

aetram

ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS DE TRANSPORTE EN AUTOCAR DE MADRID ■ Nº 24 ■ 2017



aetram

ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS
DE TRANSPORTE EN AUTOCAR
DE MADRID

AETRAM CUMPLE 40 AÑOS

Entrevista
Laura Cubero

Novedades:
FIAA 2017

Colaboradores
Sunsundegui



busworld®

www.busworldeurope.org

EUROPE KORTRIJK

20-25 OCT 2017



Las otras ferias Busworld:

LATIN AMERICA MEDELLÍN 05-07.12.2017

TURKEY IZMIR 19-21.04.2018

INDIA BENGALURU 28-30.08.2018

RUSSIA MOSCOW 23-25.10.2018

EUROPE BRUSSELS 18-23.10.2019

www.busworld.org

4	EDITORIAL
5	NUESTRA ASOCIACIÓN
16	ANETRA
20	EMPRESAS COLABORADORAS
22	PROTAGONISTA
	• Laura Cubero
28	AETRAM CUMPLE 40 AÑOS
29	NUEVAS TECNOLOGÍAS
30	DESARROLLO PROFESIONAL
33	ACTUALIDAD
36	NOVEDADES
40	VIDAS EMPRENDEDORAS
41	LÍNEA DIRECTA
42	CIRCULARES
43	EMPRESAS COLABORADORAS



Imágenes

AETRAM cumple 40 años. **Página 27**

Hablamos con nuestra empresa colaboradora Sunsundegui. **Página 20**

Entrevistamos a Laura Cubero, empresaria y directiva de AETRAM. **Página 22**

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 24 • 2017
Depósito legal: M-31131-2006



¿INSTITUCIONES O PERSONAS?



Pablo Rodríguez Sardinero. Director General de Transportes de la Comunidad de Madrid.

La Dirección General de Transportes es un organismo consustancial a la actividad del transporte de viajeros en autocar, es decir, que debe reunir la misma sustancia o naturaleza que las empresas transportistas a quienes regula porque, de no ser así, no puede reconocer la realidad de la actividad que administra y, como consecuencia, se produce la frustración de los administrados, lo que ha sido evidente durante muchas legislaturas, con alguna excepción.

Desde 1985 vengo manteniendo relaciones con las distintas administraciones competentes en materia de transporte de viajeros, y puedo asegurar, motivo por el que lo traigo a estas líneas, que Pablo Rodríguez Sardinero, actual Director de Transportes de la Comunidad de Madrid es, y espero que lo siga siendo por mucho tiempo, la excepción total respecto de otros predecesores.

Con menos de dos años en el cargo, desde el primer momento ha demostrado un talante, predisposición e interés en conocer las materias de su competencia como nunca antes hemos observado. Su compromiso en conocer y colaborar pa-

ra resolver los problemas que afectan al sector lo ha puesto de manifiesto desde el primer momento de su toma de posesión, y lo está cumpliendo de forma activa y personal, con un compromiso efectivo para contribuir a mejorar y dignificar el transporte discrecional y RUE en la Comunidad de Madrid.

Su amplia formación económica y jurídica, así como su experiencia en el desempeño de cargos públicos, o como alcalde de Arganda del Rey en los años 2009 a 2015 le avalan como un eficaz negociador resolutivo, con gran capacidad de trabajo. Lo que siempre ha necesitado este sector. Y además es simpático

Gracias Pablo por tu talante. Quédate con nosotros. Vamos a dar frutos. Por el bien de la movilidad de los ciudadanos, de las empresas, de los trabajadores. Tu, que tan bien lo has estudiado y entendido desde tus inicios en el cargo que ocupas.



Julio Muñoz-Reja Sánchez. Secretario General del Sindicato Libre de Transportes

Cuando desde el mundo empresarial nos referimos a los sindicatos o, por qué no?, a los sindicalistas, el más mínimo



El Director General de Transportes de la Comunidad de Madrid, Pablo Rodríguez Sardinero, se reúne con representantes de AETRAM.

prejuicio desvirtúa a la persona. Por eso, solo quien profundiza en sus conocimientos, en sus principios, en el talante e inteligencia del referido en cada caso, valora realmente la importancia de su figura, o no, ya sin prejuicios.

Desde AETRAM, la experiencia con Julio ha sido exactamente la descrita en el párrafo anterior, la mía y la de otros compañeros. De tenerlo enfrente, y de no querer tenerlo, solo su labor personal, sin prisa, pero sin pausa, de forma incansable, ha conseguido demostrarnos que su conocimiento de las empresas y de la problemática de los trabajadores, así como la demostración de un nuevo talante de colaboración entre ambas partes, con una visión de futuro que nada tiene que ver con las actitudes de los sindicatos

de clase, es la forma y modo sobre los que deben sustentarse las relaciones laborales empresa-trabajador. Y lo decimos desde la experiencia de haber luchado y conseguido conjuntamente un convenio propio y una paz social como nunca se ha visto anteriormente.

Son las personas, no las instituciones, quienes escuchan o no, quienes trabajan o no, quienes colaboran o no.

Cambemos nuestra percepción de las relaciones laborales. No hay enemigos. Debe haber compañeros de viaje con los que entenderse para solucionar los problemas, rebajar las tensiones, y llegar a acuerdos que nos permitan sobrevivir a todos.

No puedo extenderme más. Solo creía necesario expresar, no mi opinión, sino la de quienes estamos más próximos a los referidos cuando hay que resolver problemas, o buscar soluciones, que es cuando la persona deja ver su trasfondo, su interés, su sinceridad y sus conocimientos por contribuir a mejorar la manera en que un sector, tan importante como el nuestro, se desarrolla.

Necesitamos personas como las referidas. Necesitamos remar conjuntamente

Lo cortés no quita lo valiente... ni lo quitará.

Jesús Gonzalo Tomey
Presidente de AETRAM



Julio Muñoz-Reja Sánchez, durante la celebración del XXV Aniversario del Sindicato Libre de Transportes.

ASAMBLEA GENERAL DE AETRAM Y JORNADA SOBRE EL “COMPLIANCE PENAL” EN EL SECTOR

AETRAM celebrará el próximo 21 de junio una Asamblea donde ofrecerá a sus asociados una Jornada sobre el “Compliance Penal” en el Sector Transporte.



Con motivo de la próxima Asamblea General Extraordinaria de AETRAM, del próximo día 21 de junio, a las 19 horas en

el Hotel Meliá Barajas, se ofrecerá a las empresas asociadas asistentes a la misma una interesante Jornada ofrecida por el Director de SOTEC CONSULTING D. Armando Muñoz, empresa especializada en el Compliance Penal y en concreto en su desarrollo e implantación de la herramienta destinada al efecto en el sector del Transporte por Carretera.

Al evento asistirán además, los representantes de las empresas pertenecientes al Círculo de Empresas Colaboradoras de AETRAM: BEULAS, CENTRO TECNICO DE SEGUROS, IRIZAR, CEPESA, AUTO ESCUELA GOYA, MAN TRUCK&BUS, PROFORMATRANS, TOMTOM TELEMATICS, SUNSUNDEGUI, OTOKAR SOMAUTO, SINFE y NOGEBUS.

AETRAM FIRMA EL CONVENIO DISCRECIONAL PARA LOS PRÓXIMOS 4 AÑOS

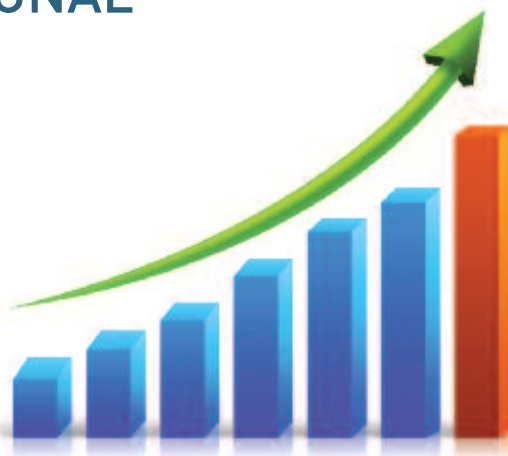
AETRAM firma, junto CONFEBUS (ASINTRA) y el Sindicato Libre de Transportes, SLT, el Convenio Colectivo de Transporte de Viajeros por Carretera de

los Servicios Discrecionales y Turísticos, Regulares Temporales y Regulares de Uso Especial de la Comunidad de Madrid, con vigencia para el período 2017-2020.



EL TRANSPORTE DISCRECIONAL CRECE RESPECTO AL 2016

Según los datos publicados en pasadas fechas por el INE, más de 49,3 millones de usuarios utilizaron el transporte especial y discrecional en marzo, lo que supone un crecimiento del 13,7% en tasa anual. El número de pasajeros del transporte especial subió un 17,0%, alcanzando más de 34,3 millones de usuarios. Dentro de éste, el escolar aumentó un 23,8%, mientras que el laboral descendió un 4,0%. Por su parte, el transporte discrecional aumentó un 6,9% respecto al mismo mes del año 2016, con más de 14,9 millones de viajeros.



INFORMES FINANCIEROS/COMERCIALES EMPRESAS “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 por un ajustado importe incluye una amplia comunicación de la empresa de índole mercantil, patrimonial,

jurídica, solvencia económica, posibles impagados, índice de morosidad, etc, sirviendo para conocer mejor a clientes, proveedores, etc. Los informes contendrán los siguientes datos:

- Datos de contacto
- Valoración con Ratings de morosidad, solvencia y opinión de crédito
- Información mercantil
- Administradores

- Vinculaciones empresariales
- Incidencias de pago + Acceso al RAI (Registros y Asnef empresas)
- Cuentas anuales y memorias

Dentro de cada informe se incluye la herramienta de “Valoración de riesgo de empresas – Iberinform” que mide a través de ratings con calificaciones u opiniones cualitativas, que tras un análisis exhaustivo de la información disponible tanto de fuentes públicas como investigadas estiman el comportamiento futuro para la gestión del riesgo cliente.

Desde AETRAM, consideramos que dicho servicio tiene gran importancia para el asociado transportista, ya que por ejemplo va a suponer que el transportista conozca con anterioridad a la firma de un contrato de transporte, si la fábrica, colegio, o agencia de viajes determinada tiene solvencia económica para realizar los pagos, si tiene alguna causa judicial pendiente o si posee bienes patrimoniales o mercantiles, así como su estado de cuentas mercantiles.



AETRAM CELEBRÓ SU JUNTA DIRECTIVA DE MAYO EN FIAA 2017

La Junta Directiva de AETRAM celebró su reunión ordinaria correspondiente al mes de mayo en IFEMA, coincidiendo con la celebración de la feria profesional del Sector FIAA 2017. La reunión sir-

vió para, además de tratar otros asuntos relacionados con el Sector, preparar la celebración de la próxima Asamblea General Extraordinaria de AETRAM a celebrar en Madrid el mes de junio.



LA COMUNIDAD DE MADRID MODIFICA EL REGLAMENTO DE VIAJEROS DEL TRANSPORTE INTERURBANO

La Comunidad de Madrid ha aprobado recientemente (BOCM 11/05/2017) la modificación del Reglamento de Viajeros del Transporte Interurbano de la Comunidad de Madrid (el Reglamento regula las condiciones generales de utilización de las concesiones interurbanas de los Servicios Públicos Regulares Permanentes de Uso General de Transporte de Viajeros por Carretera, sobre las que ejerza sus competencias el Consorcio Regional de Transportes, incluyéndose en este ámbito las líneas urbanas integrantes de cualquiera de esas concesiones. Asimismo regula los derechos y obligaciones de los usuarios de dichos transportes), que supondrá permitir el acceso a estos autobuses a las sillas de ruedas eléctricas, así como bicicletas, siempre que haya espacio para ello. Al mismo tiempo, se establecen las condiciones para viajar con pequeñas mascotas, siempre que vayan en los habitáculos adecuados para ellas, y se cifra en 80 euros la multa por viajar sin título de transporte.



Queda regulado así el acceso de personas con movilidad reducida a estos autobuses, tanto si se desplazan con andadores, siempre que el estado de ocupación lo permita, como si utilizan sillas de ruedas motorizadas, tipo escúter o similar, que sean de propulsión eléctrica. En estos casos, el dispositivo, incluido el usuario que lo utiliza, no deberá superar los 300 kilos de peso.

Este tipo de usuarios se acomodarán preferentemente en los asientos reservados para personas con movilidad reducida. En el caso de aquellos que

viajen con andador, deberán dejar el mismo inmovilizado en un espacio próximo que reúna las condiciones precisas para no causar molestias o peligro a otros viajeros.

Las sillas motorizadas deberán situarse en el espacio reservado, señalizado y con los elementos de seguridad establecidos, a contramarcha del vehículo, para asegurar su estabilidad. El conductor del autobús se asegurará, antes de iniciar la marcha, del cumplimiento puntual de lo previsto en este apartado, colaborando con el pasajero

en todo aquello que sea necesario para hacerlo efectivo y, en particular, en el uso de los elementos de seguridad.

En cuanto al acceso de bicicletas a los autobuses de transporte interurbano, que hasta el momento iban en la bodega de los autobuses, se permitirá siempre que exista espacio, respetando y priorizando el derecho de las personas con movilidad reducida al uso de los espacios reservados al mismo.

Asimismo, el Reglamento se ha ajustado para permitir el acceso de perros de asistencia en tareas de acompañamiento a viajeros (Ley 2/2015, de 10 de marzo), así como de pequeños animales domésticos, siempre y cuando estos sean transportados por sus dueños en receptáculos idóneos, y no produzcan molestias al olfato, al oído o en general al confort del resto de viajeros.

La tercera novedad se refiere al uso de los títulos antiguos de transporte durante aquellos procesos en los que se produzca un cambio de tarifas. La nueva normativa permite la utilización de los títulos antiguos durante al menos 15 días a partir de la fecha del cambio de tarifas, modificación de los precios o de los tipos de títulos, así como de

sus condiciones de utilización. Estos cambios deberán de ser informados oportunamente a los usuarios.

El Reglamento dispone además que, en su caso, el canje de títulos no agotados antes de la fecha de entrada en vigor de las nuevas tarifas se podrá realizar por un periodo mínimo de 3 meses.

Todos los vehículos, al igual que terminales de transporte y taquillas de billetes que prestan el servicio de transporte de autobús interurbano en la región, tendrán a disposición de los usuarios los correspondiente Libros de Reclamaciones, visados por el Consorcio Regional de Transportes, en los que los viajeros podrán exponer las reclamaciones que estimen convenientes, siempre y cuando exhiban un título de transporte válido y el Documento Nacional de Identidad, Pasaporte o Tarjeta de Residencia en vigor.

Por último, el Reglamento establece que los viajeros desprovistos del título de transporte válido estarán obligados a abonar en concepto de recargo extraordinario el importe de 80 euros, que se reducirá a la mitad en caso de pago inme-



diato o en el plazo máximo de quince días hábiles a la empresa operadora.

Este Reglamento entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid (BOCM).

AETRAM SOLICITA A AENA UNA REGULACIÓN CORRECTA DEL DISCRECIONAL EN EL AEROPUERTO MADRID BARAJAS

AETRAM traslada a AENA una serie de puntos problemáticos que afectan al espacio de estacionamiento, parada y realización de los servicios discrecionales de toma y deje de usuarios turistas en los diferentes terminales del Aeropuerto de Madrid – Barajas para su valoración y búsqueda de soluciones a los mismos.

Ante las graves situaciones de descontrol y falta de gestión que se están

produciendo en el Aeropuerto de Madrid Barajas en sus diferentes Terminales, desde AETRAM se considera y solicita la regulación, control y gestión adecuada y profesional por parte de AENA de los espacios referidos de estacionamiento para los autocares discrecionales, tendentes a una mejora de la calidad de los servicios y de la situación actual. Al respecto ponemos como ejemplo la gestión que se efectúa al res-

pecto en el Aeropuerto de Málaga, donde se controla previamente el acceso de los vehículos que pretenden acceder a una zona de estacionamiento donde esperan ser llamados a través de paneles informativos a las diferentes dársenas para la carga de los turistas, los cuales a su vez son informados a través de los paneles informativos de las zonas interiores del aeropuerto de la dársena a la cual dirigirse donde les espera su autocar de recogida.

Así mismo, se ha solicitado un aumento del control, vigilancia o incluso prohibición de aparcar de forma indefinida en los parkings del aeropuerto, ya que hay muchos autocares de fuera de la Comunidad de Madrid que están estacionados incluso días y que no realizan ningún servicio en el aeropuerto ocupando el reducido espacio existente.



AYUNTAMIENTO DE MADRID - ABIERTO EL PLAZO PARA SOLICITAR LAS AUTORIZACIONES TRANSPORTE ESCOLAR PARA EL CURSO 2017/2018

Desde el Ayuntamiento de Madrid nos informan que ya se pueden solicitar las autorizaciones de transporte escolar urbano, con motivo del inicio de la Campaña de Transporte Escolar para el Curso 2017/2018 que se va a realizar desde la Dirección General del Espacio Público, Obras e Infraestructuras del Ayuntamiento de Madrid (Departamento de Transporte Público Colectivo – c/ Bustamante 16 – 5ª Planta – 28045 Madrid - T.- 914803702 / 914803608 / 914803964 – transportepubc@madrid.es).

La documentación precisa para la tramitación de las autorizaciones se deberá adjuntar al escrito de solicitud correspondiente que podrá presentarse en cualquier Registro del Ayuntamiento de Madrid. La documentación fotocopiada deberá ser compulsada con el original por quienes, conforme a la legislación vigente, estén autorizados para ello. La solicitud también podrá presentarse telemáticamente.

El objetivo que se marca el inicio de esta campaña es solicitar la colaboración de las empresas transportistas solicitantes de autorización de transporte escolar urbano para el Curso Escolar 2017/2018, para que dichos tramites se realicen cuanto antes y a la mayor



brevidad, para de esta forma iniciarse los expedientes con la antelación necesaria para su tramitación en beneficio de todas las partes intervinientes (empresas transportistas, colegios y administración).

Las autorizaciones por tanto, ya se pueden solicitar para el próximo Curso Escolar, tanto de los vehículos titulares como de los suplentes (las autorizaciones para estos últimos ya se pueden solicitar de manera previa independientemente de que se solicite ahora o a posteriori la autorización para el vehículo titular de la ruta y con menor documentación a presentar) por lo que te sugerimos realices cuanto antes la tramitación de los vehículos suplentes, que pueden ser los de toda la

empresa, para evitar problemas de tramitación de las autorizaciones en fechas próximas al inicio del Curso Escolar.

Desde el Ayuntamiento de Madrid nos aconsejan que las autorizaciones de transporte escolar urbano para el Curso Escolar 2017/2018 sean solicitadas lo antes posible, para el inicio de los expedientes de solicitud con la antelación necesaria para su tramitación y por consiguiente beneficio para todas las partes.

Tienes a tu disposición el escrito con la documentación necesaria para la tramitación de las autorizaciones en la página Web de la Asociación www.aetram.es dentro de la sección DOCUMENTOS del AREA ASOCIADOS.



PRESUPUESTOS GENERALES 2017 Y TRANSPORTES

El pasado 31 de marzo el Consejo de Ministros presento su propuesta de Ley de Presupuestos Generales del Estado, que posteriormente se ha transmitido a las Cortes Generales para debate y aprobación ulterior. Tanto el presupuesto como la inversión se incrementan un 24,2% y un 45% respectivamente al ejercicio de 2016.

Al respecto las principales partidas relacionadas con el sector transportes son las siguientes:

- La propuesta de Ley contiene subvenciones y apoyo al transporte terrestre por valor de 638.094,18 euros. Tales subvenciones al transporte terrestre se componen de subvenciones al transporte ferroviario y a la carretera, que en este último caso se refiere a: compensaciones para las sociedades concesionarias de autopistas de peaje debido a pérdidas de ingresos por rebajas de peajes o supresión de los mismos en distintos tramos, así como las derivadas de la modificación temporal de tarifas; una compensación a Autopista Madrid-Toledo para el cumplimiento de una sentencia judicial; añadido de una partida para abonar obligaciones de ejercicios anteriores.
- En materia de investigación y Desarrollo de la Sociedad de la Información en el transporte, se recoge la creación de un Portal de Transporte que permita a los posibles usuarios interesados consultar la oferta de líneas regulares de viajeros en los diferentes modos, así como conocer la ubicación de las principales infraestructuras de transporte.
- Partida de 51,05 millones de euros destinado a subvencionar el servicio de transporte colectivo urbano prestado por las Entidades locales que tengan un Plan de Movilidad Sostenible, coherente con la Estrategia Española de Movilidad Sostenible, más de 50.000 habitantes y más de 20.000 habitantes donde concurren simultáneamente que el número de unidades urbanas censadas en el catastro inmobiliario urbano sea superior a 36.000. Pero



también serán elegibles los municipios que sean capitales de provincia aun no reuniendo alguna de las condiciones de población señaladas anteriormente.

- Respecto a la Comunidad de Madrid, la propuesta de Ley de Presupuestos Generales también prevé, entre otras, actuaciones de mejora de la movilidad para el transporte público y accesibilidad en el acceso a Madrid por las autovías A-1, A-2, A-3, A-4, A-5 y A-6 -con el método bus-VAO u otros-. En relación con el programa de creación de infraestructura de carreteras, el proyecto resalta que se seguirá trabajando para promover el transporte público y descongestionar los accesos a las grandes ciudades en coordinación con las Comunidades autónomas y Ayuntamientos implicados, pero señala que se replantearán los estudios de plataformas reservadas en marcha, ya que el coste inicialmente previsto las hacía inviables, y se estudiarán soluciones más eficientes y rentables socio-económicamente.



CONVOCATORIA 2017 DE AYUDAS AL ABANDONO DE LA ACTIVIDAD

Se ha publicado en el BOE de fecha 11 de marzo de los presentes el Extracto de la Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, por la que se convocan AYUDAS A TRANSPORTISTAS AUTÓNOMOS POR CARRETERA QUE ABANDONEN LA ACTIVIDAD en 2017.



Las bases reguladoras se establecen en la Orden FOM 3218/2009 (BOE 30/11/2009), modificada por la Orden FOM/2835/2012 (BOE 01/01/2013) y por la Orden FOM/64/2017, de 30 de enero (BOE 02/02/2017). En resumen, dichas ayudas se ofrecen a:

- Transportistas autónomos con una edad igual o superior a 63 años, ti-

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

- Los socios únicos de sociedades mercantiles unipersonales titulares de la autorización de transporte público de viajeros en autobús, siempre que tanto la sociedad unipersonal como el socio único reúnan los

requisitos que les afectan conforme a lo dispuesto en esta Orden. Se deberá acreditar documentalmente y, siempre que sea posible, mediante certificación del registro mercantil, que la sociedad ha sido unipersonal durante los últimos diez años y que se hayan constituido entre el 1 de enero de 1997 y el 1 de julio de 1998.

- Cuantías: 30.000 euros por el total de las autorizaciones de transporte público de que fuera titular y si el beneficiario tuviera una edad inferior a 65 años, 5.300 euros más por cada seis meses completos que le falten para cumplir la edad de 65 años.

LA COMUNIDAD DE MADRID CONVOCA LAS PRUEBAS DE COMPETENCIA PROFESIONAL DEL AÑO 2017

El BOCM de fecha 8 de marzo publica la convocatoria a las pruebas para la obtención del Certificado de Competencia Profesional (antes Título de Capacitación Profesional) para el ejercicio de la actividad de transportista a celebrar en el año 2017 en la Comunidad de Madrid. Las fechas de las pruebas son las siguientes:

- PRUEBA MES MAYO: Plazo de presentación de solicitudes del 17 de marzo al 7 de abril (ambos inclusive).
- PRUEBA MES NOVIEMBRE: Plazo de presentación de solicitudes del 28 de agosto al 15 de septiembre (ambos inclusive).



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

Tienes a tu disposición la Resolución de la CAM en la página Web de la Asociación www.aetram.es dentro de la sección DOCUMENTOS del AREA ASOCIADOS.

LA COMUNIDAD DE MADRID AUMENTARÁ EN 2017 LOS CONTROLES EN CARRETERA PARA GARANTIZAR LA SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE Y EVITAR LA COMPETENCIA DESLEAL

La Comunidad de Madrid ha presentado el Plan de Inspección de Transportes para 2017. El Plan está dirigido a los representantes del Comité Madrileño del Transporte por Carretera, la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y la Policía Local de Madrid, como actores necesarios y relacionados directamente en las labores de seguridad y control del transporte de viajeros y mercancías y en la lucha contra el intrusismo y la competencia desleal en las carreteras madrileñas.

A lo largo de este año se realizarán unas 73.300 inspecciones a vehículos en carretera y a más de 1.600 a empresas del sector.

El Plan de Inspección de Transportes de 2017 prevé la realización de 73.300 controles a vehículos en todas las carreteras de la Comunidad de Madrid, lo que supondrá un crecimiento de un 4,1 por ciento respecto a la cifra alcanzada en 2016 (70.435). El número estimado de inspecciones de vehículos de menos de nueve plazas rondará las 5.000 inspecciones este año, lo que supone incrementar en un 11 por ciento más de lo previsto las realizadas durante el año 2016.

En 2017, la Comunidad de Madrid inspeccionará 7.450 vehículos de transporte de viajeros en la Red de Carreteras regional. En el transporte de mercancías, los controles afectarán a 53.550 furgonetas y camiones, mientras que la cifra de controles por exceso de peso será de 10.000 vehículos. Asimismo, durante este año se efectuarán 15.000 controles telemáticos de vehículos y se revisarán 98.000 jornadas de tacógrafo a 3.700 conductores y 700 empresas.

El número de empresas de transporte que serán objeto de una inspección será de 1.600. De ellas, 150 serán empresas dedicadas al transporte de via-



jeros por carretera y 1.380 serán compañías de transporte de mercancías y empresas cargadoras. Otras 50 inspecciones se llevarán a cabo en empresas de actividades auxiliares de transporte y otros 20 controles se reservan para otras empresas de servicios de transporte y plataformas digitales.

El balance del Plan de Inspección de Transportes de 2016 arroja una cifra de 70.435 inspecciones de vehículos de mercancías y viajeros efectuados en 4.470 controles de carreteras. En total, los vehículos inspeccionados

el pasado año en ruta y en sus propias empresas ascendieron a 81.358 vehículos, de los cuales 15.483 (el 19,03 por ciento) fueron denunciados por distintos hechos.

El número de empresas de transporte inspeccionadas en 2016 fue de 2.355, mientras que la cifra de vehículos controlados telemáticamente fue de 17.480. En cuanto a los controles de peso, se realizaron 10.797 mediciones. En 2016 se incoaron 18.046 expedientes sancionadores, de los que se resolvieron 17.815 expedientes.

AETRAM CUENTA DESDE 2017 CON UN VOCAL EN LAS JUNTAS ARBITRALES DE TRANSPORTE DE LA COMUNIDAD DE MADRID

AETRAM estará presente este año en las Juntas Arbitrales de Transporte de la Comunidad de Madrid donde participa activamente como vocal de las vistas celebradas en la materia del sector del transporte de viajeros por carretera.

Las Juntas Arbitrales del Transporte se han creado en todas las Comunidades Autónomas y en las ciudades de Ceuta y Melilla, y su objeto principal es resolver reclamaciones de carácter mercantil relacionadas con el cumplimiento de los contratos de transporte terrestre y de actividades auxiliares y complementarias del transporte.

Las Juntas Arbitrales del Transporte resuelven reclamaciones e intervienen en conflictos, de contenido económico, en relación con los siguientes transportes terrestres (carretera, ferrocarril y cable):

- Urbanos (autobús, taxi, tranvía, funicular, etc.)
- Interurbanos (autocar, taxi, ferrocarril, etc.)
- Mercancías (carga completa, fraccionada, etc.)
- Viajeros (regular, discrecional, turístico, alquiler de vehículos, etc.)

Se incluyen tanto los transportes internos como los internacionales y los intermodales cuando uno de los modos es terrestre (carretera-barco, ferrocarril-aéreo, etc.).

- Cualquier usuario, transportista, cargador o intermediario que sea parte contratante en un transporte, puede acudir a la Junta Arbitral, sin Abogado ni Procurador. La Junta Arbitral del Transporte es el órgano institucional que sustituye a los Juzgados y Tribunales en las reclamaciones de su competencia.
- Un simple escrito de reclamación y un único trámite de vista, rápido y antiformalista, bastan para resolver las reclamaciones que se planteen.
- La intervención de las Juntas es gratuita.
- El laudo o acuerdo de la Junta sustituye a la sentencia o decisión judicial y produce efectos idénticos a la cosa juzgada.

La Junta Arbitral del Transporte es el órgano institucional que sustituye a los Juzgados y Tribunales en las reclamaciones de su competencia.



OBITUARIO

Durante el presente año 2017 han fallecido Dña. Maria Cruz Mallo Martinez (Viuda de Izquierdo) de la empresa AUTOCARES IZQUIERDO MALLO, S.L. y D. Jose Carrascal Vidal (Empresa DICARPRO TOUR, S.L.).

Además, el domingo 11 de junio falleció Andrés Ruiz Martínez, ex presidente de Grupo Ruiz, empresa madrileña de larga tradición, vicepresidente de Asintra y miembro del Consejo de Administración del CRTM.

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

Descansen en paz.

NUEVO NEWSLETTER DE AETRAM

“NOTICIAS DEL TRANSPORTE”

aetram

ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS
DE TRANSPORTE EN AUTOCAR
DE MADRID

AETRAM inició en el mes de junio de 2016 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

ACUERDO ANETRA – SOLRED

ANETRA y SOLRED tienen suscrito un acuerdo de colaboración por el cual todas las empresas afiliadas a la Asociación o pertenecientes a alguna de sus Asociaciones Provinciales adscritas, pueden beneficiarse de una serie de descuentos al repostar combustible, así como otras ventajas en productos comercializados por SOLRED.

Las principales ventajas del acuerdo se exponen a continuación:

a) **Descuento en estaciones especiales - 10,50 Cts. €/litro.** 10,50 cts. €/litro, de descuento en el listado de EES Especiales (931 gasolineras a nivel nacional). Estas condiciones serán sobre P.V.P e I.V.A. incluido.

b) **Descuento en estaciones preferentes - 8,00 Cts. €/litro.** Se mantiene el descuento actual de 8,00 cts. €/litro de descuento para los consumos realizados en el listado de

EES Preferentes (1.567 gasolineras a nivel nacional). Estas condiciones serán sobre P.V.P. e I.V.A. incluido.

c) **Dispositivos “ViaT”**

Coste “0” por la primera adquisición de los dispositivos “ViaT” para el pago de autopistas.

Las empresas que no sean titulares de estas Tarjetas SOLRED, y deseen obtenerlas pueden contactar con las oficinas de la ANETRA y le informaremos del procedimiento a seguir para la obtención de las mismas.



CONCESIONES ZONALES

ANETRA presentó escritos de alegaciones contra los Proyectos de servicios integrados de transporte público de viajeros por carretera en Castilla la Mancha para las Comarcas del Sur de Ciudad Real, Sierra Sur de Albacete y Serranía Alta-Alcarria de Cuenca.

Las distintas Administraciones autonómicas de transportes están publicando proyectos para transformar las actua-

les concesiones lineales en zonales, es decir se pretende unir todos los servicios de transporte de viajeros por carretera (escolares, regulares...etc.) en una sola concesión, lo cual perjudica gravemente los intereses de las empresas dedicadas a la actividad discrecional, motivo por el cual se han presentado los escritos que por su claridad se expone a continuación.



ASOCIACIÓN NACIONAL DE EMPRESARIOS DE TRANSPORTES EN AUTOCARES

MINISTERIO DE FOMENTO
SINDE
Nº 20170800022193
2016-03-11 11:12:38

Información pública sobre el anteproyecto de servicio integrado de transporte público de viajeros por carretera en el Área de la Serranía Alta-Alcántara de Cuenca. (20171572)

A LA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS Y TRANSPORTES

D. MARIA ISABEL GARCIA RIVAS con N.I.F. núm. 05215011-2, mayor de edad y con domicilio a efectos de notificaciones en 28046 MADRID, Paseo de la Castellana, núm. 123-5º B, escalera dicha, en nombre y representación de la Asociación Nacional de Empresarios de Transportes en Autocarros (ANETRA), en virtud de las facultades que resultan de la escritura de poderes que se acompaña por copia al presente escrito como documento número 1, DICE:

- I. Que en el Diario Oficial de Castilla - La Mancha de 16 de febrero de 2017 se ha publicado la Resolución de la Dirección General de Carreteras y Transportes, de 7 de febrero de 2017, por la que se expone a información pública el anteproyecto de servicio integrado de transporte público de viajeros por carretera en el Área de la Serranía Alta-Alcántara de Cuenca.
- II. Que se concede un plazo de 30 días hábiles a, entre otros, las asociaciones de transportistas para que puedan formular las observaciones que estimen convenientes.
- III. Que en el plano contenido, y al amparo de lo establecido por el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, efectuamos las siguientes

ALEGACIONES

Paseo de la Castellana, 123 - 5º B, Escalera dicha, 28046 Madrid
Teléfono 91 547 50 76 - Fax 915 10 25
E-mail: anetra@anetra.es

Primera.- Legitimación de ANETRA

La Asociación Nacional de Empresarios de Transportes en Autocarros, ANETRA, es una asociación de ámbito nacional de carácter profesional y sin ánimo de lucro. Está constituida por empresarios de transportes Decretionales y Regulares de Viajeros por Carretera, teniendo actualmente representación en todas las Comunidades Autónomas.

Además de las empresas afiliadas directamente, están integradas en ANETRA otras Asociaciones provinciales o territoriales lo que supone un número cercano a los 900 empresas prestadoras de servicios de transporte por carretera en toda la geografía nacional, atendiendo la titularidad de unos 6.000 vehículos y empleando directamente a 11.000 trabajadores.

Ella ha llevado a su acreditación, según reconocimiento del Ministerio de Fomento, como asociación miembro del Comité Nacional del Transporte por Carretera y del Consejo Nacional de Transportes, máximos Organismos de ámbito nacional en el transporte de viajeros.

Por ello, además de tratarse de una información pública abierta, no hay duda de que ANETRA está legitimada, como asociación del sector que aglutina a operadores de transporte, para comparecer en este trámite y colaborar mediante la aportación de las siguientes alegaciones, que deberán tenerse en cuenta en el momento de aprobar el proyecto correspondiente.

Segunda.- Objeto de las alegaciones

La Dirección General de Carreteras y Transportes expone que, en las zonas rurales, las concesiones de líneas de servicio regular de uso general no son viables desde un punto de vista económico.

Las causas de inviabilidad resumidamente son las siguientes: los transportes que se prestan en estas zonas suelen tener poca frecuencia, recorridos largos, limitada velocidad comercial y elevado coste y, como colofón, una baja ocupación. La consecuencia de todo ello es que, para mantener las líneas regulares, se precisan de ayudas públicas o subvenciones.

Para remediar lo anterior la Comunidad Autónoma de Castilla - La Mancha se plantea la integración de los servicios regulares de uso general con los de uso

2

especial (transporte escolar) en el Área de la Serranía Alta-Alcántara de Cuenca. Son las concesiones zonales el titular de una concesión zonal será quien prestará todos los servicios de transporte regular lineal y los de transporte escolar que son propios de una zona.

Tercera.- Legislación en la que se amparan las concesiones zonales

Según el Anteproyecto, las concesiones zonales están previstas en la Ley 18/1957, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) y en la Ley 14/2005, de 29 de diciembre, de Ordenación del Transporte de Personas por Carretera en Castilla - La Mancha, que establece la idoneidad de estos transportes zonales para ámbitos de baja densidad de población y bajo tráfico. Por lo que se refiere a la LOTT, el artículo 78 efectivamente dispone que, como excepción, la Administración puede otorgar concesiones zonales.

De la exposición de motivos y de los artículos 33 a 35 de la Ley 14/2005 destacamos lo siguiente:

- La Ley 14/2005 no se refiere a concesiones zonales sino a transportes zonales.
- Se requiere declaración expresa de zona de baja densidad por parte de la Administración Autónoma.
- Bajo una única concesión o autorización se consolida la mayor parte de los servicios prestados en la zona.
- Para dicha consolidación se establece expresamente un derecho de preferencia a favor de las operadoras de líneas regulares de transporte de personas a la hora de adjudicar los transportes de uso especial.
- Se requiere de un plan de explotación.
- Las concesiones de servicios lineales se podrán transformar en zonales sin necesidad de nueva concesión (Adjudicación directa).
- Es de aplicación a las concesiones zonales el régimen jurídico establecido para las líneas en tanto resulte compatible.

El Anteproyecto que ahora se somete a información pública se ha redactado, según consta, en cumplimiento de los artículos 62 y 63 del Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT).

Cuarta.- La concesión zonal que se pretende licitar

3

De aquello que consta en el Anteproyecto queremos destacar lo siguiente:

(página 12) Las rutas del Servicio Integrado deberán actualizarse anualmente en función de las necesidades de movilidad escolar y la incorporación de niños y niñas por nacimiento de los contratos en vigor.

(página 46) De acuerdo con los estudios necesarios (vehículos, fundamentalmente) a atribuir para la correcta prestación del Servicio Integrado, y de acuerdo con la normativa aplicable de aplicación, el contrato correspondiente puede tener un plazo máximo de duración de diez años. Concretamente en este Anteproyecto esa duración se ha establecido en 10 años (10 AÑOS), aunque su vigencia se extiende a 10 años desde la adjudicación.

(página 46) Es evidente que una explotación a riesgo y ventura, sin aportación pública y dependiente únicamente de los ingresos tarifarios, no sería sostenible. Por ello se ha procedido a evaluar en el presente Anteproyecto el resultado de explotación en función de los ingresos estimados de los datos actuales de demanda y calcular los límites públicos en su caso necesarios para su sostenimiento.

Finalmente, en el momento procedimental correspondiente tras la concesión de este Anteproyecto en Proyecto en que se haya de llevar a cabo la Adjudicación del Servicio Integrado, la adjudicatario o no de ningún operador será el elemento que defina el tipo de contrato que se selecciona por la Administración para la gestión del Servicio, así como los criterios de selección del contratista, entre los que podrán considerarse la tarifa propuesta, el precio por kilómetro o mejoras adicionales ofrecidas.

De lo expuesto en el presente Anteproyecto podemos deducir que esta Dirección General va a licitar y adjudicar un transporte zonal. Creemos importante mencionar que la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha no va a aplicar, en el momento de licitar y adjudicar el transporte zonal, el derecho de preferencia en favor de cualquiera que sea el actual titular de una concesión de línea regular. Tampoco va a aplicar una adjudicación directa.

Sin perjuicio de lo anterior nos parece adecuado mencionar que la Ley 14/2005 todavía regula, en el artículo 35.3, un derecho de preferencia. Esta Comunidad Autónoma es perfectamente consciente del criterio jurídico de la Comisión Europea en relación con los derechos de preferencia, según el cual es discriminatorio a Derecho el derecho de preferencia reconocido a los titulares de servicios regulares permanentes de viajeros de uso general para devenir adjudicatarios de servicios de transporte regular de uso especial de escolares (procedimientos de infracción nº 2004/4625 y nº 2008/4732 iniciados contra el Reino de España). Pues bien, el criterio jurídico de la Comisión Europea es

4

igualmente aplicable al derecho de preferencia que se regula en el artículo 36 de la Ley 14/2006. Este derecho de preferencia tendría que desaparecer.

No obstante, como hemos dicho, según el anteproyecto sometido a información pública, esta Dirección General no estaría aplicando el derecho de preferencia sino que se plantea licitar y adjudicar.

Quinta.- Las concesiones zonales restringen la competencia

Las concesiones zonales suponen cerrar el transporte de una zona durante el plazo de 10 años. Constituyen un tipo de barrera regulatoria que restringe la competencia y desaprovecha los beneficios que una mayor competencia representa para la eficiencia y la optimización de los transportes.

Las concesiones zonales se estructuran obviando el principio de la mejora de la competitividad que debe guiar la acción de los poderes públicos de conformidad con el artículo 3 de la Ley 2/2011, de 4 de marzo de Economía Sostenible (LES), y el principio de las condiciones que propician la competencia, de conformidad con el artículo 59 de la LES. De hecho, así lo establece expresamente el artículo 4 de la LOTT. En más, su artículo 12.1 se refiere expresamente al artículo 36 de la Constitución y al marco de la economía de mercado. Y, en el mismo sentido, el artículo 56 del Tratado de Funcionamiento de la UE.

Asimismo, la Ley estatal 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado, establece literalmente en su artículo 1.2 que "la unidad de mercado se fundamenta en la libre circulación y establecimiento en las condiciones económicas, en la libre circulación de bienes y servicios por todo el territorio español, sin que ninguna autoridad pueda obstaculizarla directa o indirectamente, y en la igualdad de las condiciones básicas de ejercicio de la actividad económica".

Sirva como ejemplo la situación en Cataluña: la Ley 9/2011, de 29 de diciembre, de Promoción de la Actividad Económica modificó la Ley 12/1987, de 28 de mayo, de regulación del transporte de viajeros por carretera mediante vehículos de motor, con el objeto de liberalizar el mercado del transporte de viajeros por carretera. Una de las medidas que se adoptó para liberalizar el transporte fue la eliminación de las concesiones de servicios zonales.

Respecto de la eliminación de las concesiones zonales la Autoridad Catalana de la Competencia (ACCO) manifestó lo siguiente en el documento *Atienda del*

5

estudio sobre la competencia en el transporte regular interurbano de viajeros por carretera en Catalunya (ES-03/2010):

Aunque este figura no ha sido nunca oficialmente utilizado por parte de la administración catalana, la ACCO valora positivamente la propuesta de eliminación de las concesiones zonales ya que su otorgamiento, por definición, hubiera implicado un aumento de la concentración de los recursos de transporte en manos de un mismo operador, en un ámbito geográfico determinado y, por lo tanto, podría haber supuesto una reducción del grado de competencia.

Consideramos que el Anteproyecto no valora adecuadamente el cierre del mercado que se va a producir en la zona durante el plazo de 10 años en términos de competencia.

Al respecto también es claramente revelador el Informe del Tribunal Vasco de Defensa de la Competencia, de 4 de junio de 2012, emitido precisamente en relación con los "Anteproyectos para el establecimiento de la concesión del servicio público de transporte de viajeros, regular y de uso general, competencias del Departamento de Obras Públicas y Transportes de la Diputación Foral de Bizkaia", cuando informa literalmente que:

"Esti apén se signa la zonificación de las concesiones, lo cual implica que el número de operadores en el mercado afectado se reduce sustancialmente. El momento que se produce cualquier concesión se va negociando por la reducción de operadores que pueden prestar servicio en las zonas zonificadas. En el caso que nos ocupa proporcionaríamos de un momento precontractual de once posibles operadores de transporte a cinco como máximo. Esto supone una restricción de acceso de los operadores al mercado, con la consiguiente reducción de la competencia".

(...)

Considera este Tribunal que la Diputación opta por la opción más restrictiva de la competencia que admite, sobre la que plantea como sucesional desde el punto de vista de la regulación del transporte de viajeros por carretera.

Si la Administración Pública observa ineficiencias o deficiencias no cabe duda que se al momento de regular las líneas y rutas, en su caso, la competitividad con los operadores, pero a través de las opciones que menos restringen la competencia, por ejemplo, a través de la modificación de parámetros, rutas, etc., todo ello sin necesidad de comprometer en zonas la prestación del servicio regular permanente de uso general y reducir el ámbito de competencia en la misma.

6

Por tanto, la zonificación de la actividad de las concesiones no resulta desde el punto de vista de la competencia en el mercado, ni nacional, ni autonómico, ni provincial. En este sentido se recomienda a la Diputación Foral de Bizkaia la eliminación de los anteproyectos empleando opciones menos restrictivas de la competencia."

El Anteproyecto sometido a información pública, así pues, no se justifica desde el punto de vista de los principios de buena regulación en el ejercicio de la potestad reglamentaria, establecidos por el artículo 129 de la Ley 38/2015, como son los principios de necesidad y eficacia, proporcionalidad y coherencia con el ordenamiento jurídico de la Unión Europea, como tratamos seguidamente.

Sexta.- Las concesiones zonales son contrarias al Reglamento 1370/2007 y a la legislación de contratación pública

En virtud del Reglamento (CE) nº 1370/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2007 sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera (en adelante, Reglamento 1370/2007) el transporte público de viajeros, definido en su artículo 2 a) como servicios de transporte de viajeros de interés económico general ofrecidos a los usuarios sin discriminación y de forma continua, han de ser objeto de un contrato de gestión de servicios públicos (artículo 3.1).

De conformidad con el artículo 4.3 del Reglamento 1370/2007 la duración máxima de este contrato es de 10 años.

El contrato de gestión de servicio público se regula por el Reglamento 1370/2007, por la normativa autonómica de transportes y también por el Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, que aprueba el Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público (en adelante, TRLCSP) en lo que se refiere a la licitación, adjudicación y ejecución del contrato de gestión de servicios públicos.

Por el contrario, en términos generales, el transporte escolar es objeto de un contrato de servicios. Un contrato de servicios tiene, de conformidad con el artículo 303 TRLCSP, una vigencia inicial máxima de 4 años. Ese contrato puede ser prorrogado siempre que la duración total del contrato, incluidos los prórroga, no exceda de 6 años.

7

El contrato de transporte escolar se regula por la normativa autonómica que le es propia y también por el TRLCSP en lo que se refiere a la licitación, adjudicación y ejecución del contrato de servicios.

Un contrato de transporte escolar no puede confundirse con un contrato de gestión de servicios públicos. Un contrato de transporte escolar cumple, por lo general, con las siguientes características propias de un contrato de servicios:

- Es la Administración quien retribuye al adjudicatario.
- La Administración no impone obligaciones de servicio público al adjudicatario.
- El adjudicatario no presta ningún servicio sino que se limita a prestar un servicio y a recibir la contraprestación que le es debida por contrato. El riesgo que asume es limitado.

La diferencia esencial entre un contrato de gestión de servicio público y un contrato de servicios es que, en el primer contrato, la administración cede la gestión al concesionario a cambio de asumir la explotación del servicio, mientras que, en el segundo contrato, la administración abona al contratista un precio por prestar un servicio.

Este criterio diferenciador ha sido tratado por la Junta Consultiva de Contratación Administrativa, entre otros, en los Informes 22/09: «Diversas cuestiones sobre un contrato de gestión de servicio público para recogida selectiva de residuos» y 64/09: «Calificación de un contrato cuyo objeto es saneamiento y saneamiento en las playas del término municipal. Distinción de las concesiones de servicios».

También ha sido tratado por el Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales en las resoluciones 284/2012 y 220/2011 y, más recientemente, en la Sentencia de 16 de junio de 2015 dictada por el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña en el recurso ordinario 290/2012 (JUR 2016/230244):

En el presente supuesto, conforme a la cláusula 8ª del pliego de cláusulas administrativas particulares de la licitación, "El precio a tipo de licitación de cada ruta es el que figura en el anexo 1", resultando de este último, que el adjudicatario recibe del Consorci Contratación convocante, un precio fijo al año por cada servicio o itinerario a cubrir, a saber, el determinado por la oferta del primero, a la luz respecto del contemplado en dicho Anexo 1, de forma que, evidentemente, como sigue la parte correspondiente se su análisis de contenido a la cláusula 10ª, resulta que el riesgo asumido por el contratista es nulo y que el contrato debe ser calificado como de servicios".

8

Según se hace constar en el anteproyecto, esta Dirección General no ha fijado todavía si la concesión zonal será objeto de un contrato de servicios o de un contrato de gestión de servicios públicos. Entendemos que dependerá de si esta Dirección General acaba retribuyendo al adjudicatario como si retribuyera un servicio o acaba transmitiendo al adjudicatario la gestión del servicio.

No obstante, por tratarse de contratos esencialmente distintos un contrato de gestión de servicios públicos (el del transporte regular) no puede convertirse en un contrato de servicios y un contrato de servicios (el de transporte de viajeros) no puede convertirse en un contrato de gestión de servicios públicos.

Así las cosas, si esta Dirección General acaba convirtiendo un contrato de servicios (transporte escolar) en un contrato de gestión de servicios públicos (10 años de duración) acabará conculcando el TRLCSP.

Y no nos referimos únicamente al plazo de duración sino también al hecho que un transporte escolar, que dispone de financiación suficiente, pueda obtener subvenciones por el déficit que pueda acreditar una empresa bajo la fórmula del mantenimiento del equilibrio económico financiero, derecho consustancial a todo contrato de gestión de servicios públicos.

Séptima.- La integración del transporte escolar en una concesión zonal genera una compensación excesiva

En la introducción de la "Comunicación de la Comisión relativa a directrices de interpretación del Reglamento (CE) n.º 1370/2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera", publicada en el DOUE de 29 de marzo de 2014, se establece al respecto lo siguiente:

(...) También establece las condiciones que deben darse para que las compensaciones subvencionadas en los contratos y concesiones de servicios públicos de transporte de viajeros se consideren compatibles con el mercado interior y están exentas de la obligación de notificación previa de ayudas estatales a la Comisión.

El Reglamento (CE) n.º 1370/2007 es de gran importancia para la organización y financiación de los servicios públicos de transporte en autobús, tranvía, metro y ferrocarril en los Estados miembros. Una adaptación coherente y correcta de sus disposiciones es económica y políticamente oportuna.

9

En efecto, el artículo 4 del Reglamento 1370/2007 exige que los contratos de servicio público establezcan la naturaleza y el alcance de cualesquiera derechos exclusivos, de tal manera que se evite una compensación excesiva.

Al Reglamento 1370/2007 le preocupa especialmente garantizar que, con ocasión de la compensación, no se altere el juego del mercado más de lo necesario. Dicha compensación solo puede utilizarse para retribuir al operador por la diferencia con la retribución normal que correspondería en circunstancias comerciales ordinarias. Por ello, el Reglamento 1370/2007 quiere evitar y sancionar una compensación excesiva.

Lo cambia el Considerando 33 del propio Reglamento cuando dispone:

"En los apartados 87 y 88 de su sentencia de 24 de julio de 2003 en el asunto C-289/00, *Almarch Trans Gestif* (1), el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas indicó que las compensaciones de servicio público no constituyen ventajas en el sentido del artículo 87 del Tratado, siempre y cuando se cumplan cuatro criterios acumulativos. Cuando no se cumplen esos criterios, pero se cumplen los criterios generales de aplicabilidad del artículo 87, apartado 1, del Tratado, las compensaciones de servicio público constituyen ayudas estatales y están sujetas a los artículos 73, 88, 87 y 88 del Tratado.

Pueden resultar necesarias compensaciones de servicio público en el sector del transporte terrestre de viajeros para que las empresas encargadas de los servicios públicos funcionen con arreglo a principios y en condiciones que les permitan llevar a cabo su misión. Dicha compensación podrá ser compatible con el Tratado, en aplicación de su artículo 73, en determinadas condiciones. Por una parte, deben otorgarse para asegurar la prestación de servicios que son de interés general con arreglo a lo establecido en el Tratado. Por otra, para evitar distorsiones injustificadas de la competencia, no deben superar el importe necesario para cubrir la totalidad o parte de los costes netos ocasionados por el cumplimiento de las obligaciones de servicio público, teniendo en cuenta los ingresos que generan y otros beneficios económicos."

Puede bien, los derechos exclusivos y las compensaciones que una concesión zonal otorga al adjudicatario de la concesión zonal son:

- Se reserva al gestor de un servicio público la **exclusiva en la explotación de una zona**. Ello comporta que otras empresas no puedan atender líneas que puedan coincidir, aunque sea parcialmente, con las del titular de la concesión zonal.
- Se otorgan subvenciones por el déficit que pueda acreditar una empresa bajo la fórmula del mantenimiento del equilibrio económico financiero.

10

- Se le atribuye la financiación proveniente del transporte escolar.

Los derechos exclusivos y las compensaciones que se otorgan a los gestores de servicios públicos son excesivos hasta tal punto que desaparecen todos los contratos de transporte escolar a adjudicar para otorgárselos a un único gestor.

Octava.- Conclusión

En definitiva, por todo lo expuesto, y sin que tengamos constancia de que existan efectivamente tanto una declaración expresa de zona de baja densidad por parte de la Administración Autonómica, como un Plan de Explotación, son muchos los argumentos de derecho europeo, estatal y autonómico en materia de transporte, competencia y contratación pública que justifican que se deje sin efecto el anteproyecto sometido a consulta pública, en particular la integración de los servicios de uso especial (transporte escolar) en los servicios regulares de uso general.

De aprobarse el Proyecto con el contenido del Anteproyecto sometido a información pública incurriremos en numerosas disconformidades a Derecho que serían susceptibles de ser consideradas por un Tribunal de Justicia y también por las autoridades competentes de acuerdo con lo establecido por los artículos 26 a 28 de la Ley de Garantía de la Unidad de Mercado.

Por todo ello,

SOLICITO: Tenga por presentado en tiempo y forma este escrito de alegaciones en el trámite de información pública convocado por Resolución de la Dirección General de Carreteras y Transportes de 7 de febrero de 2017 por parte de ANETRA; la reconozca la condición de interesado de modo que le sea notificada cualquier resolución o acto que se dicte en el expediente correspondiente; y, de conformidad con los fundamentos expuestos, resuelva, no aprobar el Anteproyecto con el contenido sometido a información pública, en

11



ASOCIACIÓN NACIONAL DE EMPRESARIOS DE TRANSPORTES EN AUTOCARES

particular en lo que se refiere a la integración de los servicios de uso especial (transporte escolar) en los servicios regulares de uso general.

Madrid para Toledo, a 29 de marzo de 2017.

[Firma]
ANETRA
Asociación Nacional de Empresarios de Transportes en Autocar
C/ San Juan, 128
46011 Sagunto (Valencia)

M. Isabel García Rivas

Gobierno de Castilla-La Mancha
CONSEJERÍA DE FOMENTO
Dirección General de Carreteras y Transportes
Paseo Cristo de la Vega, s/n
46071 Toledo

Paseo de la Castellana, 129 - 5.º/2.º Escalera derecha - 28045 Madrid
Teléfono 91 547 50 79 - Fax 915 10 23
E-mail: anetra@anetra.es

SUNSUNDEGUI DESPLIEGA SU GAMA EN FIAA

Recientemente, la empresa Sunsundegui, nacida en 1944 de la mano del empresario irunés José Sunsundegui y en un principio dedicada a la reparación de material ferroviario, ha participado en la Feria Internacional del Autobús y el Autocar que se celebró en mayo en Madrid, con una amplia oferta de vehículos que ocupan un lugar preminente dentro de los carroceros de nuestro país.

En concreto, Sunsundegui mostró los modelos que monopolizan su producción.

SC7

El que es su “buque insignia”, el ya famoso SC7, un autocar ejemplar en tecnología, confort y diseño. Un modelo con una geometría sosegada que marca una pauta en la construcción de este tipo de vehículos. Un autocar robusto, duradero que está teniendo un gran éxito en el mercado.

En concreto, llamó poderosamente la atención el SC7 de Vázquez Olmedo para el Málaga C.F, un vehículo con un extraordinario equipamiento encaminado a ofrecer un gran confort al pasaje, con salón de juegos, máquina de vending, etc., además de propiciar una gran seguridad en la conducción y en la marcha.

SC5 y SB3

Además de los modelos SC7 se presentaron también el SC5 y el SB3. Creados en el año 2014, ahora son estos dos vehículos los que más mejoras han presentado en esta edición de la Feria.

A decir del fabricante, el esfuerzo se ha centrado en darle un carácter más discrecional al SC5 y en mejorar no sólo



aspectos estéticos sino funcionales, para hacerlos más cómodos, ergonómicos y competitivos. En este sentido ha habido un rediseño completo del salpicadero de ambos modelos, primando las líneas, el dibujo familiar del SC7, pero también se han agrupado funciones en la zona del elevallunas para hacer más fácil el trabajo del conductor, se ha introducido una pantalla de 7” en el cuadro de mandos que agrupa diferentes funciones (antivaho, precalentador, aire acondicionado, cámara marcha atrás), siempre para avanzar en la ergonomía. Ergonomía que se ve potenciada también en la zona del guía, con más espacio y con un nuevo frigorífico integrado. Puertas eléctricas, nuevo sistema de aire acondicionado e-control y el mimo en cada uno de los detalles completan estas mejoras.

Una empresa renovada y con futuro

Por otra parte, y dentro de las mejoras, estas más generales, la empresa Sunsundegui, que desde 1987 está carrozan-



do autobuses y autocares, está afianzando su futuro después de haber pasado momentos críticos en el pasado reciente.

En este sentido, y después de la inyección de 35 millones de euros por parte del Gobierno de Navarra, SSDG ha pasado de pérdidas millonarias hasta el año 2013 a resultados ligeramente positivos en el año 2016 y ha creado 200 puestos de trabajo directos, de los cuales 70 son indefinidos. La propiedad de la empresa pasó de Sodena al equipo directivo junto a otros 133 trabajadores.

Actualmente, siguiendo con su política de compromiso con la creación de riqueza y con sus empleados, plantea una inversión de 6 millones de euros para la mejora y ampliación de sus instalaciones, inversión que supondría la consolidación de los puestos de trabajo y la creación de un mínimo de 55 puestos indefinidos.

Sunsundegui sigue encarando el futuro con optimismo consciente de tener una gama de productos muy competitivos en el mercado y con la vocación constante de ir mejorando todos sus productos gracias a lo que al día de hoy es uno de sus mayores efectivos; el trabajo de un gran equipo, un nutrido grupo de profesionales que cada día se esfuerzan porque estos autocares sean una vez más protagonistas de nuestras carreteras.

Nueva campaña "Contigo, donde tú elijas"

José Ignacio Murillo, director general de Sunsundegui, presentó también en FIAA la nueva campaña "Contigo, donde tú elijas". Sobre ella dijo: "Está enmarcada dentro de la Actitud Sunsundegui, verdadero ADN de nuestra empresa, aglutina los valores que caracterizan a nuestra compañía: Calidad, diseño, innovación, cercanía con el cliente y acompañamiento en cada una de las decisiones y los pasos que este va dando a lo largo de su actividad, ofreciéndole un vehículo que le posibilite alcanzar sus metas, desarrollar su negocio. Siempre hay un Sunsundegui que de una u otra manera te va a llevar a conseguir tus sueños, va a estar contigo, donde tú elijas.

Esta actitud es la que ha permitido que Sunsundegui sea en la actualidad referente en diseño y excelencia en la fabricación del autocar. Nuestros modelos, presentes en más de 20 países de Europa, África y Asia, están caracterizados por sus líneas futuristas y rompedoras, unas líneas que han marcado una época en la historia de la construcción de autocares y abren un camino al futuro del sector.

Sunsundegui invierte toda su experiencia y su conocimiento en fabricar autocares con un diseño vanguardista que además contribuye a que nuestros vehículos sean seguros, sólidos y robustos conocidos por su durabilidad y fiabilidad. Disponemos de una amplia oferta con vehículos de larga distancia touring, autocares de lujo, media distancia para diversos servicios, cercanías, articulados, autobuses urbanos,



una extensa gama que cubre las principales necesidades de nuestros clientes; y todo ello sumado a las múltiples posibilidades de personalización del producto que ofrecemos, además de adaptarlo a las principales marcas de chasis disponibles en el mercado.

Este es el trabajo que realizamos cada día gracias a un gran equipo humano que trata con mimo cada vehículo que sale de nuestra factoría, pensando siempre en la satisfacción del cliente. Son las personas, la suma del talento de todos nuestros trabajadores, el verdadero motor de nuestra empresa, la fuerza que impulsa nuestra compañía y la hace avanzar hacia el futuro".

LAURA CUBERO

EMPRESARIA Y DIRECTIVA DE AETRAM



Nuestra protagonista es mujer, es empresaria del transporte y forma parte de la junta directiva tanto de AETRAM como de ANETRA. Es una persona luchadora que ha conseguido abrirse camino en un mundo, el del transporte de viajeros por carretera, dominado de forma aplastante por el género masculino, sobre todo en puestos de dirección. No tenemos estadísticas sobre el número de mujeres que ocupen puestos de responsabilidad en nuestro sector, pero no nos hacen falta, porque revisando mentalmente a las empresas, nos damos cuenta de que nos cuesta mucho poder encontrar a alguna.

Laura se ha formado en Administración y Dirección de Empresas, obteniendo el graduado, por la Universidad Carlos III de Madrid. Convencida de que en el mundo actual, para saber gestionar una empresa y sobre todo a todas las personas que con ella se relacionan, sean trabajadores, clientes, proveedores... no son suficientes los estudios técnicos empresariales, y teniendo inquietudes por el crecimiento personal, hizo también un Master en Coaching, Inteligencia Emocional y Practitioner en PNL, por la Universidad Rey Juan Carlos de Madrid. Además se ha formado como Coach Inner Game por la Escuela Tim Galwey de España. Su trabajo interior no se queda ahí, es practicante de biodanza, pilates y meditación.... Además de ser una enamorada de la lectura y del jazz. En su espíritu constante de búsqueda y de desarrollo, nos ha anunciado hace poco su decisión de abrir un paréntesis profesional, dejando a un lado durante dos años su puesto de directora en Autocares Cubero y sus cargos directivos en AETRAM y ANETRA, para realizar una estancia en el extranjero, con la que seguro regresará con muchas experiencias nuevas que podrá seguir aportando a nuestro sector y a quienes hemos tenido el placer de compartir con ella los últimos 4 años de la actual junta de AETRAM.

AUTOCARES CUBERO

¿Cuándo se crea la empresa?

Se crea en 1978 como Emeterio Cubero y es en 1989 cuando pasa a llamarse Autocares Cubero.

¿Quién o quiénes fueron sus fundadores?

Los fundadores fueron mis padres, Emeterio y Maribel.

¿Qué tipo de transporte realizáis?

Transporte discrecional y regular de uso especial.

¿Dónde estáis ubicados y cual es vuestra zona principal de influencia?

Estamos ubicados en Valdemoro y en Carabanchel (Madrid). Trabajamos principalmente en Madrid Sur y Madrid Capital.

¿Cuántos años lleváis dentro de AETRAM?

En AETRAM estamos desde que allá por el 2006 se fusionó con ANETRA.

¿Cómo os ha afectado la crisis financiera que hemos tenido en los últimos años?

En estos últimos años se ha reducido la demanda principalmente y esto ha provocado una bajada de precios muy importante.

¿Cuáles son vuestros planes de futuro a corto y medio plazo?

Consolidar nuestra posición en el transporte regular de uso especial e incrementar la oferta de servicio discrecional y turístico.

AETRAM

¿Cuándo te incorporaste como miembro de la junta directiva de AETRAM?

Me incorporé con la candidatura de Jesús Gonzalo, su actual Presidente, en 2014.

¿Qué te motivó a hacerlo?

Fue la llamada de Jesús Gonzalo; quería contar conmigo para su Junta

Directiva, fue un honor que depositase su confianza en mí, me sentí y me siento muy agradecida; su programa me pareció de lo más interesante... le dije que sí en el momento.

¿Cuáles han sido tus funciones dentro de la Asociación en todo este tiempo?

He sido vocal de nuevas tecnologías como función principal, acudido a reuniones de Ayuntamiento y Comunidad para defender los intereses del sector y en los últimos meses he formado parte de la Mesa negociadora del convenio colectivo.

¿Qué valor consideras que tiene AETRAM para sus empresas asociadas?

La disposición a escuchar, ayudar y asesoramiento de personal especializado. El objetivo de dignificar y unificar un sector muy maduro y atomizado.

¿Crees que es necesaria la tecnología para nuestras empresas? ¿En que nos puede beneficiar?

La tecnología es fundamental en nuestras empresas, en la actualidad desde adolescentes hasta tercera edad utilizan dispositivos móviles y ordenadores para comunicarse entre ellos y con los proveedores de servicios, compras online, etc... Si no te pueden encontrar, contactar contigo o contratar por estos medios no existes. Por tanto, para existir en este mundo tan tecnológico, es primordial que nuestras em-

“Cuando me llamó Jesús Gonzalo para formar parte de su Junta y me contó su programa, le dije que sí en el momento”



“AETRAM puede dignificar y unificar un sector muy atomizado y maduro”

presas dispongan de tecnología que permita facilitar la experiencia del usuario.

A las empresas les beneficia en diferentes áreas. Conocer más a sus clientes actuales y potenciales, maximizar el análisis de datos, mejorar los procesos y ahorro de tiempo en gestión, análisis y toma de decisiones.

¿Por los años que llevas en AETRAM en los que has podido conocer a las empresas asociadas, consideras que están suficientemente desarrolladas tecnológicamente?

Por mi experiencia y los datos que he manejado con el acuerdo Sinfe-AETRAM, en general la mayoría de las empresas tienen poco desarrollo tecnológico de forma proactiva.

¿Qué se necesita hacer en nuestro sector a nivel tecnológico para dar el gran salto de calidad que necesitamos?

Es fundamental que el sector este unido a nivel tecnológico puesto que de forma individual es muy costoso, por otro lado te puede diferenciar tanto del resto que compartir información o servicios entre empresas es muy costoso en cuanto a tiempo.

Desde mi punto de vista lo que diferencia a las empresas no es la tecnología sino como la utilizan, como realizan los procesos y el factor humano.

En este sentido veo fundamental avanzar de forma conjunta, para poder realizar fuertes inversiones y remar todos en la misma dirección. Desde este sentir y espíritu hemos llevado a término el acuerdo Sinfe-AETRAM; una plataforma tecnológica con una importante inversión económica ya desarrollada, en constante crecimiento y adaptación a las

necesidades de empresas, trabajadores, clientes, administración...

Me gustaría animar a todos los asociados a que utilicen esta tecnología y formen parte de su crecimiento aportando nuevas ideas o sugerencias de mejora. Ya hemos creado una comisión encargada de las nuevas versiones/actualizaciones, pero cuantas más personas estén involucradas, mejores resultados alcanzaremos.

ANETRA Y RETOS DEL SECTOR

Además de ser miembro de la Junta Directiva de AETRAM, has formado parte de la Junta Directiva de ANETRA, nuestra Asociación a nivel nacional. Este cargo te ha permitido estar también trabajando por los problemas de nuestra actividad, más allá de lo que representa AETRAM en la Comunidad de Madrid. ¿Qué dificultades crees que tiene nuestro sector en el conjunto de nuestro país... consideras que son los mismos que tenemos en Madrid o son diferentes?

El sector a nivel nacional es muy complejo, dado que cada Comunidad tiene sus particularidades, tiene diferentes convenios, etc.... es muy difícil unificar criterios sin beneficiar y/o perjudicar a algunas comunidades.

El transporte escolar y laboral está teniendo un retroceso importante, a pesar de la recuperación de la economía, como consecuencia del mayor uso del vehículo privado. Muchos colegios y empresas dejan de utilizar el servicio de transporte colectivo, por el reducido número de usuarios que lo demandan. ¿Crees que se necesita actualizar



la legislación de transporte para que por ejemplo se puedan combinar rutas de diferentes colegios o empresas en una sola, para darles mayor viabilidad?

Esta práctica ya se realiza en zonas de Galicia y Asturias. De hecho, se está estudiando realizar estas zonales en otras comunidades.

Sí que pienso que sería muy beneficioso para aumentar la demanda que nos permitiese combinar diferentes rutas y clientes. Nos permitiría crear nuevas rutas, dar servicio a clientes con los que ahora no podemos trabajar y por supuesto llenar los autocares, hacer los servicios rentables para las empresas y atractivos para los clientes.

Estamos viendo como nuestro clima está cambiando y cada vez se oye hablar más de proteger nuestro medio ambiente. Este año hemos tenido ya la primera ola de calor antes de que comience el verano. Un viajero-kilómetro en autobús contamina 4 veces menos que en un vehículo privado y sin embargo no vemos que la Administración apoye el uso del transporte colectivo en autocar. ¿Crees que no sabemos ofrecer las bondades que tienen los servicios que prestamos a la sociedad, con nuestra actividad?

Puede ser que no vendamos del todo bien nuestras bondades o que no seamos lo suficientemente insistentes para que nos tengan en cuenta; desde luego, las estadísticas nos favorecen.

Estamos asistiendo a una auténtica revolución de la movilidad. Ya se pueden alquilar coches por horas e incluso por minutos, se alquilan bicicletas, han irrumpido servicios llamados de economía colaborativa y en todos ellos el denominador común es el de atender una demanda intermodal, cada vez más personalizada y apoyados en las nuevas tecnologías. Nuestra actividad de transporte es flexible y sobre todo en el discrecional, cada



“Es fundamental que el sector esté unido a nivel tecnológico, puesto que a nivel individual es muy costoso”

día se realiza de forma diferente. Sin embargo parece que nos falta dar el salto tecnológico que ya tienen estos nuevos modos de transporte que han irrumpido en el mercado. ¿Qué tenemos que hacer para quitarnos la etiqueta de sector tradicional y conservador, para adaptarnos a un mundo más tecnológico?

Por un lado necesitamos que la le-

gislación cambie y nos dé más libertad de actuación y por otro lado comenzar a utilizar la tecnología existente; aplicaciones como las que utiliza la economía colaborativa o cabify se podrían utilizar en nuestras empresas. Lo que no sé es qué será primero, si la legislación y después adaptarnos o será de forma conjunta.



“Lo que diferencia a las empresas no es la tecnología, sino como la utilizan”

Internet y las redes sociales están también acaparando cada vez más protagonismo. Ahora se habla de que la experiencia del cliente con la empresa sea satisfactoria. El fenómeno de opinar en internet sobre los servicios que se reciben, está cambiando también la forma de concebir la gestión de nuestras empresas, puesto se ve como un elemento importante para la reputación y la imagen de la empresa. ¿Crees que en nuestro sector necesitamos invertir más en mejorar nuestra imagen, en calidad y en atención al cliente?

Cada vez las empresas invertimos más en crear y mejorar nuestra marca, aunque seguro que podemos esforzarnos en progresar.

En cuanto a las opiniones de los clientes, es muy importante cuidarlas; tenemos un gran reto que es conseguir que estas sean de clientes reales y sería interesante cuantificar una serie de aspectos concretos que midan el grado de satisfacción, como por ejemplo puntualidad, limpieza del vehículo, trato recibido por el conductor y por contratación, etc...

IGUALDAD DE GÉNERO

En los 40 años de trayectoria de AETRAM creo que solo dos mujeres han formado parte de su Junta Directiva. Una de ellas fue Rosa de Autocares Nogales que llegó a estar un tiempo en la anterior junta directiva presidi-

da por Esteban Rivas y la segunda eres tú.

Este dato es una prueba fehaciente de que las mujeres dentro del sector de transporte discrecional, han tenido una participación muy baja. ¿Por qué crees que ha sido así?

Supongo que porque tradicionalmente ha sido un mundo de hombres y los cambios se van produciendo de forma lenta. Cada vez hay más mujeres conductoras de autocar y también en otras divisiones de las compañías. Por otro lado, las empresas y la sociedad tenemos pendiente una conciliación familiar real, creo que este factor también influye.

¿Cómo te sientes tratada en un gremio tan dominado por los hombres?

En general, me siento muy bien tratada. No siento un trato de favor por ser mujer ni tampoco discriminatorio.

¿Crees que ser mujer te ha beneficiado o te ha perjudicado a la hora de abrirte camino y darte a conocer dentro de la Junta Directiva de AETRAM?

Por supuesto que para darme a conocer me ha favorecido mi condición de mujer, pero en el resto no me siento beneficiada ni perjudicada. Me he sentido como un miembro más de la Junta, he trabajado como igual y si me he abierto camino ha sido gracias a mi forma de ser y estar, a mi esfuerzo y a mi trabajo.

Ciertamente, ha sido un placer formar parte del equipo, me llevo mucho aprendizaje y muy buenos momentos.

Me gustaría alentar a todas esas mujeres que hay en el transporte a que se acerquen a la asociación y a su Junta directiva, aportamos un punto de vista diferente y necesario en el sector.

“Animo a todos los asociados a que utilicen la plataforma que hemos creado con SINFE y que formen parte de su crecimiento aportando ideas”

Un estudio de Naciones Unidas dice que las mujeres ocupan un 20% más de puestos gerenciales que hace 20 años. Aunque reconocen que todavía existe una necesidad importante de establecer una igualdad de género en las Juntas de las compañías, que todavía son acaparadas por hombres. ¿Cómo ha sido el proceso que has vivido en tu empresa hasta llegar a ocupar un puesto de gerencia?

Yo he pasado por todos los puestos desde ayudante de administración, contabilidad, tráfico, marketing, comercial....

En mi caso al ser empresa familiar, es más fácil llegar. En otro tipo de empresas de autocares hay muy, muy pocas mujeres en puestos de gerencia.

A pesar del progreso alcanzado, al parecer solo el 5% o menos de los puestos de altos cargos de las empresas están ocupados por mujeres. Además cuanto mayor es la empresa, menor es la probabilidad de que la dirija una mujer. ¿Crees que en el transporte discrecional sucede lo mismo?

En transporte discrecional no llegamos ni al 5% de mujeres en altos cargos. En Madrid no conozco ninguna mediana o gran empresa dirigida por una mujer. Sí que conozco varios casos en Tarragona, Barcelona y Burgos.

Sin embargo este mismo estudio asegura que en realidad las mujeres en la práctica gestionan más del 30% de todos los negocios, pero sobre todo se les encuentra en pequeños negocios. El sector del transporte en nuestro país ha estado siempre muy atomizado. ¿Consideras que ha podido haber casos en los que las mujeres han gestionado empresas, en la sombra, o han intervenido en la gestión, pero luego no han encontrado el reconocimiento que han podido tener sus maridos?

Ha habido muchos casos como el de mi empresa; mi padre conducía, hacía labor comercial y de taller y mi madre se encargaba de la contratación, facturación, cobros...

Cuando estudié para tener la capacitación, recuerdo que había muchas mujeres de transportistas que estaban estudiando para obtenerla y ellas también se encargaban de gestionar sus empresas. Esperemos ver cómo crece ese porcentaje en los próximos años.

Una última pregunta.... ¿Puedes explicar para quien no lo conozca que es el coaching Inner Game, en el que te has formado?

Podemos decir que las personas actuamos de forma interna y externa. El juego interior lo desarrollamos dentro de nuestra mente y tenemos obstáculos que salvar como el miedo, la duda, la limitación de conceptos, etc. Jugamos para superar estos obstáculos que nos autoimponemos y que nos impiden desplegar todo nuestro verdadero potencial. Todo esto nos permite salvar las interferencias, diálogo interno, para que nuestra sabiduría interior aflore de forma natural.

Esta técnica de coaching fue creada por Timothy Gallwey, un jugador de tenis, que estableció una nueva metodología para el entrenamiento, el desarrollo

y la excelencia personal y profesional. Muchos lo consideran el padre del coaching de negocios, personal y ejecutivo.

Se nos acaba el tiempo y el espacio, hemos pasado un rato muy entretenido con Laura, nos dejamos muchas preguntas por hacer y temas interesantes por tratar. Laura tiene mucho "inner game" y lo sabemos muy bien quienes hemos estado compartiendo con ella tantas horas de trabajo para nuestra Asociación.

Sentimos todos su marcha, pero también estamos muy agradecidos por haberla tenido como compañera y amiga. Nos quedamos con su alegría, y su siempre buena disposición para trabajar y para aportar a nuestro sector y a las personas que hemos estado a su lado.

Solo nos queda ya desearle mucha suerte en su nueva aventura de vida y esperar que pronto podamos tenerla de nuevo entre nosotros. El próximo miércoles mientras estemos celebrando nuestra Asamblea de verano, ella estará viajando ya hacia su nuevo destino... Un abrazo Laura, mucha suerte y hasta siempre!!

José Luis Conde

“Me gustaría alentar a las mujeres que hay en el transporte a que se acerquen a la asociación, aportamos un punto de vista diferente y necesario”



AETRAM CELEBRA SUS PRIMEROS 40 AÑOS

AETRAM es la Asociación de Transporte de la Comunidad de Madrid de mayor antigüedad, como lo demuestra que acaba de cumplir sus primeros 40 años de vida.

Nació el día 16 de junio de 1977 y fue formada por un grupo de empresarios con grandes inquietudes y deseos de conseguir hacer crecer y fortalecer nuestro sector, en unos años en los que el uso del vehículo particular era todavía muy limitado y que la mayoría de las personas necesitaban para sus desplazamientos, del transporte colectivo.

Desde esos años hasta el día de hoy, han pasado muchas cosas en AETRAM. Actualmente contamos con más de 200 empresas asociadas, que configuran un parque total de vehículos superior a los 1.750.

Defender los intereses de sus socios ante la Administración y otros agentes



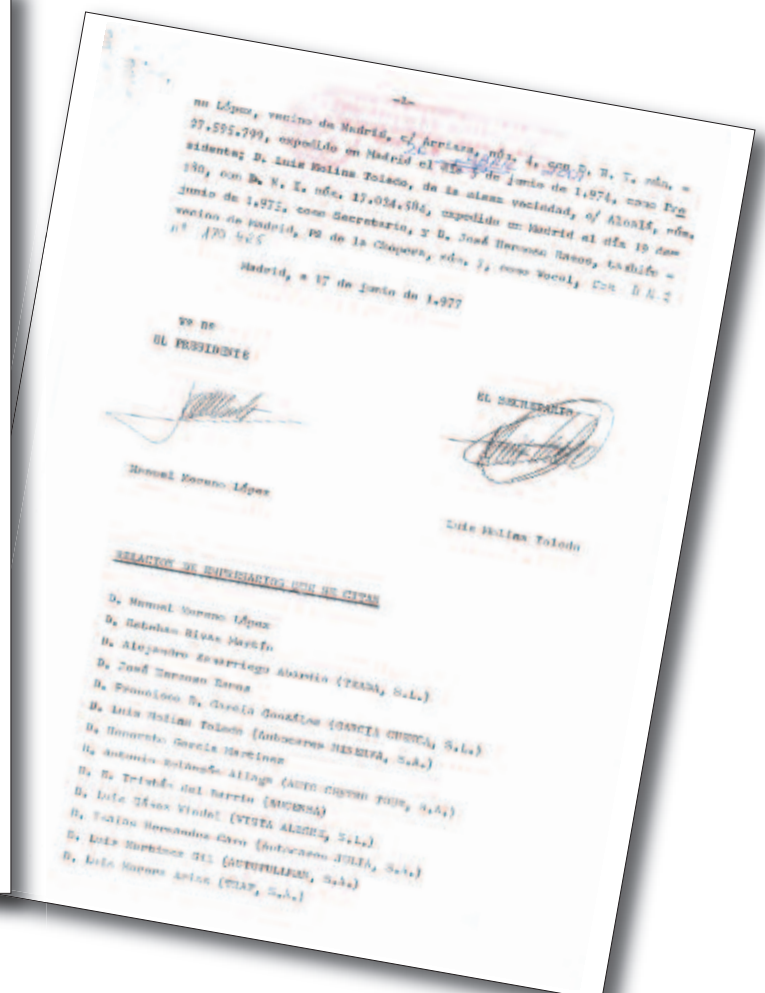
Cola de ciudadanos en Madrid para votar en las primeras elecciones democráticas que se celebraron tras 40 años de dictadura y que se hicieron justo un día antes de la creación de AETRAM.

sociales, contribuir a mejorar la rentabilidad económica de sus empresas, asesorar jurídicamente, informar de cuantas novedades administrativas o legislativas afecten al desarrollo de su trabajo,

y mejorar la imagen de las empresas dedicadas al transporte discrecional de viajeros, son sus principales objetivos.

Con motivo de este acontecimiento desde AETRAM se van a realizar una serie de acciones a lo largo del año para recordar y homenajear a los empresarios fundadores de la Asociación, así como la inclusión de un reportaje especial en la Revista de AETRAM y menciones en particular durante la próxima Asamblea General de AETRAM a celebrar a finales de año.

Dado que se trata ya de un documento histórico, hemos querido reproducir en nuestra revista el acta que dio lugar a la fundación de AETRAM.



¿CUÁNDO LLEGARÁ LA REVOLUCIÓN TECNOLÓGICA AL TRANSPORTE TERRESTRE?

Empresarios del sector, fabricantes de vehículos industriales y representantes de la Administración han participado en la jornada "Las nuevas tecnologías y su influencia en el modelo de negocio del transporte por carretera", organizada por Fundación Corell.



En el acto ha intervenido Marcos Basante, Presidente de ASTIC (Asociación de Transporte Internacional por Carretera), quien ha asegurado que en cinco años la conducción semi-autónoma será una realidad, y permitirá un incremento de la movilidad, una disminución de la contaminación y una mejora de la eficiencia, la transparencia y la profesionalización. Pero para que esto sea una realidad es necesario que "el Gobierno fomente los cambios tecnológicos en nuestro sector. Que no tenga miedo. La tecnología va a permitir que el conductor mejore su calidad de vida y el empresario incremente la eficiencia de sus costes".

"El proceso tendrá una complejidad tremenda"

Por parte de la Administración Pública, Joaquín del Moral, Director General Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento, ha reconocido la necesidad de que el Gobierno adapte las regulaciones a la nueva revolución tecnológica. "La normativa europea es lenta. Actualmente se están resolviendo problemas de una regulación que va a quedar desfasada con la conducción autónoma. Será necesario reformar la legislación de Seguridad Social, formación, responsabilidad, seguros, etc. El proceso tendrá una complejidad tremenda".

Es necesario un cambio radical en las infraestructuras

Las infraestructuras son uno de los puntos críticos a la hora de aprovechar el potencial de la tecnología. Aniceto Zaragoza, Director General de Oficemen, ha explicado que la conducción autónoma no se va a poder desarrollar si no hay un cambio radical en las infraestructuras. Con 650.000 km. de vías en

España, esos cambios requieren de una seria reflexión y mucho tiempo e inversión, que no será posible únicamente con los presupuestos públicos. "No hay planificación; vamos tarde y la realidad nos sorprende", ha afirmado Zaragoza.

Además, la calidad del firme planteará problemas importantes con la conducción autónoma. Según Zaragoza: "En la conducción autónoma, todos los vehículos pasan por el mismo sitio, no como en la conducción convencional. Al concentrar las cargas en los mismos puntos, la deformidad del pavimento crece un 30%". Por otro lado, los vehículos serán capaces de tomar decisiones en función de la situación de las infraestructuras: "Cuando un vehículo detecte un riesgo en la vía y tome la decisión, por ejemplo, de disminuir la velocidad, transmitiendo además la información a otros vehículos, se producirá una gran presión sobre el gestor de carreteras".

En el transporte de viajeros

En materia de transporte de viajeros, Isaac Martínez, Responsable de Proyectos I+D+i de ALSA, ha explicado los sistemas tecnológicos y de conectividad implantados en la compañía y sus autobuses, que proporcionan un control total de flota, del sistema de venta, de los servicios de administración y de los servicios al cliente. Estos sistemas permiten un control de todas las características del vehículo y la coordinación con los talleres para prevenir averías, lo cual incide directamente en los costes. Según Martínez, su sistema Fleetboard, "permite conocer en todo momento la ubicación del vehículo, sus parámetros, la identificación del conductor, etc, además de poder tener un control de la velocidad, descargar el tacógrafo y conocer con detalle la eficiencia en la conducción".



UN EJEMPLO SENCILLO DE INTELIGENCIA EMOCIONAL EN EL TRABAJO

Somos muchos profesionales los que hablamos de aplicar la inteligencia emocional en el trabajo, en el liderazgo, en la comunicación, en la educación, en las relaciones familiares..., pero habitualmente se hace a nivel muy teórico, creo yo.



Y es que la teoría es fácil. Te lees un par de libros sobre el tema y ya puedes escribir unos cuantos artículos o dar una conferencia.

¿Pero cómo se aterriza la teoría en la empresa?

¿Cómo convertimos modelos científicos en comportamientos observables?

¿Dónde está el nexo de unión para hacer tangible lo intangible?

Pocos artículos hablan de una manera clara, práctica, sencilla, y sobre todo eficaz, de cómo se mastica, digiere y

se “encarna” la inteligencia emocional en los distintos roles que desempeñamos (trabajador, directivo, vendedor...).

Por eso quiero, y siento la necesidad, de abordar esta parte más pragmática de la inteligencia emocional en la empresa... ¡y en la vida! (como diría mi admirado Santiago Vázquez, Director de Personas en R).

Lo primero es reconocer y aceptar que las personas somos principalmente seres emocionales con capacidad para razonar.

Es más, necesitamos las emociones para poder tomar decisiones de

todo tipo. Sin ellas nunca decidiríamos. Nos quedaríamos en un bucle infinito de análisis de pros y contras, ventajas e inconvenientes, costes y beneficios.

Si no crees esto, no te voy a mostrar ni pedir que leas la documentación científica que le da soporte, solo te recomiendo que no sigas leyendo y te olvides del tema. Ambos ahorraremos tiempo y disgustos.

Lo segundo es comprender que la inteligencia emocional es una habilidad que se entrena, como cualquier otra habilidad que deseemos adquirir.

Ésta consiste en encender luces en la consciencia (hacer la consciencia lúcida) para percibir y comprender qué intereses, necesidades, valores o creencias hay en nosotros y en los demás.

A partir de aquí adaptaremos nuestra conducta para no obviar, reprimir, rechazar, denostar u olvidar estos intereses, necesidades, valores o creencias, evitando así un conflicto razón-emoción-conducta que es el origen de casi todos los problemas.

Luego cada uno, por ejemplo, ya decidirá si sus creencias le estrechan o ensanchan la vida, y si quiere reestructurarlas. Pero esto sería High Level, cuando uno ya es "cinturón negro" en inteligencia emocional.

En la empresa estos intereses, necesidades, valores y creencias conforman la cultura (y subculturas) e interactúan entre todos sus integrantes.

Porque la empresa es un todo, un sistema en el que las partes son interdependientes y el funcionamiento de un componente afecta al resto.

Es decir, todas las partes se tienen que adaptar (son flexibles) para que sus intereses, necesidades, valores o creencias permitan un comportamiento cuya consecuencia sea el logro de objetivos compartidos.

¿Complicado?, ¿imposible? Para nada. Sencillo aunque no fácil. Solo hay una máxima que cumplir:

Empatía

Porque cuando tenemos en cuenta las necesidades de los demás antes de tomar una decisión que les afecta (o les puede afectar), evitamos una serie de fricciones que, repetidas en el tiempo, desembocarían en absentismo, rotación, baja productividad o desempeño, despido o abandono. Y esto no nos interesa.



Un ejemplo sencillo, pero representativo, que he vivido muchas veces en algunas empresas con las que he trabajado:

Un comercial, mando intermedio o directivo organiza un par de reuniones con clientes que están en otra ciudad, y necesita que le acompañe un técnico o un consultor (o ambos). Por supuesto, entre viaje y reuniones, va a ser un día larguito.

Habla con los clientes, pone fecha y hora, pero no habla antes con el técnico o consultor que le tienen que acompañar.

Al rato, o tras unos días (cuando se acuerda, porque tiene mil cosas más) le dice a alguno de ellos: "pasado mañana te vienes conmigo a tal sitio".

Si ese profesional tenía otros planes, se va a sentir perjudicado. Quizás haya quedado por la mañana con otro cliente, o por la tarde para acompañar a su pareja a una revisión médica (por poner un ejemplo).

Si le dice a su jefe o compañero que no le va bien, que cambie la fecha, el inicio (o degradación) de una mala rela-





ción está servida (es probable que a partir de ahí “se caiga mal el uno al otro”) y, como consecuencia, baja colaboración o deterioro del rendimiento con el tiempo.

Si ese profesional asiente con la cabeza, pero piensa “es injusto que quede con un cliente sin contar conmigo”, el principio de la desmotivación está servida.

Insisto en que esto ocurrirá si este comportamiento se repite de manera sistematizada en el tiempo. Si ocurre solo de vez en cuando, se soluciona con un “disculpame, llevas razón. No sé en qué estaría yo pensando”, en un tono cordial.

Pero si ocurre a menudo, da igual qué disculpa o excusa pongamos. Ya se ha producido un punto de fricción que va directo al debe de la cuenta emocional de los participantes (clientes incluidos si les han llamado para marearles con la fecha).

Todo cambia cuando ese mismo comercial, mando intermedio o directivo habla con los clientes y les pide (o propo-

ne) un par de fechas tentativas. Y les dice “voy a hablar con mi compañero consultor, técnico (o quien sea) y te confirmo la fecha a lo largo del día”.

Después habla con la persona correspondiente, le explica la necesidad, el objetivo, y le da a elegir entre fechas posibles (o plantean una nueva). Cuando considera adecuado, llama al cliente y le confirma su visita.

Claro, estarás pensando que esto lleva más tiempo y dedicación, siendo muchísimo más rápido y eficiente la forma anterior, ante la vorágine del día a día.

Efectivamente, pero la empatía es muchísimo más rentable.

Y me permito recordarte que no trabajas solo, que necesitas lo mejor de los demás para tener éxito. Y no te lo van a dar si andas “apedreando” su sistema emocional (aunque sea de manera inconsciente).

Si además eres directivo, o supervisor, recuerda que tienes un plus de responsabilidad en modular emociones.

Un buen líder está al servicio de su equipo, no al revés.

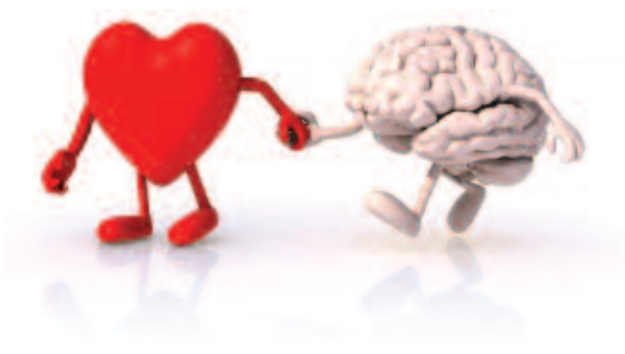
Juan Pedro Sánchez.

Psicólogo del Trabajo y las Organizaciones.

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

web: www.lapalancadelexito.com

twitter: @juanpsanchez



GRUPO CHAPÍN A LA VANGUARDIA EN MATERIA TECNOLÓGICA

En la sede madrileña de Microsoft, TomTom Telematics, Sinfe y Zendos presentaron su trabajo conjunto para unificar sus desarrollos y plataformas para ofrecer una solución capaz de gestionar de la manera más eficiente las flotas y que permite añadir aplicaciones para móvil que conectan a los operadores con sus trabajadores pero también con sus clientes. Chapín ha sido una empresa pionera y ya lo ha incorporado. Con la plataforma WEBFLEET de TomTom Telematics, es posible localizar los vehículos, calcular las rutas más eficientes en función del tráfico e incidencias en tiempo real, mejorar la gestión en su parte administrativa y los tiempos de trabajo y todo ello con una plataforma online que cumple los máximos estándares de seguridad para los datos.

Con Sinfe llegan multitud de herramientas adaptadas a los operadores dentro de SinfeBus (SinfeDISCRE, SinfeRegu, SinfeConta, SifeTaller...) Lo importante es que se elimina toda la documentación en papel entre el conductor y la empresa y de esta hacia fuera, ya que se digitalizan los reportes. Además se integra con la información que aporta WEBFLEET recogida del tacógrafo digital. Por su parte, Zendos ha implementado una aplicación que permite a la empresa poder estar vía teléfono móvil en contacto tanto con sus empleados como con sus clientes dándole servicios tan útiles como el de informar a los padres sobre la localización del autobús escolar, el tiempo



de espera para que llegue o asegurarse de que sus hijos han subido al autocar.

Grupo Chapín se ha adelantado y ya ha incorporado toda esta tecnología en su empresa, con resultados muy satisfactorios. Diego Rodríguez, Gerente de Grupo Chapín, afirma que “estos desarrollos son muy necesarios pero que su futuro e integración depende del interés y predisposición del sector discrecional”, un segmento en el que este tipo de herramientas sería vital para dar un valor añadido a sus servicios.

BUSWORLD CREA LA NOCHE DE LOS PREMIOS

En la próxima edición de Busworld Europe en Kortrijk, del 19 al 25 de octubre, antes de mudarse a Bruselas en la edición de 2019, el salón ha decidido comenzar una nueva tradición y organizar una noche especial de entrega de premios. La “Awards Night” tendrá lugar la

noche del 19 de octubre en la exposición de Kortrijk justo antes de la ceremonia de apertura y del tour VIP por la exhibición. En ella se entregarán diferentes premios internacionales del sector.

Busworld ha cambiado recientemente el nombre de su competición

ECW (European Coach and Bus Week) por la de Busworld Awards. Los expositores de Busworld Europe pueden registrar su participación en esta competición hasta final de junio. Los premios Busworld se dividen en dos categorías: Grand Award Coach y Grand Award Bus. Además de estos dos galardones se otorgan también los premios: Ecology Label, Safety Label, Comfort Label y Design Label. Además se conceden los premios Innovation Labels para la industria auxiliar y de servicios.



busworld.

EL AUTOCAR DE DOBLE PISO CUMPLE MEDIO SIGLO DE EXISTENCIA



El 26 de abril de 1967 salía de la línea de montaje el primer NEOPLAN Skyliner, el primer autocar de dos pisos del mundo.

Hace 50 años Konrad Auwärter desarrolló el primer autocar de dos pisos

del mundo. Desde entonces se han vendido casi 5.000 NEOPLAN Skyliner. El primer recorrido de un autocar de doble piso fue entre Stuttgart y Bruselas. El vehículo tenía 12 metros de largo. Dos años después, en 1969, ya estaba

incorporado en las flotas de empresas de transporte de renombre como Göttten de Saarbrücken o TRD-Reisen en Dortmund. El NEOPLAN Skyliner está ya en su séptima generación y ha recibido numerosos galardones.

PRIMERA ASAMBLEA GENERAL DE CONFEBUS



El pasado 15 de junio, tras la fusión definitiva de ASINTRA y FENEBUS, se celebró la primera Asamblea General de la confederación resultante, CONFEBUS. En ella se concedió el primer premio CONFEBUS en su edición 2017 al hasta ahora copresidente de la confederación, Juan Calvo. La actual junta directiva queda presidida por Rafael Barbadiello. Victoria de Mora-Figueroa es la Secretaria General, Jaime Rodríguez es el Director y Ángel José Hernández su tesorero. El acto que fue clausurado por Carmen Librero, Secretaria General de Transporte del Ministerio de Fomento, y el presidente de la CEOE, Juan Rosell.

AEC PROPONE LIMITAR LA VELOCIDAD EN RUTAS FRECUENTADAS POR CICLISTAS

En 2015 fallecieron en España 48 ciclistas en 2013 accidentes registrados en vías interurbanas, según datos de la DGT. La propuesta de la Asociación Española de la Carretera (AEC) se trataría de una reducción temporal del límite genérico asociada a determinados horarios y señalizada mediante paneles de mensaje variable. Asimismo, se considera necesario permitir la circulación en paralelo solo en aquellos tramos en los que exista arcén.



ACTA EUROPEA DE ACCESIBILIDAD

La UITP pide una legislación realista para poder afrontar los objetivos en materia de mejora de la accesibilidad en el transporte

El pasado 11 de abril, el Comité de Transporte y Turismo del Parlamento Europeo plasmó su dictamen en el documento conocido como Acta Europea de Accesibilidad (EAA). La UITP, en representación de los operadores de transporte público y las autoridades gestoras de éste, está preocupada so-

bre el potencial impacto negativo en los objetivos fijados en cuanto a accesibilidad.

Los operadores de transporte público y las autoridades competentes apoyan la armonización de productos y servicios, no sólo para un buen funcionamiento del mercado interior, sino también para que los pasajeros se sientan más seguros de que el mismo nivel de servicio será proporcionado durante su viaje por toda la

Unión Europea. Sin embargo, el logro de redes de transporte completamente accesibles en toda la UE requiere una comprensión cabal de las necesidades locales para garantizar que los niveles finitos de inversión se dirigen hacia donde son más útiles. A falta de una evaluación de impacto detallada, la UITP está preocupada porque las propuestas actuales sobre el medio ambiente construido simplemente no son alcanzables.



EL CÍRCULO DE EMPRESAS COLABORADORAS DE AETRAM EN FIAA 2017

La Feria Internacional del Autobús y el Autocar, que organizó IFEMA del 23 al 26 de mayo, presentó las novedades de 128 empresas de 13 países en carrocería, chasis, vehículos completos, servicios y accesorios.



Según datos de FIAA, esta edición ha crecido un 23% en participación y el 20% en superficie de exposición, con la ocupación de 21.556 m2, en los pabellones 7 y 9 de Feria de Madrid. La Feria, celebrada por primera vez en el mes de mayo, recibió la visita de 10.041 profesionales de 47 países. La visita internacional que ha alcanzado el 14% del total, ha significado el mayor número visitantes extranjeros recibidos en las últimas ediciones.

La participación internacional ha representado un 25% con la presencia de empresas de Alemania, Bélgica, China, Eslovaquia, Francia, Italia, Polonia, Por-

tugal, Reino Unido, Rumanía, Suiza y Turquía.

A las novedades de producto presentadas, se sumó una pista de pruebas de vehículos, una Exposición de Autobuses Históricos (cedidos por diferentes operadores nacionales como EMT Madrid, la Empresa Montes, Autocares Lázara o Julián de Castro) y la entrega del premio Minibus of the Year en su primera edición, que le fue otorgado al modelo Daily Tourys de Iveco.

La inauguración corrió a cargo del ministro de Fomento, Iñigo de la Serna, que estuvo acompañado por el director general de Transporte Terrestre del Mi-

nisterio de Fomento, Joaquín del Moral, y los miembros del Comité Organizador de la Feria. En su discurso indicó que para impulsar la renovación de las concesiones de los servicios regulares de transporte de viajeros por carretera en España se realizarán cambios en el modo de abordar las licitaciones.





BEULAS DESPLIEGA EN FIAA SU GAMA DE PRODUCTO

En esta edición BEULAS presentó 4 vehículos de la gama que el prestigioso carrocerero ofrece a sus clientes.

Beulas continúa priorizando ante todo, el poder ofrecer un producto personalizado, mediante una fabricación manual y en base a una artesanía tradicional. El resultado, son unos autocares diseñados para trabajar, donde todos sus elementos están pensados para que proporcionen la máxima funcionalidad y rentabilidad al transportista. A lo largo de los años, no sólo ha sabido permanecer dentro de su sector, sino que ha destacado por su adaptación a cada momento.

Las carrocerías diseñadas por Beulas pretenden encontrar en todo momento el resultado más idóneo para cada mercado, en base a la seguridad, la calidad y el confort del viajero, adaptados a las últimas tecnologías y a un sistema ecológico tan necesario en nuestros tiempos, teniendo siempre como principal objetivo el cumplimiento de las últimas normativas vigentes en Europa.

IRIZAR CONTÓ CON SU GAMA DE PRODUCTO INTEGRAL Y ELECTRIFICADO

Irizar apostó por mostrar su evolución tecnológica y sus avances en sostenibilidad para todos los mercados y segmentos.

En el stand de 2.000 m2 pudimos ver dos áreas diferenciadas. Por un lado su renovada gama de autocares, que están disponibles tanto en versión carrocería como en vehículo completo. Y por otro, la zona de electromovilidad.



Los autocares mostrados por Irizar fueron el i6S, galardonado como Autocar del Año 2017 en España, así como el i6 y el buque insignia de la casa, el i8. Todos ellos se exhibieron en su versión integral. Del total de vehículos fabricados en su planta de Ormaiztegui, un tercio ya son vehículos completos.

En cuanto a su área de electromovilidad, contó con el reconocido urbano 100% eléctrico i2e y con dos híbridos Clase II para servicios urbanos e interurbanos, el modelo i3h y el i4h.

En el segundo semestre habrá más novedades. Anunciaban sus responsables que Irizar lanzará este año las versiones híbridas de 15 metros de longitud tanto en el Irizar i4h como el i3h y que se presentará también el eléctrico articulado de 18 metros de Irizar. Actualmente, el prototipo está terminando las pruebas de durabilidad y fiabilidad previas a su distribución.

MAN MUESTRA POR PRIMERA VEZ EN ESPAÑA EL URBANO MAN EMOBILITY

Este nuevo urbano eléctrico de MAN, el MAN Lion's InterCity C y el Neoplan Tourliner fueron las tres estrellas del stand del grupo MAN.



MAN tiene previsto presentar en 2018 una versión pre-serie de un vehículo eléctrico (BEV). Además, en el marco de un ensayo de campo realizado en colaboración con varias empresas explotadoras europeas, MAN pondrá a prueba una flota para comprobar su idoneidad en el uso diario. La producción en serie de un autobús urbano totalmente eléctrico dará comienzo a finales de 2019.

El Lion's InterCity C de MAN, exhibido por primera vez en la IAA 2016, se presentó con la nueva longitud de 13,250 m y ofrece, además de las longitudes habituales de 12,280 m y 13,050 m, una nueva variante con el espacio de los asientos optimizado. Este autobús escolar e interurbano de dos ejes tiene capacidad para 63 pasajeros (o 59 sentados y una silla de ruedas).

Pudimos ver la presentación en sociedad del Neoplan Tourliner, cuya renovada apariencia externa y la cadena ci-

nemática optimizada ya han sido comprobadas por algunos clientes nacionales y por la prensa especializada. A partir de finales de 2017 estará disponible también con 13 metros de longitud sobre dos ejes.

MAN ofreció una solución para cada aplicación gracias a su completo catálogo de productos de chasis de buses. El programa cubre los segmentos Low-Floor, Low Entry, High Floor y motor delantero para longitudes de carrocería de 10,2 m a 27 m, los niveles de emisiones Euro 3 a Euro 6 y motores GNC para uso urbano e interurbano. También mostró el chasis MAN CO 26.500 EfficientLine, que monta la nueva cadena cinemática y el motor de 500 CV Euro 6C, lanzando este mismo año al mercado.

NOGEBUS EXHIBIÓ LOS AVANCES EN SUS PRINCIPALES MODELOS

NOGEBUS es una empresa especializada en la fabricación de carrocerías para autocares y dispone de recursos tecnológicos de última generación en todos los ámbitos de su actividad: ingeniería, diseño, producción y logística. Incorpora constantemente en sus autocares los últimos avances en materia de diseño, habitabilidad, ergonomía y seguridad, el que garantiza vehículos compactos, resistentes y muy funcionales.

Entre sus principales productos: Touring, Titanium, y su adaptación de la Mercedes-Benz Sprinter para diferentes configuraciones hasta 22 pasajeros más conductor con la posibilidad de maletero desplazable para incrementar el volumen de la bodega.

Con más de 3.000 unidades vendidas, la carrocería Touring se ha convertido en un referente en el sector, ofreciendo comodidad, robustez y seguridad así como una completísima gama de productos que va desde los 12 hasta los 15 metros, equipando diferentes distribuciones interiores. TOURING H está disponible en medidas de 9,40 y 10,50 m con capacidades de 37 pax. + G + C sobre MAN o 41 pax. + G + C sobre Iveco. EL TOURING HD está disponible en medidas de 9,50 - 9,90 - 12,96 - 13,80 y 15,00 con capacidades de 35 a 71

pax. + G + C con mecánicas MAN, Mercedes, Scania y Volvo. EL TOURING HDH se ofrece para medidas a partir de 12,00m y capacidades de 55 a 71 pax. + G + C con mecánicas MAN, Mercedes, Scania, Volvo.

Su modelo Titanium es un vehículo dotado de los más avanzados estándares tecnológicos y de seguridad, que cumple los requisitos más exigentes del mercado. Disponible en diferentes versiones desde los 12,2 hasta los 15 metros equipando diferentes distribuciones interiores que van desde las 49 hasta las 71 plazas. La versión TITANIUM HD se ofrece en medidas a partir de 12,00 - 12,96 - 13,80 - 15,00M con capacidad de 55 a 71 + G + C con mecánica MAN, MERCEDES, SCANIA, VOLVO. EL TITANIUM HDH es para medidas 12,00 - 12,96 - 13,80 - 15,00M y capacidad de 55 a 71 pax. + G + C sobre MAN, Mercedes, Scania, Volvo.

OTOKAR SOMAUTO EXPUSO EN FIAA DOS NUEVOS MODELOS POR PRIMERA VEZ EN ESPAÑA



Somauto, distribuidor oficial de la marca Otokar en España, llevó este año a su stand 4 vehículos de exposición y otros 2 para pruebas en el exterior

El distribuidor expuso la gama de 7 a 18 metros de Otokar. En cuanto a los vehículos de exposición contó con un Territo U de 13m, un KENT C, un Navigo T de 7,7 metros y un Vectio TH adaptado para minusválidos, todos ellos con motor Cummins.

Para la zona de pruebas tuvo disponible el primer Kent articulado de Europa, con una longitud de 18,75m y un motor DAF MX11 de 340cv, así como un Vectio T.

SINFE PRESENTÓ SUS SOLUCIONES TECNOLÓGICAS PARA TRANSPORTE

SINFE tiene una amplia gama de herramientas para facilitar la vida a los operadores: Aplicaciones Informáticas para Gestionar Líneas Regulares, Servicios Discrecionales, Servicios Escolares, Servicio de Personal de Empresas, Gestión de Taller y Mantenimiento de Flota, Control de Costes de Explotación, Gestión Contable, Gestión de Tráfico, Gestión de Gasoil, Localización GPS de Flota en Tiempo Real,





Venta On-Line en Taquilla, Kiosco de Autoventa On-Line, Conexión con medios de pago, Venta de Billetes por Internet On-Line, Presupuestos y Reservas Discrecionales On-Line por Internet. Aplicaciones para móviles. Aplicaciones en la nube... Su producto estrella es SinfeBus.

SUNSUNDEGUI RENUEVA IMAGEN EN FIAA E INCORPORA MEJORAS EN SU GAMA

Sunsundegui presentó varias mejoras orientadas a hacer el diseño de los autocares aún más moderno y atractivo y ofreciendo ventajas adicionales al cliente como reducir el peso y mejorar los consumos y la accesibilidad para el mantenimiento. Se han simplificado los mandos y también el montaje. Se incorpora además su nuevo logotipo.



El SC5 ofrece una nueva luna en la puerta delantera, nuevo salpicadero rediseñado, con teclas de función concentradas en la zona de elevalunas, un frigorífico integrado en la entrada, nuevos estribos, nuevo asidero en la entrada delantera, aire acondicionado de nueva generación e-control con mejor control de la climatización y mando central en salpicadero que aglutina el control de las siguientes funciones: Pre calentador + Anti vaho + Aire acondicionado; además de incluir la visualización de las cámaras. También dispone de puertas eléctricas, nuevas placas de techo de fácil desmontaje, nueva calandra delantera con placas de inoxidable y radar integrado, nuevos remates en los extremos del portaequipajes y aumento de espacio en la zona de guía. Por su parte, el SB3 cuen-

ta con un salpicadero rediseñado, con teclas de función concentradas en la zona de elevalunas y nuevas placas de techo de fácil desmontaje.

Por otro lado, su nueva campaña de imagen es "Contigo, donde tú elijas", eslogan en el que se transmite la cercanía con el cliente y la colaboración con él en el desarrollo y mejoras del producto Sunsundegui. Tras 30 años de actividad, los diseños del carroceros navarro quiere seguir caracterizándose por sus líneas futuristas y rompedoras que han marcado una época en la historia del sector y que pretenden abrir camino al futuro del mismo.

VOLVO AMPLIARÁ SU GAMA DE VEHÍCULOS ELECTRIFICADOS CON UN CHASIS DE DOBLE PISO

En el stand Volvo vimos el modelo Volvo 8600 (Autobús del Año 2017 en España), el Volvo 7900 Eléctrico Híbrido y dos chasis: un B11R y un B8RLE. Sus motores han alcanzado hace tiempo los niveles de emisiones Euro 6C.

Lanzado en el año 2016, el Volvo 8600 es el nuevo autobús completo 100% Volvo. Está destinado al mercado de vehículos suburbanos o de cercanías.

El Volvo 7900 Híbrido Eléctrico puede funcionar como un autobús eléctrico en algunas zonas y como vehículo híbrido en cualquier carretera. Está equipado con baterías, un motor eléctrico y un pequeño motor diésel. Las baterías se cargan tanto durante la frenada regenerativa como con los sistemas de carga de oportunidad situados al principio y al final de las rutas mediante pantógrafo. La carga de las baterías dura alrededor de 3 o 4 minutos con la denominada carga de oportunidad. A su gama de autobuses híbridos, híbridos-eléctricos y eléctricos puros (de la que ha introducido en el mercado más de 3.500 unidades), se sumará a finales de año el nuevo chasis doble piso híbrido para servicios turísticos, el modelo B5LH.

En cuanto a sus chasis, el B11R tiene 3 ejes, longitud de 11,2m a 14,3 m y motor D11K Euro 6 de 460CV y 2200 Nm. Su caja es Volvo I Shift con ralentizador integrado. El chasis B8RLE, de dos ejes, con longitud de 10,2 a 12,8 m, motor D8K Euro 6 de 320 CV y 1.200 Nm. Su caja de cambios es una automática ZF.



LEOPOLDO FERNÁNDEZ PUJALS

TELEPIZZA

EL SECRETO NO SOLO ESTABA EN LA MASA

Telepizza es la cuarta compañía más grande del mundo por facturación en la categoría de pizzas, la primera no americana. Está presente actualmente en más de 20 países en cuatro continentes.

La compañía nació en Madrid en 1987 con claro ímpetu por la innovación y constante foco en la calidad de sus productos. Fue la pionera en el envío de comida a domicilio en nuestro país. Una fórmula que no tardó en dar sus frutos.

Su fundador, Leopoldo Fernández Pujals, nació en La Habana el 12 de marzo de 1947. Su padre era un notario asturiano y su madre un arquitecta catalana. Tras la revolución castrista, su familia se exilió a Estados Unidos cuando él tenía 13 años. Allí se alistó en los Marines, con quienes luchó en la guerra de Vietnam.

Estudió finanzas y trabajó en multinacionales como Procter & Gamble y Johnson & Johnson. Con esta última llegó a España en el año 1981. Aquí fue donde realmente su vida dio un gran giro. Simultaneó su trabajo en la compañía con la apertura de su propia pizzería en el madrileño Barrio del Pilar. Este establecimiento fue el germen de Telepizza, cuando decidió probar con un nuevo e innovador servicio para servir su producto artesanal a domicilio. Entonces lo denominó Pizzaphone.

En 1992, Telepizza abrió su primera fábrica y comenzó su expansión internacional. Tan sólo un año después, ya



tenía 100 tiendas en toda España y en 1995 ya eran 204 establecimientos. Sus primeras tiendas en el extranjero se establecieron en Portugal, Polonia y Chile en 1993.

En el año 1996 entró en Bolsa y desde ese momento, su crecimiento fue aún más vertiginoso, tras adquirir de Pizza World, una empresa de transporte y su propio proveedor de quesos. En 1998 alcanzó el 62% de la cuota de mercado. En el año 1999 vendió Telepizza por 300 millones de euros.

Se adentró entonces en otro tipo de negocios como el de los caballos de pura raza o el de las telecomunicaciones. En 2004 entró en el accionariado de Jazztel, de la cual llegó a ser presidente.

Este emprendedor es conocido en el ámbito económico como "el Rey Midas del Ibex 35" por ser el único en conseguir meter dos de sus empresas en este selectivo.

"Apunta a las estrellas y llegarás a la luna" es el nombre del libro que ha escrito para ayudar con sus ideas a los jóvenes empresarios.



¿Qué velocidad máxima podrán alcanzar los autobuses provistos de limitador de velocidad?

La velocidad máxima que podrá alcanzar será de 100 kilómetros/hora. Los vehículos de motor de las categorías M2 y M3 sólo podrán circular por la vía pública si tienen instalado un dispositivo de limitación de velocidad regulado de tal manera que su velocidad no pueda superar los 100 kilómetros por hora.



Los vehículos de la categoría M3 con un peso máximo que exceda de las 10 toneladas, matriculados antes del 1 de enero de 2005, podrán mantener instalados dispositivos en los que la velocidad máxima esté regulada en 100 kilómetros por hora.

Ley norma: RD 1417/2005 Art. 3

¿Es obligatorio hacer constar el IVA en las facturas no simplificadas?



Sí, se debe hacer constar el tipo y, por separado, la cuota. Las facturas simplificadas tienen un contenido más reducido que las facturas completas u ordinarias y, salvo algunas excepciones, podrán expedirse, a elección del obligado a su expedición, cuando su importe no exceda de 400 euros, Impuesto sobre el Valor

Añadido incluido, cuando se trate de facturas rectificativas o cuando su importe no exceda de 3.000 euros, IVA incluido, y se trate, en este último caso, de alguno de los supuestos respecto de los que tradicionalmente se ha autorizado la expedición de tiques en sustitución de facturas.

Ley norma: RD 1619/2012 Art. 6

En una empresa de transporte de viajeros se han promovido elecciones a delegados de personal. La plantilla está compuesta por 15 trabajadores, de los cuales 3 son menores de 18 años. ¿Cuántos representantes hay que elegir?

Se elegirá a un delegado de personal ya que la representación de los trabajadores en la empresa o centro de trabajo que tengan menos de 50 y más de 10 trabajadores corresponde a los delegados de personal. Los trabajadores elegirán a los delegados de personal en la cuantía siguiente: hasta 30 trabajadores: 1.

Ley norma: RD Legislativo 2/2015 Art. 62



Envíanos tus consultas a info@aetram.es y las responderemos a través de esta sección de Línea Directa con nuestros asesores y consultores de AETRAM.

RESUMEN CIRCULARES INFORMATIVAS AÑO 2017

FECHA	CONTENIDO	FECHA	CONTENIDO
1/2017	I.- Reglamento UE 2016/403: infracciones con pérdida de honorabilidad del transportista II.- Laboral: salario mínimo interprofesional y ampliación del permiso de paternidad III.- Comunidad de Madrid – ayudas a la contratación IV.- CEIM – informe análisis Real Decreto-Ley 3/2016 Medidas Tributarias V.- Calendario de impuestos mes de enero VI.- Proformatrans: Cursos CAP 35 h. formación continua - enero 2017	13/2017	I.- Transporte internacional Francia – certificado seguridad social para trabajadores desplazados en servicios internacionales II.- FIAA 2017 – abierto el plazo de prescripción
2/2017	I.- Circulación de autobuses y vehículos pesados en vías de alta montaña o zonas nevadas II.- IPC año 2016 III.- Proformatrans: Cursos CAP 35 h. formación continua - febrero 2017	14/2017	I.- Tacógrafo: retirada o rotura de precintos. Formulario estándar para talleres II.- Calendario de impuestos del mes de abril
3/2017	I.- Gasóleo profesional – declaración de kilómetros recorridos año 2016 II.- Transporte internacional – Ley Macron certificados de desplazamiento, Austria salario mínimo y pegatinas medioambientales en Francia	15/2017	I.- Sentencia Tribunal Supremo: control y registro horario II.- Programa “Becas Santander-CEPYME-CRUE-prácticas en empresas” convocatoria 2017
4/2017	I.- Transporte internacional – restricciones de tráfico en Italia II.- Fiscal – cuadro de novedades fiscales 2017	16/2017	I.- Ayudas del IDAE para actuaciones de cambio modal y uso eficiente de los modos de transporte II.- Fecha examen certificado competencia profesional (capacitación profesional) – prueba mayo 2017 III.- Informes financieros/comerciales empresas Iberinform
5/2017	I.- Consultas sobre la obligación de registrar la jornada de trabajo de los conductores II.- Transporte internacional – pegatinas medioambientales en París (Francia)	17/2017	I.- Ayuntamiento de Madrid: ayudas a la contratación II.- Proformatrans: cursos mayo 2017
6/2017	I.- Fiscal: aplazamiento de impuestos – instrucción 1/2017 II.- Informe CEOE sobre tributación empresarial III.- Calendario de impuestos mes de febrero	18/2017	I.- Ayudas del IDAE para actuaciones de cambio modal y uso mas eficiente de los modos de transporte: abierto plazo solicitudes II.- Calendario de impuestos del mes de mayo
7/2017	I.- Fomento: comunicaciones electrónicas. Notificaciones y requerimientos en inspecciones de transportes II.- Ayuntamiento de Madrid – áreas de prioridad residencial APR. Renovación 2017 III.- Seguridad Social: Cotizaciones 2017 IV.- Proformatrans: cursos marzo 2017	19/2017	I.- Plan Inspección Transporte – Ministerio Fomento 2016 II.- Modificación ordenanza de la tasa por estacionamiento regulado en Madrid III.- Convocatoria Premios CEPYME 2017
8/2017	I.- Registro diario jornada trabajo - modelo II.- Líneas financieras ICO 2017 para empresas y autónomos	20/2017	I.- Transporte internacional – Portugal: restricciones en las fronteras portuguesas por la visita del Papa II.- Ayuntamiento de Madrid – medidas de restricción del tráfico a vehículos pesados en perímetro del recinto ferial San Isidro
9/2017	I.- Convocatoria pruebas competencia profesional (capacitación profesional) año 2017 II.- Cuestionario sobre diagnóstico de la empresa española (CEPYME) III.- Calendario de impuestos mes de marzo	21/2017	I.- Transporte internacional viajeros en Francia y Austria II.- Proformatrans: cursos junio 2017
10/2017	I.- Ayudas abandono actividad para transportistas autónomos – Convocatoria 2017	22/2017	I.- Inspección jornadas trabajo: nueva Instrucción 1/2017 Dirección General Inspección Trabajo II.- Fiscal: aprobación de las especificaciones técnicas del suministro inmediato de información del IVA III.- Proformatrans: Curso CAP junio 2017
11/2017	I.- Ayuntamiento Madrid: autorizaciones transporte escolar curso 2017/2018 II.- Transporte internacional – certificado S. S. para trabajadores desplazados III.- Ministerio Fomento – consulta pública previa sobre proyecto de modificación del ROTT IV.- Proformatrans: Cursos CAP 35 h. formación continua – abril 2017	23/2017	I.- Transporte internacional viajeros: nueva tasa Francia Ley Macron, salario mínimo en Luxemburgo y descanso semanal en Europa II.- Proformatrans: Curso CAP inicial viajeros
12/2017	I.- Ayuntamiento Madrid – áreas prioridad residencial APR renovación 2017 II.- Transporte internacional – pegatinas medioambientales en Francia “CRIT Air” y salario mínimo en Italia III.- Bonus por baja siniestralidad laboral	24/2017	I.- Web AETRAM – información sobre licitaciones y concursos públicos de la Comunidad de Madrid II.- Fiscal: plazo extraordinario para renunciar a registro mensual del IVA (REDEME) III.- CEIM – firma convenio financiero entre Avalmadrid y Abanca IV.- Calendario de impuestos mes de junio V.- Proformatrans: cursos junio 2017





NUESTRA VISION: CERO ACCIDENTES

con productos del Grupo Volvo

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

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

La reconocida seguridad de Volvo.

volvobuses.es

Volvo Buses. Driving quality of life

