los cursos que se ofertan.

CURSOS	Nº HORAS
Curso de Tacógrafo Digital	8
Curso de Inglés nivel 1 para conductores	20
Curso de Perfeccionamiento en la conducción (Pesados)	10
Curso de Conducción Económica	8
Curso CAP formación continua	35
Curso de Mecánica para conductores	20
Curso de Prevención de Riesgos Laborales Básicos	10
Curso de Primeros Auxilios	10

CONSULTA Y RESPUESTA AL MINISTERIO DE FOMENTO SOBRE LA POSIBILIDAD DE CESIÓN DE TRABAJADORES ENTRE EMPRESAS

MINISTERIO DE FOMENTO
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE INSPECCIÓN DE ORDENACIÓN Y NORMATIVA. MADRID

Buenos días:

La presente es para realizar la siguiente consulta:

Varias de nuestras empresas asociadas nos están preguntando sobre la posibilidad de que un conductor contratado y dado de alta en una empresa "X" pueda prestar sus servicios como conductor en otra empresa "Y", al formar parte ambas Entidades dentro del mismo grupo o empresas que consolidan cuentas.

Agradecería una contestación a la mayor brevedad posible a fin de informar verazmente a nuestros asociados.

RESPUESTA DEL MINISTERIO DE FOMENTO

De: Buzón sgon

Asunto: RV: CONSULTA ALTA CONDUCTORES EMPRESAS DEL MISMO GRUPO

De conformidad con lo que se dispone en el artículo 54.3 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (en adelante LOTT):

“3. El personal utilizado por el porteador deberá encontrarse encuadrado en su organización empresarial de conformidad con las reglas contenidas en la legislación social y laboral que resulten de aplicación y deberá contar con las habilitaciones, certificaciones, licencias o autorizaciones que, en atención a las funciones que desarrolle, resulten exigibles en cada caso”.

Así pues, los conductores utilizados por cada empresa transportista deberán pertenecer a su organización empresarial, estando ligados a dicha empresa mediante cualquiera de las vinculaciones que resulten legales conforme a nuestro ordenamiento social y laboral.

Teniendo esto en cuenta, la regla general debe ser que dichos conductores se encuentren ligados a la empresa que presta el servicio a través del oportuno contrato laboral, estando dados de alta por aquélla en el Régimen General de la Seguridad Social o, excepcionalmente, encontrarse en situación de alta en el Régimen Especial de la Seguridad Social de Trabajadores Autónomos cuando se trate del propio empresario o de un familiar de éste hasta el grado de parentesco previsto en la normativa reguladora de la Seguridad Social.

Es cierto que la jurisprudencia laboral ha venido a admitir que, en determinados supuestos, los trabajadores de una empresa puedan prestar servicios en otra distinta si ambas pertenecen a un mismo grupo empresarial; pero ésta es una circunstancia excepcional cuya concurrencia no cabe presumir por los órganos de la Administración competente en materia de transportes.

Así pues, cuando un empresario transportista pretenda prestar sus servicios utilizando conductores dados de alta en la Seguridad Social por una empresa distinta habrá de acreditar ante la Administración de transportes que ello resulta legalmente admisible mediante la oportuna certificación referida a ese caso concreto, expedida por el órgano competente en materia de Trabajo y Seguridad Social.

Adicionalmente, en el supuesto concreto de los servicios regulares de transporte de viajeros por carretera de uso general, que se prestan a través del correspondiente contrato de gestión de servicios públicos, debe tenerse en cuenta lo dispuesto en el artículo 73.2.g) de la LOTT, que prevé que en el pliego de condiciones que ha de regir el contrato se prevea la dotación mínima del personal que el contratista deberá adscribir a la prestación del servicio.

Dado que se trata de una obligación específica que asume voluntariamente la empresa contratista en un procedimiento de contratación administrativa presidido por los principios de igualdad, publicidad y concurrencia, se considera que tal obligación deberá cumplirse con personal contratado directamente por la empresa contratista y no mediante la circulación de personal del grupo de empresas al que, en su caso, pertenezca, salvo en los supuestos de colaboración previstos en el artículo 76 de la LOTT y 83.4 y 85 de su Reglamento, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre.

AH/ES/MC

Subdirección General de Ordenación y Normativa de Transporte Terrestre

Dirección General de Transporte Terrestre

Ministerio de Fomento

CONSULTA AL MINISTERIO DE FOMENTO Y RESPUESTA SOBRE CÓMO ACREDITAR QUE UN CONDUCTOR ES DE RECIENTE INCORPORACIÓN EN UNA EMPRESA

MINISTERIO DE FOMENTO

Dña. ALICIA RUBIO FERNANDEZ

SUBDIRECTORA GENERAL DE INSPECCIÓN DE TRANSPORTE TERRESTRE.

La presente es para formular la siguiente consulta:

1º Con fecha 20 de junio 2013 una empresa asociada de Madrid recibió notificación de denuncia por "TRANSPORTE DE VIAJEROS DESDE MADRID HASTA LEON SIN APORTAR CERTIFICADO DE ACTIVIDADES QUE JUSTIFIQUE LAS ACTIVIDADES REALIZADAS POR EL CONDUCTOR DOCUMENTOS DE IMPRESIÓN DESDE LA FECHA 16/03/2013 HASTA LA FECHA 13/04/2013. TRANSPORTA 30 VIAJEROS ALGUNOS MENORES DE EDAD. PRESENTA ALTA EN LA EMPRESA CON FECHA 13-04-2013, SIN QUE ACREDITE ACTIVIDADES O SITUACION ANTERIOR. MANIFIESTA PROCEDER DEL DESEMPLEO, NO CUMPLIENDO NOTA ORIENTATIVA Nº 5 UE"

2º Con fecha 5 de julio 2013 se presentó escrito de alegaciones exponiendo, en síntesis, que el hecho no era ilícito pues el Certificado de Actividades no es válido para ello.

3º El pasado 20 de septiembre se recibió Resolución en la que se procedía a la rebaja de la sanción, no así el sobreseimiento dado que consideran existencia de infracción pues, "en los casos en que el conductor sea de nueva incorporación a la empresa realice servicios esporádicos el certificado se utilizará marcando con una cruz la casilla correspondiente "estuvo de permiso o descanso" extrañados ante esto nos pusimos en contacto con la Inspectora firmante quien nos comunicó la existencia de unas "instrucciones de inspección" en las que se indica esta obligación; instrucciones cuya existencia ha sido corroborada por el órgano de inspección de otra CCAA consultada.

Por ello, **necesitamos ACLARACION URGENTE** (teniendo en cuenta que hay una sanción pendiente de esta interpretación) sobre:

1º Existe algún precepto legal que establezca la obligación de una empresa de justificar la actividad de un conductor de nueva incorporación? Hay que recordar que:

- En ninguna de las consultas e interpretaciones de la DGT sobre el Certificado de Actividades se dice nada parecido, y son muchas las circunstancias que SI SE REFLEJAN
- La nota Orientativa 5 UE respecto a la interpretación sobre el Certificado de Actividades se refiere a la situación de "desempleo parcial" y no como este caso, a la de parado y sin actividad. (entendemos como lógico dado que la primera situación implica y afecta directamente a la empresa empleadora, no así en el segundo en la que se exigiría certificar y/o justificar la actividad desconocida realizada por un conductor ANTES de su contratación)

2º Existe, igualmente, algún precepto legal donde se establezca la obligación de llevar a disposición de los Agentes documento alguno que verifique la fecha de incorporación de un conductor en la empresa?

Esperando su respuesta a la mayor brevedad posible.

Atentamente,

María Isabel García Rivas

Directora

ASOCIACION NACIONAL EMPRESARIOS TRANSPORTES EN AUTOCARES

RESPUESTA DEL MINISTERIO DE FOMENTO

Buenas tardes

Existen unas instrucciones tanto a la Guardia Civil como a las Comunidades Autónomas en las que se señala que el Certificado de actividades sirve en carretera para justificar si por razones objetivas haya sido imposible el registro de datos en el tacógrafo.

Si por razones técnicas objetivas, los datos registrados por el tacógrafo no pueden demostrar que se han respetado las disposiciones del Reglamento 561/2006 se utilizará el certificado de actividades.

La realización de un transporte careciendo del "certificado de actividades" en los casos para los que están previstos en la Decisión de la Comisión 2009/959/EU, de 14 de diciembre, no es una infracción en sí misma. La infracción se produce por no llevar a bordo del vehículo, la documentación que justifique que, las actividades de los conductores, se ajustan al cumplimiento del R^o 561/2006. Esta carencia supondrá una infracción muy grave.

En el caso que el conductor sea de nueva incorporación y no pueda justificar en el tacógrafo los últimos 28 días puede llevar el certificado de actividades con la casilla 16 marcada, en caso contrario si el agente levantará un boletín de denuncia por falta de registros en el tacógrafo, deberá justificarse en alegaciones con la documentación correspondiente, que el conductor se ha incorporado a la empresa.

Un saludo

Alicia Rubio Fernández

**Subdirectora General de Inspección
de Transporte Terrestre
Ministerio de Fomento**

DISCONFORMIDAD CON LA RESPUESTA Y NUEVO ESCRITO DE ANETRA AL MINISTERIO DE FOMENTO

Buenos días Alicia:

Agradeciendo la rápida respuesta a nuestra consulta, nuevamente hemos de manifestar lo siguiente:

Entendemos que, de la misma, se desprende que en el supuesto de conductores de nueva incorporación PUEDEN llevar el certificado de actividades con la casilla 16.

El uso de la palabra PUEDE creemos que quiere decir que NO ES OBLIGATORIO sino OPCIONAL llevar este documento, por lo que, en caso de NO LLEVARLO y ser sancionado por no poder justificar en carretera las actividades de ese conductor durante estos 28 días, bastará con justificar documentalmente, y con posterioridad, la fecha de incorporación en la empresa (alta en SS, Contrato, etc.) para anular dicha sanción (dado que tampoco sería legalmente obligatorio llevar este último documento, aunque en la práctica la mayoría de conductores de reciente incorporación si lo lleven).

Entendemos que, esa obligatoriedad es por una interpretación que de la normativa europea hace ese Organismo (pues la norma en si NO lo exige) por lo que si ello es así, se debería haber informado no sólo a la Guardia Civil y organismos de inspección de CCAA, sino también y FUNDAMENTALMENTE a las Asociaciones de empresas representantes del sector o, en su defecto, al Comité Nacional para su información inmediata a los destinatarios de dicha obligación, es decir, a las EMPRESAS DE TRANSPORTE.

Por otro lado pensamos que no se ha tenido en cuenta el riesgo de obligar a una empresa a formalizar un Certificado de Actividades señalando la casilla 16 de permiso o descanso en base a las manifestaciones o testimonio de un conductor recién incorporado a la empresa.

Esperando CONFIRMACION de lo anteriormente expuesto a los efectos de informar correctamente a las empresas transportistas evitando interpretaciones erróneas.

Atentamente, M. García Rivas



MIGUEL GENABAT, DIRECTOR COMERCIAL DE NOGEBUS



¿Cuándo nace Nogebus?

NOGEBUS se constituye en julio de 2013 a raíz de la compra de la unidad productiva de NOGE S.L., por parte de SARTRUCK S.L., con la finalidad de seguir fabricando los productos de la marca NOGE.

¿Quién o quienes fundan la empresa?

SARTRUCK S.L., empresa especializada en la fabricación de vehículos blindados para el transporte de documentos y dinero en metálico y vehículos especiales para el transporte de mercancías, y con la incorporación de NOGEBUS S.L decide dar un paso hacia delante incorporando en su gama de productos vehículos destinados al transporte de personas.

¿Cuántos trabajadores tienen?

Actualmente contamos con un equipo de profesionales altamente cualificados con una amplia experiencia en el sector de carrocería.

¿Cuál es su actividad principal?

Es la construcción de carrocerías para el transporte de personas. Nuestra

filosofía corporativa se basa en proveer soluciones técnicas que se adaptan al uso cada vez más personalizado del desarrollo de la actividad de nuestros clientes y que reúnan a la vez, evolución, exclusividad, fiabilidad y seguridad sin perder el gusto por lo bello y tradicional. Esto lo fundamentamos en nuestros empleados y en el rigor del trabajo en equipo.

¿Dónde llevan a cabo su actividad?

La fabricación la desarrollamos en nuestra planta de Arbúcies (Girona) situada en la carretera que une las dos poblaciones Arbúcies – Sant Hilari Sacalm. Contamos con una superficie de 32.000m² y 15.000m² cubiertos donde realizamos todo el proceso integral de la fabricación de carrocerías y donde están ubicadas las oficinas centrales.

¿Qué gama de Productos ofrecen al mercado?

La gama de productos que actualmente ofrecemos se basa en dos líneas de producto altamente reconocidas en el mercado como son el TOURING y la gama Premium TITANIUM.

La gama TOURING, se adapta con dos tipos de configuración, motor delantero y trasero. Con motor delantero utilizamos mecánicas MAN e IVECO con longitudes desde 8.290m hasta 10.050m, capacidad máxima desde 28 plazas + guía + conductor hasta 41 + guía + conductor. Ambas están disponibles para ser adaptadas con PMR. La denominación comercial de la carrocería es el conocido TOURING H.

En la gama TOURING con motor trasero las mecánicas utilizadas son MAN, MB y SCANIA con dos alturas de carrocería TOURING HD y HDH y en longitudes que empiezan a partir de 9m hasta 15m en el HD y des de 12.20m hasta 15m en el HDH. Remarcar la última versión desarrollada del TOURING HD en una longitud de 13.200m y capacidad máxima de 63+ 2 guías + conductor, unidad polivalente pensada y destinada a cubrir el segmento de transporte escolar así como la posibilidad de realizar el discrecional de fin de semana o de corto/medio recorrido.

La gama más exclusiva que fabricamos es el reconocido TITANIUM. Está disponible a partir de 12.20m hasta 15m y las configuraciones necesarias para realizar cualquier tipo de servicio desde el de máxima capacidad al más exclusivo. Equipa lo último en avances tecnológicos, como la información de todos los servicios con la adaptación del sistema multiplexado además de ofrecer un diseño único.

El último escalón de la familia son la gama de microbuses, iniciando la fa-





En el caso de necesidad de recambios de productos de la marca NOGE, informar que desde julio de 2015 hemos creado una nueva división de recambios, NOGEBUS PARTS para atender di-

rectamente con mayor eficacia y eficiencia la demanda de nuestros clientes. El contacto vía email es recambios@nogebus.com y el teléfono es el 972.86.01.03



bricación en el segundo semestre de 2014 bajo el afamado SPRINTER de MB. Actualmente realizamos dos versiones de SPRINTER, la 519 y 516-D con personalización propia y que puede estar equipada con 16, 19 o 22 plazas + conductor y la segunda versión con PMR desde 1 hasta 6 PMR que es la capacidad total.

¿Qué Ventajas ofrece NOGEBUS?

Personalización y diseño: Ofrecemos una amplia gama con un conocimiento de las necesidades de nuestros clientes y una alta capacidad industrial para desarrollar y fabricar los productos necesarios para su utilización. Remarcar que nuestro ADN se basa en la personalización del producto que fabricamos.

Post-venta: Dedicamos una especial atención en este punto. Partiendo de una garantía de nuestro producto de cinco años y tres años en los elementos que incorporamos: aire, puertas, audio, butacas, ofreciendo la posibilidad de incrementarlo hasta llegar a los cinco años.

También enfatizar que hemos puesto en funcionamiento desde principios del año 2014 una unidad móvil para prestar un servicio en carretera en caso de ser necesario, además nos apoyamos en una red de servicios instaladas en todo el territorio nacional, además de contar en algunos puntos de servicio ubicado en Francia, Portugal e Italia.

POSTVENTA

UNA ASISTENCIA Y ATENCIÓN PROFESIONAL Y DE CALIDAD

NOGEBUS mantiene una red de servicios orientada al cliente, para proporcionar una asistencia profesional y de calidad. Aquí podeis consultar la red de talleres oficiales, con su ubicación, dirección, contacto, etc.

<p>NOGEBUS, S.L. Ctra. Hostalric a Sant Hilari, km. 19 07401 Arbúcies Contacto: Glòria Avellaneda Mail: info@nogebus.com Tel.: (+34) 972 86 01 03</p>	<p>EUROCAM C/ Tratado de París Nº6 Parc 40 Pínd. Subitabide 01230 Nanclet de la Oca (Alava) Tel.: (+34) 945 365 666</p>
<p>TALLERES HERMANOS SOTO RODRIGUEZ, S.A. Avenida de los Reales, 407 28021 Madrid Tel.: (+34) 91 684 86 60 Fax: (+34) 91 684 86 68</p>	<p>PEPCOMSYSTEM C/ Calidad, 58 28906 Cetafe, Madrid Tel.: (+34) 914 74 48 34</p>
<p>DERCAR, S.A. C/ Del Plom, 9-11 Zona Franca 08038 Barcelona Tel.: (+34) 622 438 364</p>	<p>ELIMASERNA Camino de los Ilanós, 595 28021 Madrid Tel.: (+34) 669 454 367</p>
<p>PAREZO, S.L. Camino Errementari Bidea 1/1 48180 Leku, Bizkaia Tel.: (+34) 944 53 31 01</p>	

GOODYEAR COACH, EL PRIMER NEUMÁTICO ESPECÍFICO PARA AUTOCARES DE LA MARCA AMERICANA

Una encuesta encargada recientemente por Goodyear revela que el 89% de las flotas de autobuses y autocares entrevistadas consideraban el aumento en el coste del combustible el principal reto para el sector del transporte por carretera. Asimismo, de la encuesta se desprendía que, en general, el coste por kilómetro es el factor de los neumáticos para autobuses y autocares a la que los operadores dan más importancia; mientras que el 64% de los participantes la consideraron una de las mayores prioridades o muy importante. La segunda fue la eficiencia de combustible/resistencia a la rodadura (62%), y la tercera el kilometraje (58%). A continuación se encontraban el confort y el agarre sobre mojado con un 54% y un 48% respectivamente.

Las nuevas gamas de neumáticos Goodyear Coach responden a las necesidades que los operadores de flota europeos revelaron en la encuesta y ofrece unas prestaciones generales y unas clasificaciones en la etiqueta excelentes.

El Marathon Coach es un neumático para todas las posiciones, utilizable a lo largo de todo el año. Se caracteriza por un diseño asimétrico exclusivo, que ofrece un desgaste uniforme y excelente kilometraje, así como un alto nivel de confort. El desgaste desigual del neumático, ha supuesto siempre un grave problema en los neumáticos de los autocares modernos ya que merma su vida útil. El diseño asimétrico que Goodyear ha desarrollado específicamente para el Marathon Coach, responde a este problema.



Los nuevos neumáticos para autocar de Goodyear integran una combinación de tecnologías llamada TravelMax. Entre estas tecnologías se incluye el compuesto de banda Silefex, un dibujo asimétrico y una carcasa del diseño más avanzado. TravelMax es clave para poder ofrecer las prestaciones de estos neumáticos en su conjunto. Una ventaja adicional con la que ambos cuentan, es una mayor capacidad de carga en el tamaño 295/80R22,5, que da lugar a un índice de carga de 154, que representa 3.750 kg.

A pesar de que Goodyear ha sido uno de los principales proveedores del sector del autocar durante muchos años, éstos son los primeros neumáticos específicos que la firma saca al mercado. Las pruebas realizadas a ambos neumáticos han demostrado sus excelentes prestaciones y la satisfacción que generan en el consumidor. Los nuevos diseños y la importancia de la tecnología TravelMax son 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.

“Estamos muy contentos con la respuesta tan positiva que hemos recibido de los operadores que han probado nuestros nuevos neumáticos Marathon Coach y Ultra Grip Coach.” declaró Boris Stevanovic Director de Marketing de Neumáticos para Camión de Goodyear Dunlop EMEA. “Nuestra encuesta confirma que los parámetros de rendimiento en los que nos hemos centrado al desarrollar estos neumáticos responden a las demandas de los operadores de flotas de autocares”.





Pruebas con clientes

Antes de lanzar los nuevos neumáticos al mercado, Goodyear realizó pruebas con clientes de la gama Marathon Coach durante casi dos años en las que participaron seis empresas de autocares europeas diferentes entre 2010 y 2011. Para estas pruebas se contó con un total de 28 vehículos.

“Los nuevos neumáticos Marathon Coach son perfectos en la relación coste por kilómetro y en el desgaste uniforme,” declaró Ad Bruintjes, dueño de Royal Coach Travel, una flota de autocares con base en Bélgica que opera viajes de larga distancia. “Probamos los nuevos neumáticos Marathon Coach en nuestros autocares durante un año y medio. Su diseño asimétrico realmente marca la diferencia. En los neumáticos que usábamos antes se desgastaba sobre todo el hombro exterior, pero los nuevos Marathon Coach se desgastan uniformemente, permitiendo así un mayor kilometraje y por tanto una reducción de gastos. Todos los conductores de mi flota están de acuerdo en que el nivel de ruido exterior es muy bajo y en que con ellos conducen con más comodidad que con ningún otro neumático que hayan usado antes”. Goodyear también realizó pruebas con clientes de los neumáticos Ultra Grip Coach. En dichas pruebas participaron un total de 15 autocares con cinco operadores en diferentes países europeos.

“Estamos muy satisfechos con los resultados de las pruebas, en las que tomamos parte, para evaluar las prestaciones de los nuevos Ultra Grip Coach de Goodyear ” declaró Jos Derkum, Director Técnico de la empresa luxemburgue-

sa de autobuses y autocares Sales-Lentz. “Los tests salieron muy bien y nos impresionó especialmente la buena tracción en carreteras invernales y la uniformidad del desgaste, que implica un muy buen kilometraje”.



SISTEMA CONCESIONAL (II). PROCESOS LICITACIONES FOMENTO. INFORME FEDEA

La Fundación de Estudios de Economía Aplicada (Fedea) se ha fijado en el transporte interurbano regular general y ha publicado este año un estudio en el que analiza como se ha desarrollado el proceso de licitaciones de las líneas de Fomento, desde que se iniciaron en 2007 hasta el pasado año 2105.

Cuando solo existe competencia para acceder a las líneas, las características del sistema de adjudicación de las mismas son esenciales para determinar el grado de competencia entre las empresas.

A continuación y siguiendo el informe de Fedea, analizamos el proceso de adjudicación de las líneas que se ha desarrollado en estos últimos 8 años, así como las circunstancias que le han acontecido. Este proceso se divide en cuatro etapas de acuerdo con los sucesivos cambios en los pliegos.

Protocolo. Primeros pliegos

A partir de 2007 tiene lugar el progresivo vencimiento de las concesiones otorgadas al amparo de la LOTT, tanto pa-

ra las que se convalidaron, como las otorgadas por concurso. La mayor parte de los vencimientos se produce entre 2007 y 2013, y algunas en 2018.

Fomento negocia y acuerda con los distintos agentes implicados un protocolo para fijar los criterios de los concursos. En 2008 la CNC publica un informe muy crítico con dicho protocolo por la falta de incentivos a la competencia en los pliegos y por facilitar la continuidad del titular vigente de la concesión, destacando el reducido peso de precio y expediciones, la valoración de subrogación de plantilla del titular vigente, los excesivos requerimientos de solvencia técnica, el derecho de preferencia, los largos plazos de duración de las concesiones, el amplio margen de discrecionalidad administrativa y la excesiva valoración de los criterios no económicos.

Tras este informe de la CNC, Fomento modifica algunos puntos del protocolo por lo que da lugar a unos segundos pliegos.

Solo tres empresas concentran al 70% de los viajeros/km transportados



Protocolo reformado.

Segundos Pliegos.

El protocolo reformado recoge algunas de las recomendaciones de la CNC y tienen el consentimiento de los firmantes del mismo.

Sin embargo en marzo de 2010 la CNC emite un nuevo informe en el que reconoce que se han mejorado determinados aspectos del protocolo que mejoran la competencia, pero considera que resultan insuficientes.

Además una empresa del sector, Globalia, inicia en 2008 un proceso de interposición de recursos contra cada uno de los concursos. Estos recursos se basaban en que los pliegos de los concursos eran contrarios a la libre competencia. El Tribunal Superior de Justicia de Madrid falló a favor de esta empresa y los pliegos fueron anulados.

Terceros pliegos

El Ministerio de Fomento aprueba un tercer grupo de pliegos e inicia un nuevo proceso de licitación a partir de agosto de 2011. Estos nuevos pliegos suponen otro avance en términos de competencia, pero se siguen manteniendo elementos que la restringen.

Una novedad es que se obliga al adjudicatario a subrogarse como empleador, solo para los conductores asignados a la concesión. Los pliegos anteriores no tenían esta obligación pero, la alta puntuación que daban (15 sobre 100) suponía una subrogación de facto.

Además mantienen unos requisitos excesivos para licitar, lo cual favorece a las empresas titulares. Igualmente los pliegos contemplan el derecho de preferencia.

Nuevamente los recursos fueron recurridos por considerarse contrarios a la competencia y Fomento optó por desistir.

Cuartos pliegos

En junio de 2014 se inicia un nuevo proceso de licitación con nuevos pliegos que en principio evitan las restricciones a la competencia establecidas



La recaudación media por km recorrido en las líneas de Fomento en 2014, fue de 1.403 euros/km

Que es Fedea

Fedea es una fundación de estudios económicos nacida en 1985. Actualmente está patrocinada por los principales bancos de nuestro país (Santander, BBVA, Sabadell, Popular, Bankia, La Caixa), y por empresas como Repsol, Telefónica, Iberdrola, Abertis...

El objetivo de Fedea es el de influir positivamente en la sociedad, investigando sobre las cuestiones económicas y sociales más importantes de nuestro tiempo y divulgando con posterioridad esa investigación. De esta manera la Fundación intenta ser un puente entre el mundo académico, la sociedad civil y los gestores públicos para aunar esfuerzos con vistas a contribuir al progreso de la sociedad española.

Trabajan para conseguir que buenos investigadores dediquen parte de su tiempo a transmitir sus análisis y propuestas a la sociedad, contribuyendo así a enriquecer el debate público sobre las cuestiones más relevantes para el buen funcionamiento de la economía española, su crecimiento sostenido y el bienestar de sus ciudadanos.

Durante sus 30 años de existencia, la Fundación ha aportado a la sociedad y en especial a sus agentes decisores, análisis y propuestas de reformas estructurales sobre temas muy variados que han influido positivamente sobre el diseño de la política económica española.

Fedea se ha convertido en un referente independiente, objetivo e imprescindible en los debates económicos clave en España, a los que aporta racionalidad económica para la toma de decisiones.

A día de hoy Fedea es el principal think tank económico de nuestro país, con impacto nacional e internacional.

Además de estar presente de forma permanente en los medios de comunicación de ámbito nacional, un reflejo del éxito de Fedea es su repercusión cada vez mayor en los medios económicos internacionales y su fluida interlocución con los principales organismos económicos internacionales (FMI, OCDE, y CE), que regularmente consultan a Fedea sobre distintos aspectos de nuestra economía en sus visitas a España.



en los anteriores y que fueron anulados por los tribunales. Se valora más el precio y las expediciones, variables que determinan la decisión de los usuarios.

Sin embargo de nuevo se introducen otros temas que no son bien considerados para la libre competencia.

Se establece un canon a pagar a la Administración por parte del adjudicatario. Este tema es valorado negativamente por la CNC por considerar que altera la dinámica competitiva. Además el pago encarece el coste del servicio.

En diciembre de 2014 Asintra y Fenibus y con la oposición de Anetra, firman junto a CCOO y UGT un acuerdo marco estatal que contempla la subrogación de todos los trabajadores. A raíz de la firma de este acuerdo, los cuartos pliegos incluyen una referencia explícita al resto de personal de la concesión (taquilleros, talleres, administración, gestión, explotación, logística y demás departamentos) que se considera que también están afectados por la subrogación.

Se exige experiencia en los tres últimos años en el sector de transporte de viajeros por carretera con un número de vehículos igual o superior al exigido en el pliego.

Más de la mitad de los viajeros en España utilizan el autobús, superando a la media de países de nuestro entorno

Se conceden 35 puntos a criterios cuya cuantificación depende de un juicio de valor no evaluable por fórmulas (confort, material móvil, atención al público, conectividad e intermodalidad, seguridad, eficiencia energética..)

Cabe destacar que el 29-10-2015 el TSJM sentencia que el Pliego solo considera personal estrictamente necesario para prestar servicio a los conductores y solo admite por tanto como personal con derecho a subrogación al personal de esta categoría.

Escasa participación de los discrecionales

En todos estos procesos de licitación se contempla que la participación de las empresas discrecionales y concretamente de las empresas de AETRAM es muy baja. Las razones de esta falta de interés, serían objeto de un nuevo estudio, puesto que los discrecionales siempre han considerado que las em-

presas de transporte regular tienen mayores posibilidades de crecimiento y de rentabilidad de sus flotas, como se ha podido observar en la diferencia que se ha creado entre ambas, sobre todo en los últimos 20 años.

Resultados licitaciones

En las líneas que han salido a licitación hasta diciembre de 2015, además de lo comentado anteriormente de la baja participación de empresas de AETRAM, se aprecia que a medida que han ido mejorando los pliegos, ha ido aumentando el número de licitadores. También se observa que en las líneas de débil tráfico ha habido menos ofertas que en las más importantes. Como ejemplo la ruta Madrid - Algeciras, con más de 220 millones de viajeros/km, recibió 16 ofertas.

Por otro lado, salvo casos contados (Madrid- Ávila, Alicante-Cartagena...) la mayoría de las líneas están siendo adjudicadas a los titulares anteriores.

SISTEMA CONCESIONAL (II). SITUACIÓN ACTUAL, POSIBLES CAMBIOS PARA AFRONTAR A COMPETIDORES EMERGENTES

El transporte interurbano en autobús es un sector menos estudiado que sus principales competidores (ferrocarril y aviación) seguramente porque no requiere una infraestructura propia y eso hace que se aleje de los debates políticos y económicos.

Regulación del sector

El transporte interurbano regular general, según la Ley 16/1987 de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOOT) es aquel cuyos trayectos tienen un itinerario preestablecido con sujeción a horarios y calendarios prefijados, tomando a los pasajeros en paradas fijas entre distintos términos municipales. No comprende por tanto al transporte discrecional y al regular de uso especial dirigido a colectivos especiales.

El transporte interurbano regular está considerado como servicio público de interés general y se presta me-

dante la concesión de un contrato de gestión a un operador privado, a través de un concurso público.

La concesión se otorga en exclusiva y la empresa ganadora presta el servicio en régimen de monopolio durante el periodo de vigencia de la concesión.

Concentración del sector.

De pequeñas empresas a grandes grupos

Originariamente las concesiones se otorgaban a pequeñas empresas que operaban una única línea ubicada en su zona. Esto hizo que la estructura del

sector fuera muy atomizada. En los últimos años se está produciendo un proceso de adquisiciones y fusiones, con entrada de grandes grupos extranjeros, que ha dado lugar a un aumento significativo del grado de concentración.

Según datos de 2015 solo tres empresas concentran al 70% de los viajeros /km transportados. De ellas Alsa es la primera con más del 50%.

Perfil de los viajeros

El autobús es más utilizado por familias de renta baja. Por otro lado un tercio son de edades comprendidas en-





La liberalización puede hacer más flexibles a las empresas para competir con otros modos de transporte

tre los 15 y los 29 y otro tercio por personas mayores de 50 años.

Demanda de viajeros ligada a los ciclos económicos

La evolución de la demanda de viajeros en los últimos 20 años ha estado relacionada con la evolución del PIB, con un crecimiento significativo en la etapa de expansión económica y un descenso también acusado a partir de 2007 con la crisis financiera e inmobiliaria.

Rentabilidad de las líneas

En 2014 el número de líneas de Fomento era de 86 con una ocupación media de 22 viajeros por vehículo, una longitud media de 881 km por línea y una

recaudación media de 1,403 euros por km recorrido.

Existen grandes diferencias entre unas líneas y otras. Mientras algunas transportan menos de 300.000 viajeros/km año, otras llegan a transportar más de 300 millones. En cuanto a la recaudación, 40 concesiones recaudan menos de un millón de euros al año, y solo 11 recaudan más de 10 millones.

Cuota de mercado. Competencia intermodal en aumento.

El autobús regular transportó en España a 651 millones de viajeros en 2014, lo que supone un 52% del tráfico interurbano interior. En nuestro país el transporte en autobús tiene mayor re-

levancia que en otros países de nuestro entorno.

Este dominio, en los últimos años se está viendo amenazado seriamente por el resurgir de otros modos de transporte. Por un lado la liberalización del transporte aéreo ha impulsado las compañías de bajo coste. Por otro lado las políticas de apoyo a la alta velocidad, con la creación de nuevas líneas ferroviarias y las agresivas políticas tarifarias incluso por debajo de costes, stán absorbiendo parte del tráfico del autobús en la media y larga distancia. Además mas recientemente se han incorporado nuevas formas de competencia a partir de la mal llamada seguramente "economía colaborativa".

Dificultades del sistema concesional para competir con otros modos de transporte

El sistema de concesiones entraña diversas restricciones para hacer fren-

te a la creciente competencia, entre otras una menor flexibilidad tanto para fijar tarifas, como para ofertas diferentes itinerarios y número de expediciones. Es difícil justificar dar libertad en la fijación de tarifas y/o servicios a empresas que gozan de un monopolio, aunque sea temporal.

Posibles soluciones para modernizar el sistema y hacerlo mas competitivo. La liberalización.

La liberalización de las líneas con suficiente demanda, introduciendo competencia en ellas permitiría a los operadores ser más flexibles y poder ofertar mejoras significativas y más atractivas en diversidad, calidad y precio para el usuario.

Por otro lado en las líneas necesarias pero no rentables se podría seguir con el sistema concesional, siendo estas subvencionadas.

La experiencia europea muestra que la competencia es posible

Hay un nutrido número de países en los que el transporte interurbano está

desregulado y en el que la iniciativa de servicio reside en los operadores. Entre otros están Reino Unido, Suecia, Noruega, Italia y Polonia. Recientemente se han unido también Alemania y Francia. España es de los pocos países en los que la iniciativa sigue en manos de la Administración Pública.

Inconvenientes de la liberalización

El intenso proceso de concentración observado en todos los países, así como el posible control de activos esenciales como estaciones, áreas de servicio o talleres por parte de algunos operadores, pueden afectar negativamente a la competencia y repercutir en mayores precios y/o una menor calidad de servicio.

En 2009 En Reino Unido se investigó a los cinco mayores grupos de trans-

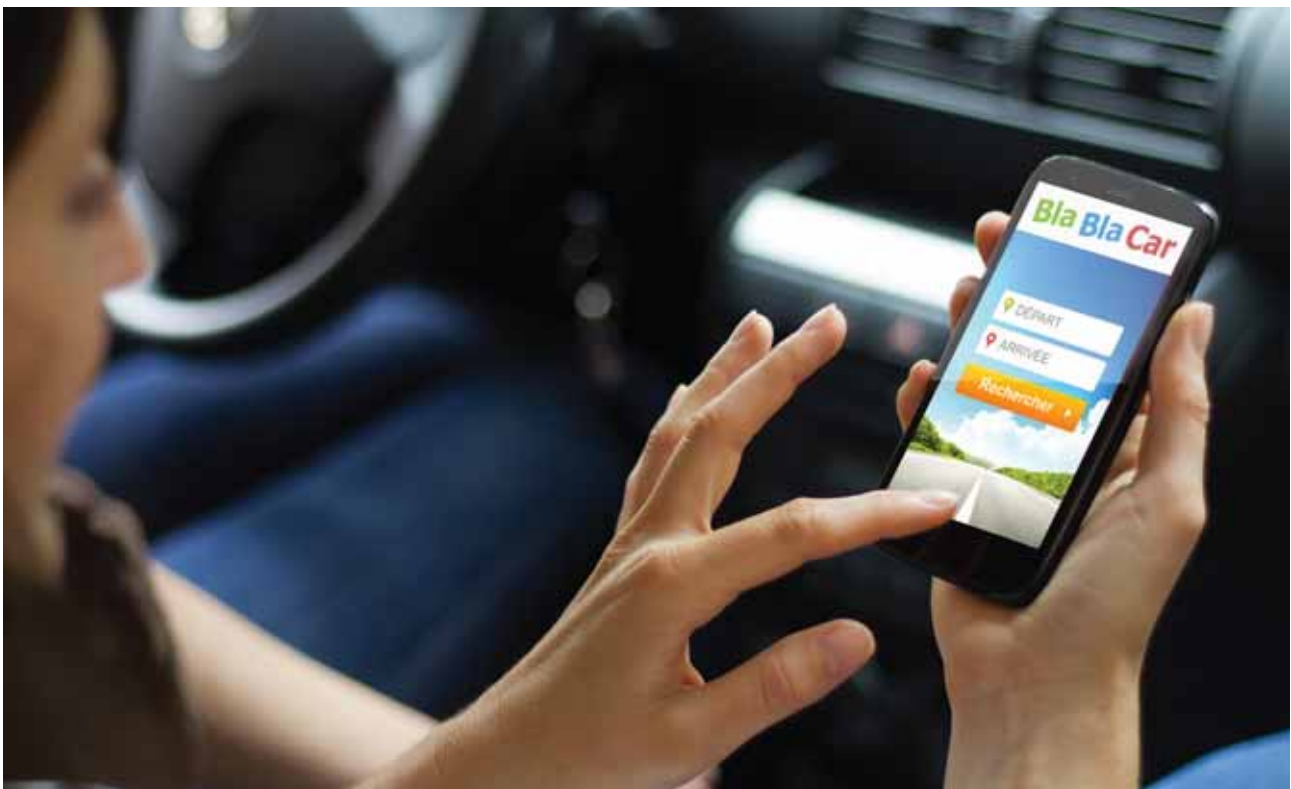
porte del país por posibles distorsiones en el mercado. En Alemania después de dos años de liberalización se advierten comportamientos de monopolio, duopolio o triopolio que están teniendo impacto en los precios.

En España como se ha comentado anteriormente se está produciendo un proceso de concentración que puede llevar también a que si en algún momento se produjera la liberalización, esta podría estar condicionada a posibles distorsiones del mercado.

Las grandes diferencias de tamaño y de recursos que se están produciendo entre empresas puede ser un obstáculo para el ejercicio de la libre competencia en igualdad de condiciones.

José Luis Conde

La brecha que se está creando entre varios grupos grandes de empresas y el resto, hace pensar que en caso de liberalización del mercado, se podría alterar la libre competencia



IRIZAR PRESENTA SU NUEVO AUTOCAR I6

Tras el lanzamiento del nuevo buque insignia de Irizar, el i8, llega el nuevo i6, que cubrirá el segmento de autocares de alta gama sin llegar a ser el top de la familia Irizar.



El nuevo i6 estará disponible en dos alturas, 3,50m y 3,70m, para completar la altura única del i8 de 3,80m. También se ofrece en 5 longitudes: 3 de ellas de dos ejes (10.80m 12.20m y 12.90m) y otras 2 en tres ejes (14m y 15m).

Estará disponible tanto en versión integral como para carrozar. En el ca-

so de ser un vehículo completo, contará con motor DAF Euro 6, y en el caso de ser carrocería se ofrecerá sobre todos los chasis.

Su estética exterior sigue la del i8, lanzado el pasado año en Busworld Kortrijk 2015, con frontal y trasera de líneas modernas en forma de V y ópticas full led. También se asemeja en su accesibilidad a las áreas de maletero y mantenimiento. Los laterales tienen detalles en aluminio y nuevas tapas en los pasos de rueda.

En cuanto al interior, su iluminación también es full led y su estructura es multiplexada tanto para versión integral como carrocería. El puesto de conducción y las defensas son un diseño

innovador, igual que las butacas, que han sido desarrolladas por Irizar específicamente para el nuevo i6. Desde hace algún tiempo ya se han instalado en otros modelos i6 de la versión anterior, de modo que se han podido testar sobradamente. Son asientos preparados para incorporar todo tipo de funcionalidades, mejoras multimedia y equipos de retención de seguridad.

De modo opcional, en lugar de ser de serie como ocurre en el i8, se puede equipar con MMI, un sistema que integra los sistemas GPS, de confort y multimedia. Siguiendo la estela del i8, el nuevo i6 cuenta con una estructura diseñada con los últimos avances en seguridad activa y pasiva.

MAN TENDRÁ MICROBUSES COMPLETOS Y CARROZADOS

El fabricante alemán desembarca por primera vez en su historia en el segmento de las furgonetas con el modelo TGE, del que habrá versión microbús completo hasta 9 plazas y también chasis cabina y frontis para carrozar en nuestro mercado.

Basándose en la furgoneta TGE, MAN lanzará al mercado la versión minibús de fábrica. Estará disponible a la par que la furgoneta y se ofrecerá para un máximo de 3,5 toneladas y hasta 9 plazas con diferentes tracciones y alternativas tanto de motor como de caja de cambio. Contará con asistente de conducción, lo último en sistemas de seguridad y confort y cierta flexibilidad de personalización.

Sin embargo, para cubrir al milímetro las necesidades reales de sus clientes, MAN apostará por los acuerdos estratégicos con algunos carroceros que trabajan en el mercado español. Para ellos, la furgoneta estará disponibles

tanto el chasis como frontis. Gracias a esos acuerdos con los carroceros se podrán acortar notablemente los plazos de entrega y ajustar la oferta conjunta al negocio de cada cliente. Para esta colaboración nace el programa Vans to go.



OTOKAR EXHIBE SU AMPLIA GAMA DE AUTOBÚS Y AUTOCAR EN IAA

Tras seis años liderando las listas de ventas de autobus y autocar de Turquía, y un incremento en sus exportaciones del 35% durante los primeros 8 meses de 2016, Otokar llegó a IAA con una gama de vehículos que cubre desde los 7 metros hasta los 12 metros

Otokar mostró sus modelos Navigo T (midibus para grupos de hasta 35 pa-

sajeros), Vectio T (vehículo de 10 metros orientado al segmento del turismo), Territo U (suburbano de 12 o 13,26 metros con capacidad para 84 pasajeros) y Kent C (autobús urbano de 12 metros para 99 pasajeros), todos ellos premiados por su diseño, tecnología, durabilidad y ergonomía en diferentes mercados internacionales.



VOLVO APUESTA EN IAA POR SOLUCIONES EFICIENTES Y LA SEGURIDAD VIAL Y LABORAL



Por primera vez se pudo ver en IAA toda la gama de autobuses electrifica-

dos de la marca Volvo: híbridos, híbridos-eléctricos y eléctricos puros. Su propuesta de electrificación del transporte público pasa por ofrecer soluciones completas, no sólo vehículos, teniendo en cuenta el suministro energético, el mantenimiento, la monitorización del sistema y el propio diseño para adecuar cada red a diferentes tipo de ciudad. Para mejorar la eficiencia cuenta con el Sistema Dynamic

Chassis Lowering, la nueva versión de caja Volvo's I-Shift y la función I-See. A esta apuesta medioambiental se suma también sus nuevos desarrollos en materia de seguridad: El Pedestrian and Cyclist Detection System (detector de peatones y ciclistas) y el Volvo Dynamic Steering (VDS), que permite adaptar al máximo el puesto del conductor y mejorar la conducción y amortiguación para evitar lesiones laborales al volante.

TOMTOM TELEMATICS Y CONTINENTAL UNEN FUERZAS

TomTom Telematics y Continental han anunciado en el marco de IAA su colaboración para crear una solución de registro de datos más eficiente para vehículos de carga de mercancías. La nueva integración vincula a TomTom WEBFLEET con TIS-Web, que actualmente forma parte de VDO Continental. Los gestores de flotas que utilicen la nueva solución tendrán un mayor control sobre los datos del tacógrafo digital. La descarga automática de datos del ta-

cógrafo desde los vehículos de la flota, así como la carga automática de los datos del tacógrafo a TIS-Web, ayudarán a mejorar el cumplimiento de la legis-



lación vigente. Como TIS-Web también analiza y evalúa los datos del tacógrafo, permitirá incrementar la eficiencia de la flota facilitando que los gestores de flotas reduzcan las interrupciones no deseadas en la planificación de los vehículos. La nueva aplicación - WEBFLEET TachoShare TIS-Web Connect - está disponible para los clientes a partir de octubre de 2016, inicialmente en Alemania, Austria y Suiza, y a continuación en otros países de Europa.



VOLVO LANZA EL AUTOBÚS SUBURBANO COMPLETO VOLVO 8600

El nuevo Volvo 8600 es un vehículo versátil que ofrece al operador seguridad, calidad, capacidad y ahorro de costes. Podrá realizar tanto servicios suburbanos de autobús como rutas escolares o de empresas.

Es un autobús 100% Volvo, por fuera y por dentro, que comparte un 30% de sus elementos con otros modelos completos del grupo, como el 8900. Estas sinergias permiten optimizar costes y ofrecer un producto muy competitivo. Reducir las opciones disponibles de equipamiento supone un ahorro de costes en la producción del vehículo, sin embargo, Volvo sí ofrece un margen de personalización para que cada operador pueda elegir algunos elementos de su preferencia en cuanto a tapizado, portapaquetes, elevador PMR... Por ejemplo, además de elegir entre dos longitudes y dos potencias de motor, es posible optar por elevador CarOil o Dholandia y también diferentes tapizados, butaca fija o reclinable o tipo de portapaquetes.

Características

El Volvo 8600 es un autobús de 2 ejes y piso medio. Está disponible en dos longitudes: 12,5 y 13,2 metros. Su capacidad puede llegar hasta los 59 pasajeros. Su altura es de 3,2 metros y su ancho de 2,55 metros.

Precisamente por su escasa altura, el vehículo consigue mejorar considerablemente su aerodinámica y reducir mucho el consumo de combustible. Además, para su propulsión se ha elegido el conocido motor de 8 litros D8 Euro 6, que se ha montado ya en más de 3.400 vehículos en circulación y que ha demostrado su gran eficiencia. Está disponible en potencias de 320 CV y 1200 Nm de par o 350 CV y 1400 Nm.

El vehículo puede montarse con dos cajas cambio: la automática ZF Ecolife y la semiautomática Volvo. La nueva generación de cajas de Volvo se ha optimizado y ha mejorado también su mantenimiento.

Seguro y confortable

Este vehículo cuenta con un salpicadero ajustable que da facilidad de acceso a todos los mandos. La gran ergonomía del puesto, así como una excelente visibilidad, mejoran si cabe la seguridad de este modelo Volvo. A los sistemas EBS (Sistema de Frenado Electrónico) y ESP (Programa de Estabilidad Electrónica) se suma la barra anti-empotramiento delantera y una carrocería reforzada.

Para la comodidad de los pasajeros, Volvo ha conseguido reducir el nivel de ruido en el interior y crear una atmósfera de luz natural gracias a sus amplios ventanales con lunas extratintadas que absorben el 20% de la luz, que aportan un gran aislamiento térmico. Se ha reforzado el sistema de aire acondicionado con equipos Eberspächer de 32 kW y calefacción por convectores. También cuenta con sistemas de acceso para personas de movilidad reducidas y puertas de la marca Masats, así como asientos Kiel.

El Volvo 8600 no sustituirá a ningún modelo y será complementario de la venta de chasis para carrozado, que para la marca supone un 50% de sus ventas.

LA IMPORTANCIA DE TENER PRESENCIA ONLINE

El 75% de los españoles elige el destino de sus viajes influido por Internet y el 71% de los españoles reservará sus vacaciones por Internet este año, lo que supone un aumento con respecto a 2015 (69%), una tendencia que va en aumento.



Estos son algunos de los resultados que se extraen de la encuesta realizada por One Poll para lastminute.com entre enero y marzo de 2016. En ella han participado 6.000 adultos europeos: 1.000 en España, 1.000 en Francia, 1.000 en Italia, 1.000 en Alemania y 2.000 en el Reino Unido. El estudio se dio a conocer el pasado 17 de mayo, Día Mundial de Internet.

Los españoles hacemos cada vez menos casos de los consejos y experiencias de amigos y familiares y de las ofertas que se publican en los medios tradicionales para planificar nuestras vacaciones y escapadas. A cambio va en aumento la confianza en los blogs, las redes sociales y todos los formatos digitales especializados en viajes y excursiones.

Los españoles, grandes usuarios de Internet

De los cinco países estudiados, España es el segundo que más usa la información de la nube para cerrar sus vacaciones (75%) solo por debajo de los italianos (78%) y superando a los franceses (71%), alemanes (64%) y británicos (59%).

A la hora de cerrar billetes y reservas online, ocupamos el tercer lugar en el ranking europeo (71%), por detrás de británicos (74%) e italianos (72%).

Enganchados a los móviles

El auge del comercio electrónico está muy vinculado a la introducción de los smartphones. España es uno de los países donde más rápido ha penetrado esta tecnología.

Ya es un hecho que hay más teléfonos móviles que personas en el mundo. El número total de líneas móviles a finales de 2015 era de unos 7.300 millones.

Según el último Mobility Report de Ericsson, el 45% de las suscripciones móviles están ligadas a teléfonos inteligentes y en el último trimestre de 2015, las ventas de este tipo de terminales alcanzaron el 75%.

Según el VIII Estudio Anual de Mobile Marketing presentado por IAB Spain, la media de conexión diaria al móvil es de más de dos horas y media y en el caso de los jóvenes de entre 16 y 30 años ese tiempo de conexión media se eleva una hora más.

Según los datos del estudio de Equipamiento y uso de TIC en los hogares - Año 2016 del INE, más de la mitad de los niños de 11 años, ya tienen móvil y en el caso de los adolescentes de 15 años, la cifra se eleva hasta cerca del 94%.

Si ellos son los consumidores del futuro, evidentemente el comercio electrónico será masivo en poco más de una década.



EN 2017 TODAS LAS COMUNICACIONES CON LA ADMINISTRACIÓN SERÁN POR MEDIOS ELECTRÓNICOS



A partir del próximo 1 de enero de 2017 todas las comunicaciones entre la Administración y los titulares de autorizaciones, licencias o contratos, se harán obligatoriamente a través de medios electrónicos, de acuerdo con lo preceptuado en el artículo 56 de la LOTT. Conforme al artículo 43.1.e) de la LOTT, se condiciona el otorgamiento de las autorizaciones de transporte público a que la empresa solicitante acredite "disponer de dirección y firma electrónica, así como del equipo informático necesario para documentar a distancia el contrato y otras formalidades mercantiles con sus clientes.

A partir de la mencionada fecha, y a efectos operativos, todas las empresas deberán disponer de Firma Electrónica

y Dirección Electrónica Habilitada, tanto para enviar como para recibir todo tipo de documentos con las correspondientes Administraciones, de tal manera que los órganos competentes en materia de gestión de autorizaciones de transporte, así como los competentes para la tramitación de procedimientos sancionadores en materia de transporte, llevarán a cabo todos sus requerimientos, notificaciones y cualesquiera otras comunicaciones a los interesados por vía electrónica.

Cada titular de Autorización dispondrá de un buzón electrónico asociado a esa Dirección Electrónica Habilitada en la que recibirá todas las notificaciones electrónicas.

Los interesados podrán acceder a las aplicaciones anteriores a través de la Sede Electrónica del Ministerio de Fomento o bien a través de los enlaces que igualmente se habilitarán en las correspondientes Comunidades Autónomas.

Puedes acceder a la comunicación emitida por la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento dirigida al Comité Nacional del Transporte por Carretera en la Web de AETRAM www.aetram.es dentro de la sección DOCUMENTOS del AREA ASOCIADOS.

VEOX SISTEMAS Y MOVILIDAD Y VOLCANO.TEC REAFIRMAN SU ALIANZA CON EL LANZAMIENTO DE UNA NUEVA APP PARA LA GESTIÓN DEL TRANSPORTE ESCOLAR

Después de un año desde su alianza las compañías en conjunto lanzarán una nueva propuesta para el sector del autobús y el autocar, se trata de una nueva aplicación móvil para la gestión de servicios escolares que destaca por su usabilidad, es fácil e intuitiva.

David Centeno director gerente de VEOX Sistemas y Movilidad y Alberto Lafuente CEO de VOLCANO.TEC nos explican que la nueva "APP Servicio Escolar" es muy versátil, ya que puede ser integrada a cualquier empresa de au-

tobuses o autocares tengan o no el software VOLCANO. Al tratarse de un módulo, la aplicación puede funcionar integrada al Software de Gestión de flotas VOLCANO.TEC o de forma independiente.

Una de las premisas de VEOX Sistemas y Movilidad y VOCANO.TEC es que trabajan a partir de la experiencia de sus clientes, pudiendo así darles lo que necesitan con soluciones a medida. La App Servicio Escolar ya ha sido testada por alguno de estos, superando con

cresces las expectativas en las pruebas piloto. Se prevé que La APP Servicio Escolar estará disponible a partir del mes de octubre y que además contara con otra aplicación de monitorización e información para los padres. Esto último, como argumento de valor para las empresas de autobuses y autocares a la hora de presentarse a concurso u ofrecer los servicios de las rutas escolares, teniendo así la oportunidad de diferenciarse de otras empresas que ofrecen servicios similares.

IÑIGO DE LA SERNA, NUEVO MINISTRO DE FOMENTO

Tras la reorganización de los ministerios del nuevo equipo de gobierno, Iñigo de la Serna estará al frente de Fomento.

Además de conocer el nombre del nuevo ministro, se conocen a fecha de cierre de este número de Viajeros los nombres de otros nuevos cargos, como Rosana Navarro Heras, Subsecretaria, y Juan Bravo Rivera, presidente de Adif. El ministro ha ratificado como secretario general de Infraestructuras a Ma-

nuel Niño, quien ocupa este cargo desde enero de 2012.

En su primer mes en el cargo, de la Serna ya ha iniciado una ronda de reuniones con las Comunidades Autónomas para trabajar conjuntamente en un Pacto Nacional por el Transporte y las Infraestructuras Estratégicas.



LA ONU EVITARÁ QUE LOS COCHES SILENCIOSOS SE CONVIERTAN EN PELIGROSOS

Un reglamento adoptado por el Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos de UNECE (conocido como WP.29) exige la implantación de sistemas acústicos de alerta para los coches híbridos y eléctricos. Aunque reducir la contaminación

acústica es beneficiosa para la salud, la ausencia de sonido también puede ser perjudicial, ya que el ruido generado por los motores de combustión interna proporciona una información útil para identificar la presencia de uno o más vehículos, si aceleran o frenan, la velocidad

aproximada a la que circulan y como indicador de otra serie de variables que alertan de un potencial peligro. Los vehículos silenciosos pueden, por tanto, constituir un riesgo para la seguridad de personas ciegas o con visibilidad reducida, ciclistas o peatones en general.

UNECE ASFALTA EL CAMINO A LA CONDUCCIÓN AUTÓNOMA

Entran en vigor enmiendas a la Convención de Viena sobre Circulación Vial de 1968, lo que representa un paso importante para la implantación de los vehículos autónomos. Las tecnologías que permiten traspasar las funciones de conducción al vehículo estarán explícitamente permitidas, siempre que los dispositivos cumplan con los reglamentos sobre vehículos de la ONU o que puedan ser invalidados o desconectados por el conductor. En 2014 un grupo de expertos comenzó a evaluar las necesidades técnicas de las tecnologías de dirección automatizada para garantizar la seguridad en carretera. Se espera que este trabajo se termine en septiembre de 2016 para que el Foro Mundial para la

Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos de Naciones Unidas considere su adopción en 2017.



LA UE REFUERZA LA SEGURIDAD DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS Y VIAJEROS POR CARRETERA



La Comisión Europea unificará la nomenclatura para infracciones gra-

ves de seguridad vial y habrá nuevas especificaciones para los tacógrafos digitales.

Con la nomenclatura común de infracciones graves es posible garantizar que los conductores y operadores sean tratados por igual en toda la UE. Por otro lado, la nueva generación de tacógrafos inteligentes ofrecerá nuevos medios para mejorar el control de los

tiempos de conducción y de descanso. Será más difícil su manipulación y reducirá la necesidad de control a pie de carretera ya que usará las tecnologías digitales avanzadas, como los sistemas de posicionamiento por satélite Galileo y EGNOS, para transmitir los datos directamente a los responsable de control de la carretera cuando el vehículo esté en movimiento.

TOMTOM TELEMATICS NUEVAMENTE GALARDONADA

En esta ocasión ha sido nombrada la Compañía Europea de Telemática para Flotas del 2016 por Frost & Sullivan.

Se eligió a la compañía por su exitosa implementación de las mejores prácticas de la industria con el fin de innovar y de satisfacer las necesidades cambiantes de los clientes.

En los últimos doce meses, TomTom Telematics ha sido reconocido como uno de los proveedores de soluciones de gestión de flotas de mayor y más rápido crecimiento por Berg Insight, y ha sido seleccionado como el mejor integrador de sistemas para vehículos por TU-Automotive.



IF GOLD AWARD 2016 PARA EL LION'S INTERCITY DE MAN



El miembro más joven de la familia de autobuses MAN ha recibido el codiciado galardón del Foro Internacional de

Diseño iF, en la categoría "Automóviles / Vehículos / Bicicletas". Entre los criterios del renombrado premio, que se otorga cada año desde 1953, se encuentran, además de la apariencia exterior y de la forma del producto, el grado de innovación, la ergonomía, la funcionalidad, así como los aspectos medioambientales.

Tras otros galardones como el "Red Dot Design Award", el "iF Design Award" y el "German Design Award", el iF Gold Award 2016 supone para la empresa MAN el premio de diseño número 13 y corrobora, de esta manera, el éxito de los vehículos de MAN y NEOPLAN en los campos del diseño y de la estética.

PRÓRROGA PERMISO DE CONDUCIR

Un conductor tiene próximo a vencimiento la fecha de vigencia de su permiso de conducir, ¿podrá solicitar una prórroga de vigencia del permiso o licencia?

Si, podrá solicitar la prórroga con una antelación máxima de tres meses a su fecha de caducidad, computándose desde esta última fecha el nuevo período de vigencia de la autorización. En supuestos excepcionales debidamente justificados, se podrá solicitar con una antelación mayor.

Ley norma: RD 818/2009 Art. 13.1



COLEGIOS. DOCUMENTOS EXIGIBLES AL TRANSPORTISTA

Las entidades y centros que contraten servicios de transporte escolar o de menores, ¿qué documento exigirán acreditar al transportista?

La documentación que obligatoriamente deben exigir al transportista para su acreditación es la tarjeta ITV (Inspección Técnica de Vehículos) y el justificante de seguro complementario de responsabilidad civil.

Ley norma: RD 443/2001 Art. 13.2 y 13.3

ANOTACIONES LIBRO DE RUTA

En los servicios regulares de uso general en los que se reitere el mismo itinerario a lo largo del día, ¿qué se anotará en el libro de ruta?

No debe hacerse anotación alguna. Solo se reflejaran los servicios discrecionales y turísticos.

Ley norma: OM FOM/1230/2013 Art. 2

FALLECIMIENTO TRANSPORTISTA TITULAR

En caso de fallecimiento de un empresario titular de autorización de transporte, que llevara la dirección efectiva de una empresa y le aportara la competencia profesional, ¿en qué condiciones podrían continuar dirigiéndola sus herederos forzosos?

En las mismas durante un año, prorrogable excepcionalmente por seis meses. Una vez transcurrido este periodo de tiempo se debe designar en la empresa a una persona con el Título de Competencia Profesional en vigor.

Ley norma: RD 1211/1990 Art. 36



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.

JEFF BEZOS

AMAZON.COM

REVOLUCIONARIO DE LAS COMPRAS POR INTERNET

El tercer hombre más rico del mundo es el fundador de Amazon.com, la plataforma de referencia para el comercio electrónico.

Jeffrey Preston Jorgensen es su nombre original. Nació el 12 de enero de 1964 en Albuquerque, Nuevo México (Estados Unidos). Tomó el apellido de su padrastro, Miguel Bezos (cubano de origen español), al ser adoptado por éste. Se mudó en varias ocasiones, viviendo en Houston (Texas) y Miami.

Estudió Ingeniería Eléctrica en la Universidad de Princeton. Tras su graduación en 1986, comenzó a trabajar en diversas empresas relacionada con sus estudios pero fue en el año 1994 cuando decidió dar el salto empresarial fundan-



do su primera compañía online, la librería Cadabra.com, que abrió sus puertas al año siguiente. Bezos era un visionario y tenía muy claro que Internet sería un monstruo en pocos años y desplegaría un gran poder comercial.

Todo comenzó con tres servidores instalados en el garaje de su casa de alquiler. Tras mucho esfuerzo, poco tiempo después rebautizó su iniciativa y llegó Amazon.com, una de las empresas pioneras en el comercio electrónico. Tan sólo dos años después de su creación, ya era conocida mundialmente.

El gran éxito obtenido en este ámbito hizo que Bezos apostara por la comercialización de otros productos, convirtiéndose en un referente de las compras online.

No se conformó sólo con revolucionar la compra de libros, sino el modo de leerlos. Lanzó al mercado su dispositivo electrónico para libros digitales, Kindle.

Su gran reputación colocó esta plataforma entre las fiables y más seguras para las compras, incluso para los más desconfiados y contrarios al shopping online. Libros, CDs, DVDs, juguetes, electrónica, ropa o comida.

Para que fluyan mejor todas sus ideas, él mismo ha confesado que se aísla del mundo al final de cada trimestre, sin teléfono, lejos de la oficina, para poder navegar por internet con tranquilidad, desde el punto de vista del usuario, para detectar nuevas necesidades, nichos por explorar, tendencias...

Jeff Bezos es el máximo accionista de 3 empresas: Amazon.com, el periódico The Washington Post y la compañía aeroespacial Blue Origin. Ha lanzado su propio Smartphone, el FirePhone, diseñado específicamente para mejorar las compras online. Su única mancha en su expediente como empresario es haber sido elegido el peor jefe del mundo en 2014.



Presentamos un DÍA A DÍA MÁS SEGURO



Estamos orgullosos de presentarle nuestro nuevo autobús intercity, el Volvo 8600.

Es una oferta que le garantiza la máxima calidad y seguridad, al mismo tiempo que logra una eficiencia de costes y una productividad extraordinarias. Es una solución que se beneficia de los recursos globales y de toda la experiencia del Grupo Volvo.

Su durabilidad, la eficiencia en el consumo de combustible y su amplia capacidad son inigualables.

NUEVO VOLVO 8600

Volvo Buses. Driving quality of life

