

# aetram

ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS DE TRANSPORTE EN AUTOCAR DE MADRID ■ Nº 26 ■ 2018

## AETRAM DEFENDERÁ LA LIBERALIZACIÓN DEL SECTOR

AETRAM pone en marcha  
un Plan de Liberalización  
del Discrecional

Nuevas gamas  
de autocares de Volvo  
y VDL

Colaboradores  
BEULAS

# 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.



### Asamblea General Extraordinaria de AETRAM y Jornada sobre el Dumping Social en el Sector

El pasado día 17 de junio se celebró, en el Hotel Meliá Barajas de Madrid la Asamblea General Extraordinaria de la Asociación de Empresarios de Transporte en Autocar de Madrid (AETRAM).

/ Seguir leyendo.



### Nuevo domicilio social de AETRAM en la Plaza de Cuzco (Madrid)

AETRAM ha trasladado sus oficinas y domicilio social al Paseo de la Castellana, 123 – 5º B Esc. Dcha. - 28046 Madrid. La nueva sede de la Asociación se encuentra junto a la Plaza de Cuzco.

/ Seguir leyendo.



### Nace Madrid Foro Empresarial



### Portal de Empleo de AETRAM

## SUSCRÍBASE AL NUEVO BOLETÍN DIGITAL DE NOTICIAS DE AETRAM

4	EDITORIAL
5	NUESTRA ASOCIACIÓN
15	NUESTRAS EMPRESAS
18	ANETRA
20	EMPRESAS COLABORADORAS
22	PROTAGONISTA
	• Maribel García, Secretaria General de ANETRA
30	DESARROLLO PROFESIONAL
33	NUEVAS TECNOLOGÍAS
34	ACTUALIDAD
36	NOVEDADES
40	VIDAS EMPRENDEDORAS
41	LÍNEA DIRECTA
42	CIRCULARES
43	CÍRCULO EMPRESAS COLABORADORAS

## Imágenes

Asamblea General de AETRAM. **Página 6**

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

Entrevistamos a Maribel García, Secretaria  
General de ANETRA. **Página 22**



## aetram

Paseo de la Castellana 201 - 6º  
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 26 • 2018  
Depósito legal: M-31131-2006



## HAY LUNES A MEDIODÍA...

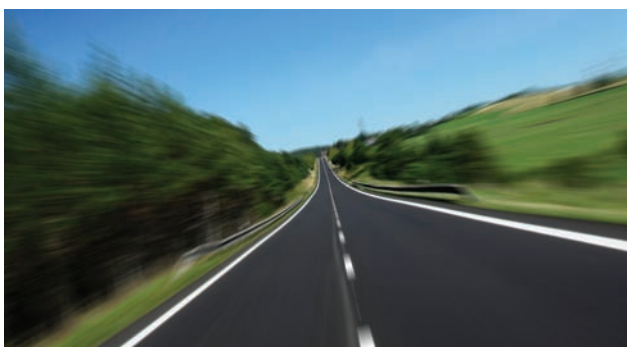
Como dice un entrañable cómico: “Hay lunes a mediodía que parece que el viernes no va a llegar nunca”.

Sin embargo, un hondo y sentido fado portugués dice que “el tempo fiça”, es decir, el tiempo se queda. El tiempo está, no llega, no pasa. Somos nosotros los que pasamos. Al tiempo no le hace falta reloj, porque siempre está.

Por tanto los sucesos, los cambios, los avances, no los trae el tiempo, sino que son el resultado de nuestra propia actividad humana.

Cuando el hombre considera algo necesario por interés propio, o por interés común social, o porque el resultado de otras actividades determina el camino a seguir en el momento concreto, entonces impulsa con propuestas introducir claridad e influencia en los asuntos, o directamente considera que es el momento oportuno para proponer un nuevo orden sobre el sistema anterior, que por inactividad o por obsolescencia, no por el paso del tiempo, deja de conseguir los fines para los que fue creado.

Los empresarios dedicados al transporte de viajeros en autocar todos los días se miran al espejo y, por una especie de narcisismo laboral que el esfuerzo y el riesgo les ha forjado, todos los días se ven guapos. Claro, se miran en su espejo favorito, ese que les rebota la propia imagen que quieren recibir en el momento concreto.



Pero en el momento actual, el conjunto de datos influyentes en nuestra actividad, de unas nuevas tecnologías perturbadoras, de unos nuevos movimientos sociales, políticos y empresariales, aconsejan ir pensando en cambiar de look, pues de no hacerlo nuestro aspecto va a reflejar, en poco tiempo, una mera apariencia de la imagen que se quiere tener.

Actualmente se pone mucho interés y énfasis en la tendencia que se adivina respecto a la “movilidad ciudadana sostenible”. Yo añadiría “individual”. En efecto, hasta la fecha, la movilidad de los ciudadanos en autocar, por lo que al transporte discrecional de viajeros se refiere, se ha venido considerando y prestando de forma “grupal”.

AETRAM considera que a partir de ahora el grupo se formará por el propio transportista, para atender sus necesidades, mediante la oferta de determinados trayectos a los ciudadanos, que previamente se deducirán de sus necesidades de movilidad, de forma puntual o reiterada.

Porque el tiempo no pasa, sino que somos nosotros los que perdemos el tiempo, AETRAM ha puesto en marcha una serie de acciones que permitan al sector del transporte en autocar llegar, antes que después, a facilitar a los ciudadanos un sistema idóneo de movilidad mediante el autocar, de acuerdo con los tiempos, ante la revolución tecnológica incesante.

El sector del transporte de viajeros en autocar debería romper su espejo favorito y dejar de mirarse una temporada el aspecto para participar en la búsqueda conjunta del nuevo sistema y modos de hacer transporte. Porque mejor que nuestras empresas no lo va a desarrollar nadie, o cuando volvamos a nuestro espejo no nos vamos a reconocer.

AETRAM no va a dejar de intentarlo, y que mejor manera que empezar por los destinatarios de la movilidad, los usuarios y consumidores.

**Jesus Gonzalo Tomey**  
Presidente de AETRAM

# AETRAM A FAVOR DE LA MODIFICACIÓN DEL RGTO. 1073/2009

AETRAM ha remitido a la Comisión Europea feedback/comentario, a través del enlace habilitado al efecto para que los afectados puedan manifestar su opinión y que la misma pueda ser tenida en cuenta posteriormente por la Comisión Europea, respecto a la actualmente en estudio por parte del órgano europeo “PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DEL REGLAMENTO EUROPEO 1073/2009 - Better functioning of the market for bus and coach transport - Reg 1073/2009”.



AETRAM ha manifestado su apoyo a esta modificación del Reglamento, por su carácter trascendental para el futuro del Sector Discrecional, para facilitar la movilidad de los ciudadanos y para la liberalización de las líneas regulares de viajeros en toda Europa y con ello la liberalización del sistema concesional español que nos aportará un acceso a este mercado menos discriminatorio, más justo, transparente, competitivo y eficiente.

Desde AETRAM se ha trasladado textualmente: “AETRAM que representa la defensa de los intereses de las empresas de transporte de viajeros, creemos y defendemos un sistema de transporte liberalizado motivo por el cual nos gustaría expresar nuestro apoyo a la propuesta de modificación del Reglamento 1073/2009.

Entendemos, al igual que la Comisión, que el objetivo fundamental que perseguía el Reglamento 1073/2009, ofrecer una alternativa sostenible al coche particular como medio de transporte, se ha conseguido, en nuestro país, solo parcialmente. En España, con el actual sistema de concesiones existen barreras y obstáculos importantes tanto de carácter administrativo como económico que impiden un mayor ac-

ceso al mercado nacional de nuevas empresas de autobuses, y que por lo tanto repercute de forma negativa en un mayor desarrollo del transporte interurbano.

Contactamos con usted para expresarle nuestro apoyo con respecto a su propuesta de modificación del Reglamento 1073/2009 ya que entendemos que los objetivos perseguidos por la legislación comunitaria, de armonización y unificación de la legislación en la materia, solo se podrán conseguir a través de la Regulación Europea, haciendo uso del Principio de Subsidiariedad y Proporcionalidad que rigen en las materias de competencias compartidas entre la Unión Europea y los Estados miembros, como es el caso en materia de Transporte.

Compartimos plenamente los objetivos perseguidos, siendo fundamental, desde nuestro punto de vista conseguir un acceso al mercado de transporte, menos discriminatorio, más justo y transparente y más competitivo y eficiente. Una reglamentación única para todos los Estados miembros que permita una competencia real y efectiva entre los operadores.”

Todo ello en beneficio de facilitar la movilidad universal de los ciudadanos, que les permitirá elegir entre las distintas opciones que ofrezcan los operadores.

## ASAMBLEA GENERAL Y RENOVACIÓN DE LA JUNTA DIRECTIVA

El pasado día 14 de diciembre se celebró en el Hotel Meliá Barajas de Madrid la Asamblea General de la Asociación de Empresarios de Transporte en Autocar de Madrid (AETRAM).



Nuestro director Juan Manuel Muro inicia la Asamblea



Luis Angel Pedrero, Tesorero, presenta informe.

A la misma asistió como invitado de honor el Director General de Transportes de la Comunidad de Madrid, D. Pablo Rodríguez Sardinero, quien fue el encargado de clausurar la Asamblea.

La Asamblea se inició con la aprobación del Presupuesto de AETRAM del ejercicio 2017 continuando con el informe del Presidente de AETRAM con las actuaciones llevadas a cabo por la Asociación durante el año 2017 y la presentación de la candidatura finalmente reelegida por unanimidad en el proceso electoral desarrollado durante la Asamblea.

La Junta Directiva de AETRAM para los próximos cuatro años estar formada por: Jesus Gonzalo Tomey (Presidente), Jesus Mirón Gonzalez (Vicepresidente 1º - Vip Car, S.A.), Luis Angel Pedrero Garcia (Vicepresidente 2º - Cartour, S.A.) – Vocales: Conrado Calcerrada Caballero (Esteban Rivas, S.A.), Marcelino Rincon Martin (Elite Touring, S.L.), Eduardo Losada San-

chez (Maitours, S.L.), David del Olmo Juanas (Autocares Félix del Olmo, S.L.), Jose Luis Conde Lopez (Hnos. Montoya), Luis Miguel Lorenzo Conejo (Milo Tours, S.L.), Manuel Bravo Vázquez (Autocares Hermanos Bravo Vázquez, S.L.), Fernando Gallego Esteban (Etrambus, S.A.), Santiago Lopez Rubio (Minibuses Lopez Rubio, S.L.), Diego Carrascal Prieto (Dicarpri Tour, S.L.) y Juan Manuel Muro Lopez (Secretario de la Junta y Director).

Por parte del Presidente de AETRAM, D. Jesús Gonzalo Tomey se manifestó en su discurso que “Aunque es un momento para celebrar, lo más importante no es el hecho de cumplir 40 años, sino el trabajo realizado por todos durante este tiempo, dando lo mejor de sí para el beneficio del conjunto. La unión es la clave para buscar soluciones juntos, especialmente a partir de ahora. Tenemos que lograr influir decisivamente en las distintas maneras y modos de cubrir las demandas de movilidad de los ciudada-

nos, de forma que la sociedad se beneficie de nuestros conocimientos y experiencia ante esta perspectiva de cambios que nos han empezado a visitar para quedarse. Tenemos una Asociación grande. AETRAM es importante. Esto es una realidad. Por ello hemos de saber adaptarnos, para quedarnos también, sirviendo a la sociedad como transportistas desde y hasta donde se nos demande.”.

Durante la Asamblea se celebró el 40 aniversario de AETRAM, circunstancia por la cual se efectuaron una serie de eventos conmemorativos relacionados con el mismo y consistentes en el Concurso de Fotografía Antigua donde se premió la fotografía de la empresa asociada Autocares Izquierdo Mallo, S.L. y la entrega de galardones honoríficos a los expresidentes de AETRAM durante sus cuarenta años de historia: Manuel Moreno Lopez, Jose Hermoso Ramos, Rufo Fernandez Salamanca, Juan Angel Gallego Castilla y Esteban Rivas Vázquez.

La Asamblea General de AETRAM fue todo un éxito en cuanto a asistencia de empresas pertenecientes al sector discrecional, regular de uso especial y turístico de viajeros por carretera de la Comunidad de Madrid, y contó también con la presencia de las empresas pertenecientes al Círculo de Empresas Colaboradoras de AETRAM: CENTRO TECNICO DE SEGUROS, IRIZAR, AUTOESCUELA GOYA, PRO-FORMATRANS, CEPESA, BEULAS, MAN, TOMTOM TELEMATICS, SUNSUNDEGUI, OTOKAR-SOMAUTO, NOGEBUS, SINFE y la recientemente incorporada la marca holandesa VDL BUS & COACH.

Al término de la Asamblea se ofreció una cena-homenaje a los transportistas de la Asociación que se han jubilado este año, haciéndoles entrega de una placa de reconocimiento por su dedicación al sector discrecional, siendo los homenajeados, Diego Rodríguez Lubian (Diego Tours, S.L.), Purificación de Nova Pascual (Autocares Los Ángeles, S.L.), Jose Maria Caro del Castillo (Flocarbus, S.L.) y Francisco Carrascosa Perales (Autocares Carrascosa e Hijos, S.L.). Así mismo, desde AETRAM se hizo entrega de un galardón honorífico en reconocimiento de su labor como Vicepresidente de AETRAM durante 12 años a Jose Luis Nájera Pascual.



Jesús Gonzalo reelegido Presidente.



Charla con nuestro colaborador VDL.



El DGT de la CM Pablo Rodríguez nos acompañó en la clausura.



Miembros salientes de nuestra Junta con Pablo Rodríguez y Jesús Gonzalo.



Nuevos miembros de la Junta



La nueva Junta al completo.



Los jubilados de AETRAM con su placa de reconocimiento.



Dos de las hijas de Manuel Moreno, 1<sup>er</sup> Presidente de AETRAM (6 años).



La viuda de José Hermoso, 2<sup>o</sup> Presidente de AETRAM (2 años).



Rufo Fernandez de Salamanca, 3<sup>er</sup> Presidente de AETRAM (1 año).



Juan Gallego 4<sup>o</sup> Presidente de Aetram (20 años).



Conrado Calcerrada en nombre de Esteban Rivas, 5<sup>o</sup> Presidente de AETRAM (8 años).



Homenaje a José Luis Nájera por su amplia trayectoria como miembro de la Junta y Vicepresidente de AETRAM.



Imagen de grupo de los expresidentes homenajeados.

# EL PRESIDENTE DE AETRAM ENTREGA EL PREMIO MICROBÚS DEL AÑO EN ESPAÑA 2018

El 17 de enero tuvo lugar en Madrid la entrega de los premios organizada por las revistas Viajeros y Transporte 3 (Grupo Editec), que anualmente otorga un destacado grupo de empresarios y profesionales de los sectores del transporte de mercancías y pasajeros de todas las Comunidades Autónomas.

En esta ocasión, el jurado está compuesto por 401 miembros de toda la geografía española (Autocar 32, Autobús 46, Miadibús 34, Microbús 25, Vehículo Industrial Ecológico 30, Camión 84, Vehículo Industrial Ligerero 43 y Semirremolque 107).

Cerca de 500 personas se dieron cita en el Hotel Novotel Madrid Center para presenciar el acto de entrega de estos galardones, que estuvo patrocinado por ACTIA, AEC Group, ALCOA, Allison Transmission, AudioBus, BQB Technology,

BUSmatick, Diesel Technic, EMAR Kiel, Fertiberia, HANOVER, HISPACOLD, Masats, SOLRED, SUZOHAPP, Vatservices, VOITH, WTransnet y Webasto Diavia.

Este año el jurado ha evaluado 74 candidatos que optaban a las diferentes categorías de los premios (Autocar 9, Autobús 9, Miadibús 7, Microbús 6, Vehículo Industrial Ecológico 14, Camión 5, Vehículo Industrial Ligerero 5 y Semirremolque 19).

La entrega de premios fue realizada por los representantes de las asociaciones AETRAM, ASFARES, ASTIC, ATUC, CETM y CONFEBUS, así como el organismo IDAE.

Jesús Gonzalo Tomey, Presidente de la Asociación de Empresarios de Transporte en Autocar de Madrid - AETRAM, fue el encargado de entregar uno de los premios Vehículos Industriales del Año 2018 en España, concretamente la categoría de Microbús.

El acto contó además con la presencia del Director General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento, Joaquín del Moral Salcedo, y del Director General de Transporte de la Comunidad de Madrid, Pablo Rodríguez Sardinero.



## NUEVA SEDE Y DOMICILIO SOCIAL DE AETRAM

AETRAM traslada sus oficinas y domicilio social al Paseo de la Castellana, 201 – 6ª Planta – 28046 Madrid junto a la Plaza Castilla.

La nueva sede de AETRAM se encuentra ubicada desde finales del mes de abril en el Paseo de la Castellana de Madrid, teniendo la misma una distribución similar a la anterior con despachos modernos y actualizados.

Su situación, en la zona del Intercambiador de Transporte de la Plaza Castilla, junto a las Torres Kio y en las proximidades de la Dirección General de Transportes de la Comunidad de Madrid, tiene los siguientes parkings públicos próximos: Índigo Plaza Castilla (Paseo de la Castellana, 193) – Parking del Intercambiador Plaza Castilla (c/ San Aquilino, 2).



## PUBLICACIÓN OFICIAL DEL CONVENIO

**El presente convenio tendrá una vigencia de cuatro años, 2017, 2018, 2019 y 2020.**

Se ha procedido a la publicación oficial en BOCM de fecha 6 de diciembre de los presentes del Convenio Colectivo del Sector de Transporte de Viajeros por Carretera de los Servicios Discrecionales y Turísticos, Regulares Temporales y Regulares de Uso Especial de la Comunidad de Madrid (CONVENIO DISCRECIONAL), junto con las Tablas Salariales correspondientes al presente año 2017. Conforme a la Resolución de 11 de oc-



tubre de 2017, de la Dirección General de Trabajo de la Consejería de Economía, Empleo y Hacienda de la Comunidad de Madrid, sobre registro, depósito y publicación del Convenio Colectivo

del Sector de Transporte de Viajeros por Carretera de los Servicios Discrecionales y Turísticos, Regulares Temporales y Regulares de Uso Especial (código número 28012065012003) se resuelve la inscripción de dicho convenio en el Registro Especial de Convenios Colectivos de esta Dirección y se procede al correspondiente depósito en este Organismo, así como disponer la publicación oficial del mismo.

## AETRAM RENUEVA SU MAYORÍA EN EL COMITÉ MADRILEÑO DE TRANSPORTE POR CARRETERA

**El pasado 12 de enero ha quedado constituido el Comité Madrileño de Transportes para los próximos cuatro años donde AETRAM ha revalidado su mayoría (casi del 70%) en la Sección del Transporte Público Interurbano Regular de Uso Especial y Discrecional de Viajeros de dicho Comité en la Comunidad de Madrid, mayoría que ostenta desde su creación hace 12 años.**

Jesús Gonzalo Tomey, Presidente de AETRAM, ha sido reelegido Presidente del Departamento de Viajeros del Comité por un período de cuatro años, cargo que supone además el nombramiento como Presidente del Comité en su conjunto (mercancías y viajeros). Los nombramientos efectuados de forma provisional serán definitivamente formalizados en los próximos días.

El Departamento de Transporte de Viajeros del Comité Madrileño está integrado por las siguientes Secciones:

- Transporte Público Interurbano de Uso General
- Transporte Público Interurbano Regular de Uso Especial y Discrecional de Viajeros en Autobús

- Transporte Urbano de Viajeros en Autobús
- Transporte Público de Viajeros en Vehículos de Turismo
- Transporte Público Sanitario
- Arrendadores de Vehículos
- Estaciones de Transporte
- Agencias de Viajes

El Comité Madrileño de Transportes es una entidad corporativa concebida como órgano de representación y colaboración con la Administración, que sirve de cauce de participación integrada del Sector del Transporte en las funciones públicas que le afectan, teniendo como principales funciones informar, con carácter preceptivo y no vinculante, en diferentes procedimientos

(tarifas, planes anuales de inspección, capacitación profesional, ...), evacuar cuantas consultas les sean realizadas por la Administración y participar, en representación de las empresas y asociaciones de transporte, en el procedimiento de elaboración de cuantas disposiciones se dicten en materia de transporte.



# EL PRESIDENTE DE AETRAM NOMBRADO PRESIDENTE DEL COMITÉ MADRILEÑO DE TRANSPORTES

**Jesús Gonzalo Tomey ha sido nombrado Presidente del Comité Madrileño de Transporte por Carretera de la Comunidad de Madrid para el periodo 2018-2021, por unanimidad de los departamentos que lo componen, mercancías y viajeros, en los que se encuentran representados las Asociaciones más representativas de los modos de transporte regulados en la Comunidad de Madrid. También ha sido ratificado como Presidente del Departamento de Viajeros, cargo que venía desempeñando desde 2014.**

El Comité Madrileño de Transportes es una entidad corporativa concebida como órgano de representación y colaboración con la Administración, que sirve de cauce de participación integrada del Sector del Transporte en las funciones públicas que le afectan, teniendo como principales funciones informar, con carácter preceptivo y no vinculante, en diferentes procedimientos (tarifas, planes anuales de inspección, capacitación profesional, ...), evacuar cuantas consultas les sean realizadas por la Administración y participar, en representación de las empresas y asociaciones de transporte, en el procedimiento de elaboración de cuan-

tas disposiciones se dicten en materia de transporte. El nuevo Presidente del CMTC tiene como objetivo "elevar el nivel de conocimiento de este órgano ante el conjunto de los representantes de las distintas Administraciones que tengan vinculación con cualesquiera modos de transporte representados en el mismo, así como tender la mano y la colaboración para tratar los asuntos conjunta y previamente a los proyectos que regulen o afecten a los empresarios en un momento en que la revolución digital nos está sorprendiendo con nuevos descubrimientos, a través de las aplicaciones informáticas, que vienen a revolucionar los conceptos



de movilidad diseñando el nuevo marco que se desarrollará en el transporte y la nueva forma de prestación de los distintos servicios. El CMTC es el marco idóneo, y el interlocutor válido para participar en el diseño del nuevo concepto de movilidad porque en el mismo se debaten los principales problemas de cada modo de transporte, pero también el depositario de las soluciones."

## MESAS DE TRABAJO DEL COMITÉ MADRILEÑO DE TRANSPORTES

Una vez concluida la renovación del Comité Madrileño de Transporte por Carretera en diciembre de 2017 y tras la nueva composición para el periodo 2018-2021, las asociaciones integrantes de la entidad han acordado la celebración de siete Mesas de Trabajo: Prevención de Alcohol y Drogas, Relaciones Laborales, Medioambiente, Relaciones Contractuales con las Administraciones, VTs y VTCs, Mudanzas y Estiba.

El objetivo de estas mesas es el lograr una relación de colaboración más estre-

cha con las Administraciones Públicas y otras entidades relacionadas con el sector en la lucha contra los principales problemas que afectan a los transportistas madrileños, entre otros, seguridad vial mediante control preventivo alcohol y drogas a conductores, sujeción de las cargas, intrusismo profesional en sus diferentes modalidades, ilegales, contratos a bajo precio, adaptación de las flotas a las exigencias medioambientales, promoción del transporte público, etc., todo ello con el fin último de ofrecer al usuario del

transporte la mayor calidad y garantía en el servicio concertado.

A fecha de hoy ya se han constituido y reunido todas mesas formando AETRAM parte activa de las mismas, y en concreto de las Mesas de Prevención de Alcohol y Drogas, Relaciones Laborales, Medioambiente y Relaciones Contractuales con la Administración, además de ostentar la Presidencia de las mismas el Presidente del Comité Madrileño de Transportes y de AETRAM, D. Jesús Gonzalo Tomey.

# AETRAM ORGANIZA UN FORO SOBRE TRANSPORTE ESCOLAR EN LA COMUNIDAD DE MADRID

AETRAM organizó, con la colaboración de Madrid Foro Empresarial, a través de su Mesa de Transporte y Movilidad de la cual forma parte y preside, un Foro Debate sobre “El Transporte Escolar en la Comunidad de Madrid” el pasado 21 de febrero en la sede de Deusto Business School en Madrid.

El objeto del Foro fue trasladar desde el Sector dedicado a la actividad del transporte escolar en la Comunidad de Madrid y demás interesados (colegios, usuarios, trabajadores...) a los representantes de las Administraciones competentes, Directora General de Infraestructuras y Servicios de la Consejería de Educación, y Director General de Transportes de la CM una visión real y cierta sobre la prestación de este servicio por parte de los empresarios transportistas de Madrid, así como transmitir nuestras inquietudes y sugerencias, además de escuchar los planes y posición de los responsables autonómicos en la materia, e intentar conseguir un clima de diálogo permanente



con la Administración, de forma que podamos participar, con carácter previo, en los planes y proyectos sobre este modo de transporte, de cara al próximo futuro inmediato.

## AETRAM Y TOMTOM TELEMATICS ORGANIZAN UNA JORNADA SOBRE GESTIÓN DE FLOTAS

AETRAM y TOMTOM TELEMATICS organizan una Masterclass Jornada sobre “GESTIÓN DE FLOTAS PARA UN TRANSPORTE INTELIGENTE. RETOS Y OPORTUNIDADES EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS” con la colaboración de SINFE y GANTABI el día 26 de junio en la nueva Sede de AETRAM.

El objetivo de esta Masterclass, gratuita para las empresas asociadas de AETRAM, es abordar casos prácticos sobre el valor de los sistemas de gestión de flotas y su integración con so-



luciones para la gestión del transporte, aplicaciones, sistemas de información al viajero o soluciones avanzadas de analítica de datos y Big Data, ofreciendo así una perspectiva de tendencia de mercado sobre cómo éstos pueden contribuir a incrementar la rentabilidad de los negocios y democratizar la información, promocionando igualmente el servicio al usuario final.

La Jornada va dirigida a Gerentes de Flotas, Directores de Operaciones, Directores de Tráfico, Responsables de

Compras y profesionales relacionados con la gestión de flotas de vehículos, siendo los objetivos de la misma dotar a los gestores de empresas de transporte de la capacidad, conocimientos, habilidades y competencias necesarias, para poder llevar a cabo una gestión integral y eficiente de su propia flota de vehículos y, plantear algunas de las cuestiones presentes y futuras con más transcendencia en la operación y explotación de los sistemas de gestión de flotas.

## RENOVACIÓN DEL ACUERDO CEP-SA-AETRAM

Te informamos de la reciente renovación del acuerdo de colaboración suscrito entre AETRAM y CEP-SA, por el cual los transportistas asociados se pueden beneficiar de un importante descuento por la compra de gasoil/gasolina, mediante la utilización de las tarjetas comercializadas por el Grupo Cepsa - STARRESSA.

El acuerdo actualmente suscrito en vigor y de aplicación desde febrero del presente año se aplica con un importante descuento sobre una Red Especial AETRAM de Estaciones de Servicio que con la firma del presente acuerdo ha visto aumentado el número de EESS beneficiadas y que alcanzan en la actualidad un total de 37 EESS, principalmente en la Comunidad de Ma-

drid, además de los descuentos aplicables sobre las EESS de la Red Colaboradora de CEP-SA y resto de EESS en España.

Si aún no dispones de estas tarjetas, de carácter gratuito, puedes solicitar las mismas a través de AETRAM.

La Tarjeta Cepsa - STARRESSA es un instrumento comercial de compra de carácter electrónico, que permite a sus titulares, en función de sus necesidades, abonar, con contacto comercial, las compras de combustible en las más de 15.000 EESS en toda España (Península, Baleares, Ceuta y Melilla). Además, este año como novedad en el acuerdo, se incluye la gestión de los Telepeajes en Europa

(España, Francia, Portugal, Bélgica, Italia, Alemania, ...) y otros productos comercializados por RESSA. La tarjeta cuenta con unas ventajas exclusivas como:

- Información ordenada y detallada en la factura mensual electrónica.
- Control y gestión sobre los gastos a través del extracto mensual detallado por matrícula y vehículo.
- Asistencia en carretera 24 horas.
- Gestión de los trámites relacionados con la Tarjeta a través de Internet (altas, bajas, modificaciones, bloqueos por robo o extravío, solicitud de tarjetas adicionales, cambios de vehículos asociados, consulta de facturas, etc.).



## VDL BUS & COACH ENTRA EN EL CÍRCULO DE EMPRESAS COLABORADORAS

El Círculo de Empresas Colaboradoras de la Asociación AETRAM ha ampliado su número de empresas con la incorporación del fabricante holandés VDL Bus & Coach.

Las actividades básicas de VDL Bus & Coach son el diseño, la fabricación, la comercialización y el servicio postventa de una amplia gama de autobuses, autocares y bastidores modulares, la modificación o ampliación de su gama de minibuses y midibuses, y la compraventa de autobuses usados. VDL Bus & Coach está formada por varias empresas asociadas, todas ellas activas en el mercado

mundial. La producción se lleva a cabo en Holanda y Bélgica. Los principales ob-



jetivos de VDL Bus & Coach son asegurar calidad, seguridad, durabilidad, el medio ambiente, confort, bajos costes de mantenimiento y un reducido consumo de combustible. La venta de los productos de VDL Bus & Coach se realiza a través de una red mundial de sucursales propias, importadores y representantes en más de 30 países. Esto permite ofrecer soluciones a medida para el transporte.

# COCENTRO TAMBIÉN SE INCORPORA AL CÍRCULO DE EMPRESAS COLABORADORAS

La más reciente incorporación que se ha producido a nuestro Círculo de Empresas Colaboradoras es la del concesionario COCENTRO.



COCENTRO, es una empresa cuya actividad principal es la venta de vehículos a motor como concesionario oficial de vehículos industriales de la marca Iveco-Pegaso. COCENTRO se encuentra situado en Madrid, en el km. 12 de la Ctra. de Valencia (A-3), con unas

instalaciones que ocupan 32.500 m2 dedicadas al vehículo industrial: zona de venta de camiones, autobuses, furgonetas, vehículos tanto nuevos como usados, talleres para la reparación de averías mecánicas, talleres de chapa y pintura, bancos de pruebas, vehículos

de asistencia y hasta restaurante. Desde sus inicios COCENTRO ha estado marcada por un acentuado espíritu de renovación y progreso, factor fundamental ha sido ofrecer a sus clientes un servicio mejor que la competencia, diversificado y de calidad.

## OBITUARIO

En lo que llevamos de año nos han dejado las siguientes personas:

- Eduardo Rodríguez Lorenzo, hermano de Angel Rodríguez Lorenzo de la empresa Autocares Rodríguez Express.
  - Josefa Hernández Onrubia, esposa de Rafael Hernández Gómez de la empresa Hernanbus.
  - Angel Pedrero Fernandez, Padre de D. Jose Miguel Pedrero (fundador de la empresa CARTOUR) y abuelo de D. Luis Angel Pedrero (Director en la actualidad de CARTOUR y miembro vocal de la Junta Directiva de AETRAM).
  - José Valdés Rodríguez, socio fundador de la empresa Pedro Valdés e Hijos de Alicante y perteneciente a ANETRA.
  - Rosa Menéndez de Fenebus
  - Javier Azulas, comercial vendedor de autocares, conocido por nuestros socios de AETRAM e hijo de Pedro Azulas, que fuera Jefe de Tráfico de Oficar, la empresa del primer Presidente de AETRAM, Manuel Moreno.
  - La esposa del responsable Busstore en Evobus Ibérica, José Martínez Bueno, conocido por todos los empresarios de AETRAM, por ser un gran profesional de dilatada trayectoria y excelente persona.
- Desde aquí enviamos nuestras condolencias a sus familiares y amigos. Descansen en paz.

## PREMIO A LA EMPRESA M. DEL MORAL

La Asociación Europea de Economía y Competitividad (AEDEEC) ha otorgado su máxima distinción la 'Medalla de Oro al Mérito en el Trabajo', que reconoce el espíritu empresarial dentro del marco europeo a compañías, y expertos profesionales que han fomentado la conciencia del emprendedor y el desarrollo económico.



La ceremonia, celebrada el pasado viernes, 18 de mayo a las 21:00 horas, tuvo lugar en el Hotel Eurostars Suites Mirasierra. El acto de la Asociación Europea de Economía y Competitividad, presentado por la prestigiosa periodista Ana García Lozano, ha querido reconocer la trayectoria profesional de dos sectores en concreto por su contribución al desarrollo económico de Europa.

La Asociación Europea de Economía y Competitividad (AEDEEC), es una Organización con el fin de promover, desarrollar y reconocer los mecanismos de las empresas que fomentan un buen desarrollo empresarial dentro del marco europeo.

Antonio Del Moral Gómez, director-gerente de Autocares M. Del Moral, fue uno de los premiados. Su empresa familiar, que desde 1965 ha trabajado por

situarse a la vanguardia de su sector, es actualmente una de las más competitivas, según AEDEEC.

Las Medallas y Lazos de Oro al Mérito en el Trabajo se han impuesto también a: Emiliano Bermúdez Palazón, socio-subdirector general del Grupo Donpiso; Ana Sánchez Cobo, letrada del Reino de España y Máster en Práctica Jurídica que ha participado en numerosos procedimientos tanto como autónoma para otras empresas como en el turno de oficio en los órdenes penal y civil; Mi-

guel Ángel Sigler Burgos, fundador y CEO de Conasi Proyectos; Juan Ballesteros, gerente de Aeroconfort; Christian Erazo, director de Factory Ballet; Matías Pelaez Martínez y Daria Khnykina, directores de Language4you; Salvador Alba Fernández, en calidad de director-gerente de Estudios Alfa ing. Proyectos SL; César Barroso Aguado, CEO de Sit Sports; Luis Montes Soler, Director General de Sveba Dahlen; Smara Morala Prieto, letrada del Reino de España que en 2002 fundó el Bufete Morala; Daniel Abal Señorans, director de Lavandería Manilva y Rosario Señorans Santorum, dueña y directora general de esta reputada lavandería industrial; Carlos Cortijo, fundador de Genetracer Biotech; Francisco Javier De La Casa Vera, gerente de Activa Externalización De Servicios empresa filial de Grupo Avanza; Ana María Mesonero Castilla, directora ejecutiva de Aslam New It; Bárbara Ituarte Moreno, directora deportiva de AB Well-Fitness; Andrés Granja Míguez, administrador Formatesa Lallín; Eugenio Pérez Barraza, gerente fundador de Ofitronic; Raúl Soligó Miñambres, gerente de Talleres Sema-Dur; Cristóbal Dobarro Gómez, letrado del Reino de España y Socio Director de la firma Dobarro & Asociados.



## VIPCAR CON LA IGUALDAD DE OPORTUNIDADES PARA LAS MUJERES

Con motivo del lanzamiento de esta campaña que quiere dar visibilidad a la gran aportación de las mujeres, especialmente en el sector del transporte, VIPCAR presentó su nuevo autocar de doble piso rotulado con la campaña “Por la igualdad de oportunidades”.



El acto de presentación contó con el director general de transportes de Madrid, Pablo Rodríguez Sardinero, así como de numerosos empresarios del transporte de viajeros, personal de la empresa, familiares y amigos de la firma, además de representantes de las firmas Scania, Beulas y Actia, copatrocinadoras del evento.

Jesús Mirón, presidente de VIPCAR, explicó el significado de este proyecto que comenzó hace un año. El autocar “Josefa” no solo rendirá homenaje a la labor de su madre y cofundadora de la compañía, sino a todas esas mujeres que trabajan en la sombra y muy pocas veces reconocidas a pesar de la importancia de su labor. Josefa González Abelleira, “no solo cosía fundas, o se encargaba de labores de mantenimiento, también fue una excelente jefa de tráfico, entre otras cosas” recordaba Mirón. La iniciativa de esta campaña “Por la igualdad de oportunidades”, es precisamente la de poner en valor el papel de la mujer en este sector de actividad.

Jesús Mirón tuvo palabras y pidió aplausos para Mercedes Sánchez-Prieto, esposa de José Carrascal de la empresa Dicarpri Tour por los cientos de kilómetros recorridos acompañando a su marido. Y también los pidió para Petra García, esposa de Pedro Centeno de la empresa Guadalbus, otra mujer cuyo trabajo por el transporte merece un gran reconocimiento, como el de tantas otras cuya labor ha pasado desapercibida en la vida pública de este sector. Por último, Jesús Mirón, tuvo un

emotivo reconocimiento a su propia mujer, Mercedes Sánchez-Contador, por su trabajo y dedicación, así como por ser el punto de apoyo de su propia vida.

### Un vehículo muy especial

El vehículo presentado ha sido rotulado con imágenes de esta campaña por la igualdad. Es un autocar de 14 metros y doble piso modelo Jewel de Beulas se ha equipado como vehículo de alta gama, contando con equipos audiovisuales de última generación de Actia, así como sistemas de seguridad de Scania. El nuevo autocar con la frase en el frontal: “Josefa, tu viaje ha sido inolvidable”, llevará su recuerdo por todas las carreteras europeas.



## CARTOUR INCORPORA OTROS 2 AUTOCARES VDL FUTURA

Los vehículos darán servicio a la línea de FlixBus que conecta Madrid y Lyon.



Se trata de dos unidades VDL Futura FHD2-129/440. Es la primera entrega en España de Futuras con la configuración solicitada por FlixBus, ya que la otra línea que opera CarTour para la compañía (Oporto-Bilbao-Toulouse), la realiza con autocares de otra marca.

Anno Dirksen, Director Gerente de VDL Bus & Coach España, afirmaba que “apreciaba la confianza depositada por CarTour en VDL y el gran entendimiento desde hace años entre ambas compañías.” Por todo ello, se siente “orgulloso porque CarTour ha elegido el modelo Futura para realizar rutas de larga distancia”. Dirksen también hizo referencia al gran éxito de este modelo en Europa, “bien conocido por su bajo consumo y su alta rentabilidad por la reducción del TCO, tan importante para el operador”.

Por su parte, Luis Ángel Pedrero, Gerente de CarTour, señalaba que gracias a la información de primera mano

sobre los vehículos VDL que ha recibido de otros socios de Global Passenger Network (GPN), de la que también es miembro, conoce bien “su calidad y rentabilidad”.

### Los nuevos Futura de CarTour

Los nuevos vehículos tienen una longitud de 12,9 metros y una capacidad de

49+1+1. Cuentan con depósito de 500 litros de diésel y un tanque con 300 litros adicionales. De este modo puede realizar servicios de largo recorrido sin paradas. El interior corresponde con el modelo VDL Class 300, que incluye conexiones USB y enchufe de 220 voltios, así como multitud de comodidades para el pasajero.



## ANETRA APOYA Y DEFIENDE UN TRANSPORTE LIBERALIZADO CON LA MODIFICACIÓN DEL 1073/2009

Desde la publicación de la Propuesta de Modificación del Reglamento CE1073/2009 sobre normas comunes de acceso al Mercado de Servicios Internacionales de transporte en autobús y autocar en noviembre de 2017, ANETRA ha mostrado su TOTAL Y ABSOLUTO apoyo al mismo de todas formas y en todas las instancias posibles: remitiendo su opinión ante la Comisión Europea a través del feedback, en reunión con el Director General de Transportes del Ministerio de Fomento en febrero de este mismo año, a través de entrevistas con los miembros de la Comisión de Fomento de todos los grupos parlamentarios (Grupo Popular, Ciudadanos, PSOE, Podemos, PNV) durante los meses de marzo y abril, e incluso en Bruselas donde hemos manifestado recientemente nuestra opinión directamente a los Eurodiputados responsables del Proyecto.

ANETRA apoya y defiende un transporte liberalizado, ya que en España, con el actual sistema de concesiones, existen barreras y obstáculos que impiden el acceso de nuevas empresas al mercado nacional de transporte. Celebramos la propuesta de la Comisión de reformar el Reglamento 1073/2009 al entender que los objetivos perseguidos por la legislación comunitaria, de armonización y unificación, solo se podrán conseguir a través de la legislación europea.

La regulación española está cerrada a cualquier propuesta de "actualización" de nuestro sistema concesional, que cuenta con las segundas tarifas regulares más caras de Europa se-

gún "el informe de evaluación del impacto de la Comisión".

Desde la Administración no se ha dado un solo paso en favor de la apertura del actual SISTEMA CONCESIONAL hacia uno DEL SIGLO XXI flexibilizado por el mercado y aprovechando el impulso de las nuevas tecnologías, suavizando el concepto de exclusiva y ofreciendo nuevas opciones al viajero al incorporar el MULTIOPERADOR cuando el tráfico concesional tuviese suficiente volumen o coordinando la red concesional con una segunda, basada en AUTORIZACIONES a riesgo y ventura que sirviesen para recorridos no coincidentes con contratos concesionales.

A través de la modificación del Reglamento 1073/2009 ANETRA considera abierta una gran ventana de posibilidades para las empresas de transportes y usuarios.

Por todo ello, sólo podemos estar a FAVOR de la propuesta de la Comisión que, mediante una reglamentación única para todos los Estados miembros, permita conseguir un acceso al mercado de transporte menos discriminatorio, más justo, transparente, con competencia real y efectiva entre todos los operadores que sea, como demuestra la experiencia en otros países, beneficiosa no sólo para nuestras empresas, sino también para trabajadores y usuarios.



## ANETRA RECURRE LOS ÚLTIMOS PLIEGOS DE REGULAR CONVOCADOS POR FOMENTO

Desde el 12 de abril con la publicación en el BOE del concurso de transporte regular de viajeros de uso general por carretera entre Madrid- Toledo- Piedrabuena y la publicación en cadena de otros como el Santander – Bilbao- La Manga o el Madrid Granada- Nerja, ANETRA ha presentado Recurso Especial en Materia de Contratación contra los Pliegos de prescripciones Técnicas y de Cláusulas Administrativas Particulares que los rigen.

Estos pliegos son fruto de la decisión tomada en verano de 2017 por el Ministerio de Fomento para modificar las condiciones de licitación de las concesiones de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general por carretera en autobús, de su competencia que, como declaró institucionalmente, “ persigue desincentivar que, cuando se compita por el mercado de cada concesión, los operadores entren en una guerra de bajada de tarifas y aumento de expediciones” pasando a ser la oferta técnica de lo que pasa a depender la adjudicación de las concesiones.

ANETRA considerando que estas cláusulas no se ajustan a Derecho en tanto que no garantizan la igualdad de posi-



lidades a todos los operadores que pueden concurrir, resultando especialmente perjudiciales para los de dimensión modesta, pymes, como son -con carácter general- nuestros asociados, SOLICITA en el Recurso que se deje sin efecto la licitación y se condene al órgano de contratación a volver a licitar el contrato de servicios en unas condiciones que permitan a los operadores concurrir libremente en igualdad de condiciones y con plenas garantías de que sus ofertas serán valoradas con respeto a los principios rectores de la nueva Ley de Contratos del Sector Público.

## ANETRA FIRMA UN ACUERDO DE COLABORACIÓN PARA LA RECLAMACIÓN POR EL “CARTEL DE CAMIONES”

**ANETRA firmó un ACUERDO DE COLABORACION con el Despacho de Abogados LAW & LEY CONSULTING para que sus asociados puedan RECLAMAR a los fabricantes de CHASIS conocido como “CARTEL DE CAMIONES” por fijar y acordar precios de venta de sus vehículos y retrasar el calendario de introducción de la tecnología de emisiones exigidas por las normas Euro 3 a 6 en camiones de más de 6 toneladas entre los años 1997 y 2011.**

Este bufete DEFIENDE que el CHASIS O BASTIDOR DEL AUTOCAR forma parte de aquellos en los que las marcas realizaron esos acuerdos colusorios, por lo cual iniciarán las correspondientes demandas de reclamación de daños por la adquisición de estos vehículos.

A su vez, **LAW & LEY CONSULTING** cuenta a su favor con la colaboración del **Grupo de Investigación de Econo-**

**mía Aplicada y Globalización de la Universidad de Granada**, que coordina y dirige el **informe sobre el impacto económico de esta decisión**, siendo los únicos que han determinado el daño emergente causado en un 31.28% del sobreprecio del chasis.

Este Despacho plantea la **reclamación a ÉXITO** obteniendo la retribución pactada sólo cuando la empresa reci-

ba la **indemnización**, limitando la inversión únicamente a la cantidad fijada en las **TASAS JUDICIALES**.



# BEULAS: REFERENTE EN CALIDAD, FLEXIBILIDAD Y ADAPTACIÓN AL CLIENTE

BEULAS es una empresa familiar establecida desde el año 1934 en la localidad de Arbúcies en la provincia de Girona.



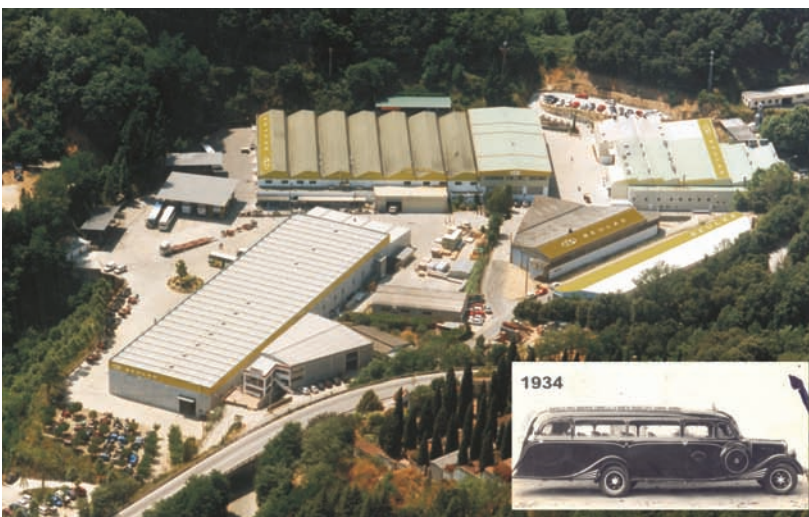
A lo largo de estos años, BEULAS, ha intentado adaptarse a las necesidades de los clientes con gran flexibilidad en la construcción de cada uno de sus modelos. Cada unidad para cada cliente es un Proyecto que se realiza para satisfacer las necesidades más exigentes.

### Al servicio del cliente

BEULAS es capaz de fabricar prácticamente todos sus modelos de carrocerías sobre el bastidor que prefiera cada cliente, maximizando en cada caso los espacios disponibles del vehículo, sea para confort del pasaje o para mayor capacidad de bodega. Su dilatada experiencia permite un asesoramiento personalizado que consigue optimizar el rendimiento del vehículo a cada transportista.

La empresa fue fundada por Ramón Beulas que empezó con la fabricación de carrocerías de madera con 12 trabajadores. Progresivamente fue creciendo

hasta estos momentos que se encuentra en la tercera generación, con una plantilla de 230 trabajadores. Más de 80 años en constante evolución.



El objetivo de la empresa no es tanto aumentar su dimensión o número de unidades fabricadas, sino conseguir un producto de calidad cuidando cada detalle.

## Gama de producto

BEULAS dispone de seis modelos de carrocerías para todo tipo de servicios interurbanos y discrecionales de medio y largo recorrido en dos y tres ejes.

Los modelos que actualmente se fabrican son:

- El Jewel es un autocar de doble piso con longitudes que van desde los 13,30 metros hasta 14,60m. Su capacidad de pasajeros puede llegar a las 93 plazas.
- El Glory es el modelo de piso y medio. Destaca por el extra confort que ofrece al pasaje por la altura del mismo y su gran capacidad de bodega.
- El Mythos también destaca por su gran capacidad de bodega. La longitud va desde los 13,20 metros hasta los 15m.
- El Aura brilla por su flexibilidad, con longitudes que van desde los 10,80 metros hasta los 15 m. Este modelo destaca por su gran funcionalidad.
- El Cygnus es el primero de los modelos pequeños y puede ir desde los 10,80 metros hasta los 15m.
- Y por último el modelo más pequeño de la familia el midibús Gianino desde 7,5 metros hasta 9,5m.

Desde BEULAS se trabaja para conseguir unos vehículos atractivos y elegantes en base a su diseño y funcionalidad. Para la empresa es básico conseguir un puesto de conducción amplio y ergonómico, el máximo aislamiento de ruidos y vibraciones para asegurar el confort del pasaje que a su vez puede disfrutar de una gran visibilidad en todos los modelos debido a su diseño. Todo ello cumpliendo todas las normativas, reglamentos y directrices de la unión europea.

A destacar, los interiores a elegir con diversidad de colores, acabados y equipamiento y el diseño funcional pensado para el fácil acceso a los elementos de mantenimiento (piezas fácilmente desmontables).

BEULAS continúa invirtiendo para ofrecer una línea de productos en constante renovación, y para ello este año ha desarrollado el restyling de los modelos Aura y Cygnus.

## Desarrollo de mercados e internacionalización

Siguiendo con su apuesta de apertura hacia nuevos mercados, están presentes con soporte en post-venta y recambios en los siguientes mercados: UK, Irlanda, Francia, Suiza, Países Bajos, Rep. Checa, Italia, Grecia, Chipre/Malta, Rumania, Escandinavia, Martinica y Portugal.



## MARIBEL GARCÍA SECRETARIA GENERAL DE ANETRA



No hemos querido dejar pasar la oportunidad de entrevistar a una persona muy querida por muchos empresarios de transporte discrecional de toda España. María Isabel García Rivas, conocida por todos los que llevamos varias décadas en esto y los que no, como “Maribel de ANETRA”. Esta muletilla que en un principio podría servir simplemente para identificarla, después 40 años citándola ha ido cobrando más trascendencia y se nos ha quedado marcada como si fuera un mantra, que sin quererlo viene a decirnos que no podemos entender a Maribel sin ANETRA, como tampoco a ANETRA sin Maribel.

Nuestra Protagonista nació en Madrid en 1955 en plena dictadura y siendo muy jovencita, con 22 años empezó a trabajar en ANETRA desde su fundación allá por 1977, cuando España quería empezar a respirar ya como un estado de derecho. Muchos años después esa jovencita está a punto ya de jubilarse y entre medias ha transcurrido toda su vida profesional entre leyes y transportistas y siempre trabajando para ANETRA, leyendo y escribiendo las páginas de los años más brillantes y a la vez más conflictivos de la historia del Discrecional. Años de grandes cambios y de muchas y nuevas leyes que han conformado y dado contexto a lo que, para bien o para mal, es hoy el transporte de viajeros por carretera de nuestro país.

Quizá porque es una persona sensible y estudiosa, antes de hacer historia en el mundo del transporte quiso aprender otras historias, licenciándose en Geografía e Historia por la Universidad Complutense en la especialidad de Historia del Arte.

Mucho arte han necesitado en todos estos años los empresarios de discrecional, para sacar adelante su trabajo y bien lo sabe ella, que les ha estado acompañando, guiando, aconsejando y ayudando a hacerlo en todo momento, en las duras y en las maduras.

Casada y con un hijo, se considera una mujer sencilla con aficiones y gustos muy clásicos, practica Aquagym, le gusta pasear, escuchar música y es aficionada a la lectura, aunque confiesa tenerla un poco abandonada por aquello de tener que leer cada día tantos documentos relacionados con el transporte.

## ¿Cuándo y cómo surgió que empezaras a trabajar en el mundo del transporte de viajeros por carretera?

Mis comienzos fueron a través del empresario D. Esteban Rivas Martín, en cuya empresa de Autocares estuve trabajando aproximadamente un mes. Al quedar vacante un puesto de Administrativo del entonces “Grupo Autónomo”, me sugirió el cambio; textualmente me dijo: “no ganarás mucho pero es un trabajo que te va a gustar” y no se equivocó pues durante mi ya dilatada vida laboral, primero en el Grupo y en ANETRA y AETRAM después, me he sentido plenamente realizada.

## ¿Cuáles fueron inicialmente tus funciones en ANETRA?

Mis funciones fueron de administración y alguna otra gestión en la calle necesaria para el desarrollo de la actividad, había que ir a correos a certificar cartas, presentación de escritos, al Ministerio de Transportes a solicitar documentación internacional para los vehículos, etc. Mi primera actividad fue confeccionar los recibos del pago de la cuota de los casi 300 socios que entonces tenía el Grupo que se hacían mensualmente y con máquina de escribir mecánica, entonces no existían ni las máquinas eléctricas ni los ordenadores, que llegaron después.

Las labores de dirección y defensa las llevaba el abogado Jose de A. Campoy y la contabilidad y administración más especializada era realizada por Carlos Moreno que posteriormente asumió la dirección de ANETRA, con gran acierto.

## ¿Cómo has evolucionado en el organigrama de la Asociación?

Como he indicado anteriormente mis inicios fueron de administrativa

con labores de gestión. Gradualmente fui asumiendo funciones de mayor responsabilidad, así como la gestión y la Dirección.

## ¿Cuándo pasaste a ser Secretaria General?

Fue en la Asamblea de Representantes de julio de 2005 y es el cargo que ostento hasta la actualidad.

## ¿Cuántos presidentes has tenido y como ha sido tu relación con ellos?

En ANETRA ha habido 4 presidentes: Manuel Moreno de Madrid, Juan Molist de Barcelona, Urbano Ruiz de Valladolid y Alfredo Vázquez de Coruña, pero los más significativos han sido Manuel Moreno y el actual Alfredo Vázquez, sobre todo por los muchos años al frente de la Asociación, a estos habría que su-



---

**“Me atrevería a decir que ningún Director General de Transporte de Fomento ha sido receptivo con el Discrecional”**

---

## “La LOTT de 1987 supuso una decepción para todo el Discrecional”

marles los de la provincial de Madrid que anteriormente estaban unidas José Hermoso, Rufo Fernández, Luis Molina, Alejandro Zamarriego y Javier Fuentes, mi relación con todos y cada uno de ellos siempre ha sido muy cordial.

### ¿Qué momentos han sido para ti los más difíciles en toda tu trayectoria?

Hubo momentos muy críticos y tensos, recuerdo unas huelgas de transporte especialmente duras por la negociación del convenio colectivo, incluso había enfrentamientos entre los propios empresarios debido a la presión y dificultad del momento.

Muy complicado fue el afianzamiento de las tarjetas de transporte. En febrero de 1993 se publicó una Orden de desarrollo del ROTT en materia de Autorizaciones, en la que se establecía que las empresas de transporte para obtener y realizar el visado de las tarjetas debían constituir una fianza de 50.000 ptas, por cada autorización como garantía del cumplimiento de las obligaciones y para el pago de posibles sanciones por incumplimiento de la normativa. Esta fianza de-

bía hacerse a favor de la Dirección General, de Transportes, en metálico o deuda pública, estableciendo la opción de constituir fianzas colectivas las asociaciones profesionales.

Así ANETRA, tras muchos obstáculos y duras negociaciones consiguió constituir una fianza colectiva en condiciones bastante ventajosas para nuestros asociados.

Pues bien, afianzadas ya la mayoría de autorizaciones, la Dirección General suspendió este requisito lo que produjo en las empresas una sensación de “engaño” y provocó inicialmente la solicitud inmediata de la devolución del importe del afianzamiento (del todo imposible) y posteriormente la amenaza de abandonar la Asociación. Fueron momentos durísimos pues supuso un importante desembolso económico al sector.

### ¿Y qué momentos recuerdas especialmente con agrado?

ANETRA desde siempre ha venido solicitando la realización de cobro individual por asiento, así se solicitaron unos tráficos “estacionales” en base al artículo 35 del antiguo ROTT. La Administración denegó estos servicios por lo que ANETRA los inicia sin autorización, después de muchas denuncias y dificultades de todo tipo ANETRA consiguió la autorización para realizar determinados servicios con cobro individual lo cual fue muy gratificante, pero como suele decirse “la alegría dura poco en la casa del pobre”, ya que en la temporada estival siguiente fue otorgada la autorización, pero en este caso a todas las asociaciones nacionales que habían solicitado partici-



par para finalmente otorgarse a RENFE-ATCAR en colaboración con las asociaciones de transportistas.

Otro momento especialmente de júbilo fue la recepción en el año 2013 del escrito de emplazamiento que la Comisión Europea remitió al Gobierno de España reiterándole e insistiendo en la INAPLICABILIDAD del DERECHO DE PREFERENCIA, por fin se HABIA ELIMINADO esta imposición, lo que era una de nuestras mayores reivindicaciones.

## ¿Cómo ha sido tu relación con las demás asociaciones de transporte de viajeros?

Como es preceptivo, cada Asociación ha defendido o intentado defender de la mejor manera los fines para los que fue concebida, por lo que en muchas ocasiones hemos tenido y seguimos teniendo intereses enfrentados y opiniones opuestas pero, no obstante, y a nivel personal, siempre he tenido y tengo una relación muy cordial con todos los dirigentes de estas Asociaciones, especialmente Lorenzo Chacón y J. Luis Perterra así como Rosa Menéndez que tristemente realizó su último viaje hace pocas fechas, aprovecho estas páginas para honrar su memoria.

## Habrás conocido también a muchos Directores Generales de Transportes ¿Cuál crees que ha sido el más dialogante, receptivo y que ha apoyado más al Discrecional?

Pregunta complicada, ciertamente he conocido a bastantes Directores Generales: Manuel Panadero, Bernardo Vaquero, Fernando Pascual, Manuel Villalante, Fernando Cascales, Juan Miguel Sanchez y Joaquín del Moral, dialogantes han sido todos, pero receptivos con nuestro sector, me atrevería a decir que ninguno.



---

**“Rosa Menéndez de Fenebus realizó tristemente su último viaje hace pocas fechas, aprovecho estas páginas para honrar su memoria”**

---

## ¿Has tenido tu o ANETRA alguna situación de enfrentamiento claro con alguno de ellos?

Durante la dirección de D. Manuel Panadero se publicó la nueva Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), que los discrecionales estaban reclamando con urgencia, pues en la anterior apenas teníamos cabida y si la teníamos era para “prohibir”, pero la tan esperada Ley resultó una decepción para el sector del transporte discrecional que, nuevamente, era el gran perjudicado. En principio, el espíritu de la misma era que las empresas pudiesen realizar indistintamente todo tipo de servicios, pero la realidad fue otra bien distinta ya que los empresarios regulares empezaron a simultanear transpor-

te regular y discrecional pero NO así los empresarios discrecionales que NO PODIAN acceder a los servicios regulares, otorgados en exclusiva y, curiosamente, convalidados por la propia LOTT por un periodo de 20 años a los que se añadieron 5 más de prórroga, en virtud del artículo 167 de la Ley 13/1996 de Medidas Fiscales, y que provocó una gran indignación en ANETRA plasmada mediante la presentación ante numerosos Organismos Públicos, incluida la Presidencia del Gobierno, de unos razonados y durísimos escritos, denunciando tanto esta sorprendente medida de prórroga, como el Derecho de Preferencia.

Nuestra disconformidad a la LOTT, así como a su REGLAMENTO DE ORDENACION (ROTT) que llegó 3 años des-

---

**“Este sector es mayoritario de hombres, yo a nivel personal no he tenido problemas para ejercer mi actividad por mi condición de mujer”**

---



**“Es una incongruencia que en las licitaciones de regular no se permitan bajadas superiores al 8% y en el discrecional se acepten del 40%”**

pués (RD 1211/1990 de 28 de septiembre), no agradó a la Administración como así nos lo confirmó en su escrito de contestación el entonces Director General, D. Manuel Panadero.

Posteriormente y bajo la Dirección del Sr. Panadero se inician los primeros concursos de líneas regulares de viajeros.

Manuel Panadero en su etapa de Director General no permitió que los discrecionales hicieran servicios regulares y sin embargo 25 años después lo defiende, ¿No crees que llega un poco tarde para ayudar al Discrecional?

Así es, a D. Manuel Panadero, se le solicitaron desde ANETRA nuestras clásicas reivindicaciones: Dobles operadores, cobro individual, derogación del derecho de preferencia.... pero éstas, al

igual que había ocurrido con sus predecesores en el cargo también cayeron en “saco roto”.

Curiosamente, años después, será el propio Manuel Panadero el que vaya a solicitar ante las Instituciones Europeas la derogación del tan injusto “derecho de preferencia” que él tuvo en su mano derogar o, en su defecto, reformar.

Con D. Fernando Cascales se modificó levemente el artículo 108 o Derecho de Preferencia y he de reconocer que fue una etapa de mucha actividad

**¿Cuándo se crea ANETRA y quienes la crean?**

El 28 de abril de 1977, se reúnen en Madrid un nutrido grupo de transportistas de todas las provincias españolas

las encabezados por Manuel Moreno y Luis Molina y al amparo de la entonces reciente ley 19/1977 sobre Regulación de Asociaciones Sindicales se constituye la Asociación Nacional de Empresarios de Transporte en Autocar ANETRA, he de hacer constar que fue una de las primeras asociaciones constituidas en España. Nuestro número de inscripción a nivel nacional es el 67.

**¿Qué representatividad tiene actualmente en el transporte de viajeros?**

La representación actual de ANETRA en el Comité Nacional del Transporte por Carrera del Ministerio de Fomento, en la Sección de Transporte Público Discrecional y regular de uso especial es del 32,40%.

En los estatutos fundacionales de ANETRA DE 1977 se dice que es una Asociación de empresarios de servicios públicos discrecionales, sin embargo en los estatutos actuales ANETRA aparece también como entidad que defiende a los empresarios de servicios públicos regulares.

**¿Esta inclusión de servicios públicos regulares hace mención a los regulares de uso especial o se refiere a los servicios regulares de uso general?**

Se refiere a regulares de uso general y de uso especial. Ciertamente los Estatutos se modificaron cuando la autorización pasó a ser únicamente VD. Evidentemente ya estamos hablando de Sector de transporte único y con actividades distintas, ahora todas las empresas son operadores de transporte y con su autorización VD están en condiciones de realizar una u otra actividad.

**Efectivamente se habla mucho ahora de que las empresas de transporte tanto las discrecionales como las regulares, deben verse como operadores de transporte, ¿Quién crees que tiene más fácil acceder al mercado del otro, el Regular al Discrecional o viceversa?**

## “ANETRA está luchando para que se apruebe la modificación del 1073, en la época actual no es sostenible un modelo concesional en exclusiva”

Así es como he dicho antes las empresas ahora son OPERADORES de transporte, el asunto es que las que actualmente están realizando servicios regulares de uso general tienen cada vez más posibilidades de realizar servicios de todo tipo y sobre todo regulares de uso especial, ya que de acuerdo a la LOTT tienen la opción de emplear la figura de reserva plaza y lo que es más grave aún por la transformación de las concesiones lineales en concesiones zonales donde se incluyen todos los servicios de transporte regular y especial de una zona determinada.

**El discrecional en España tiene una historia plagada de reivindicaciones ¿Cuáles consideras que han sido más relevantes que no se han conseguido alcanzar?**

Como ya he indicado, aún está pendiente el conseguir el cobro individual por asiento en todos los servicios así como la plena liberalización del Sector

**¿Y cuáles se han conseguido?**

La más importante conseguida hasta la fecha ha sido la derogación del Derecho de Preferencia, insisto esta reivindi-

cación se consiguió por intervención de Europa, con la resistencia por parte de la mayoría de CCAA.

**En alguna ocasión has manifestado que el transporte Discrecional ha sido el gran abandonado por las distintas administraciones, ¿Cuáles creen que han sido las razones para este abandono sistemático?**

La Administración como garante de los servicios regulares siempre ha defendido el sistema concesional, ello ha conllevado que en cualquier enfrentamiento o dualidad regular/discrecional siempre se hayan decantado a favor del primero. Incluso la norma estatal siempre ha sido excesivamente protectora de estos servicios, otorgándoles derechos exclusivos, de preferencia....etc.

**Resulta paradójico que en las licitaciones actuales de las líneas regulares de Fomento se considere una oferta temeraria la que está por debajo del 8% de la media de las ofertas presentadas y sin embargo en las licitaciones públicas de regular de uso especial y de discrecional se admiten bajas temerarias mucho mayores. ¿Por qué existe**



## “La Administración ha defendido siempre el modelo concesional y ante cualquier enfrentamiento regular/discrecional siempre se ha decantado a favor del primero”

**esta desigualdad tan grande de criterios para un mismo modo de transporte?**

Pues igualmente, ello es debido a la defensa a ultranza por parte de la Administración de nuestro sistema concesional. Ciertamente es una incongruencia que para este tipo de concursos no se admitan bajadas superiores al 8% sin embargo en el resto de concursos se estén aceptando bajadas de hasta un 40%. En este sentido ANETRA ha presentado los correspondientes recursos ante el TACRC y ante la CNMC denunciando entre otros requisitos este aspecto y alegando nuestra extrañeza a que se considere tarifa anormal o desproporcionada la que está por debajo del 8%, cuando en otros concursos esto no es así.

**Se está trabajando mucho en los últimos años para conseguir la igualdad de género, incluso Pedro Sanchez ha recuperado para su nuevo gobierno el Ministerio de Igualdad... ¿Cómo te has sentido trabajando en un sector en el que predominan los hombres?**

Ciertamente este es un sector mayoritariamente de hombres, pero yo a nivel personal no he tenido problemas para ejercer mi actividad, no me he sentido favorecida ni discriminada por mi condición de mujer. Actualmente la situación está cambiando, ya hay mujeres que están dirigiendo empresas de autocares, aunque aún nos queda mucho camino

por andar, desde luego en ANETRA no disponemos de datos suficientes para evaluar el porcentaje de mujeres, pero no creo que lleguemos ni al 5%.

### RETIRADA

**Llevas toda tu vida profesional trabajando para el transporte discrecional, ¿Ha tenido el Discrecional su época dorada o está todavía por llegar?**

No se si podríamos hablar de una época dorada, lo que no cabe duda es que ha habido momentos en los que las empresas han trabajado con una cierta tranquilidad y con buenos resultados, realizando gran cantidad de servicios discrecionales y turísticos, así como regulares de uso especial (anteriormente denominados de escolares y trabajadores) igualmente los artículos 35 fueron una inyección para el sector.

**Tu edad de jubilación está cerca, ¿Cuánto tiempo más piensas seguir en activo?**

Si ya he cumplido 63 años y considero ha llegado la hora de mi jubilación, he trabajado con mucha ilusión y fuerza pero entiendo que ahora está llegando gente joven con ideas renovadas y con ganas de llevarlas a la práctica por lo que aunque la experiencia es muy importante también lo son las nuevas ideas, sin lugar a dudas hay que dejar espacio a los jóvenes, por lo que si no hay inconvenientes insal-



vables quiero dejar la actividad en octubre de este año.

**Si pudieras elegir... ¿Qué logro te gustaría conseguir para el Discrecional antes de retirarte?**

Actualmente hay un proyecto de modificación por parte de la UE del Reglamento CE 1073/2009 por medio del cual se pretenden liberalizar los servicios regulares de viajeros por carretera de más de 100 kms., ANETRA comparte plenamente esta modificación y la está defendiendo en todos los Estamentos: Ministerio, Grupos Parlamentarios, Consumidores y Usuarios, Eurodiputados en Bruselas, etc., considero que la liberalización del sector sería un logro importante para todas nuestras empresas y sería muy gratificante dejar mi puesto con este fin conseguido, ya que desde ANETRA se está luchando con todas las fuerzas a nuestro alcance para lograrlo, mi opinión es creo que finalmente se conseguirá; en la época actual no es sostenible un modelo concesional en exclusiva.

Hemos tenido el privilegio de charlar con una historiadora profesional, que atesora toda una enciclopedia de vivencias relacionadas con la historia del transporte. No podemos plasmar todo lo que sabe en una sola entrevista, pero hemos disfrutado mucho con lo que nos ha dado.

En esta sociedad que nos toca vivir, es cada vez más difícil encontrarse con alguien que tenga acumulada tanta experiencia y conocimiento de algo y que además lo pueda y lo sepa transmitir tan bien.

En las sociedades antiguas las personas con mayor edad y que acumulaban toda una vida de trabajo eran consideradas y respetadas por todos. Ahora todo transcurre muy deprisa y a veces no nos detenemos para darle el suficiente valor al conocimiento de lo vivido, porque quizá no somos conscientes de que sin esa sabiduría



**“Considero que ha llegado la hora de mi jubilación, si no hay inconvenientes insalvables quiero dejarlo en octubre de este año”**

que nos da, sin tener un conocimiento del pasado, no podemos entender el presente y difícilmente nos podemos proyectar hacia el futuro...

Ahora vivimos muy deprisa y no se nos permite detenernos, porque si te paras te quedas fuera... Estamos sobreestimados y megainformados, sobre todo de cosas que no nos interesan, pero que sin saber porque no nos queremos perder. No sabemos distinguir y entre tanto se nos pasa la vida sin darnos cuenta. En verdad que

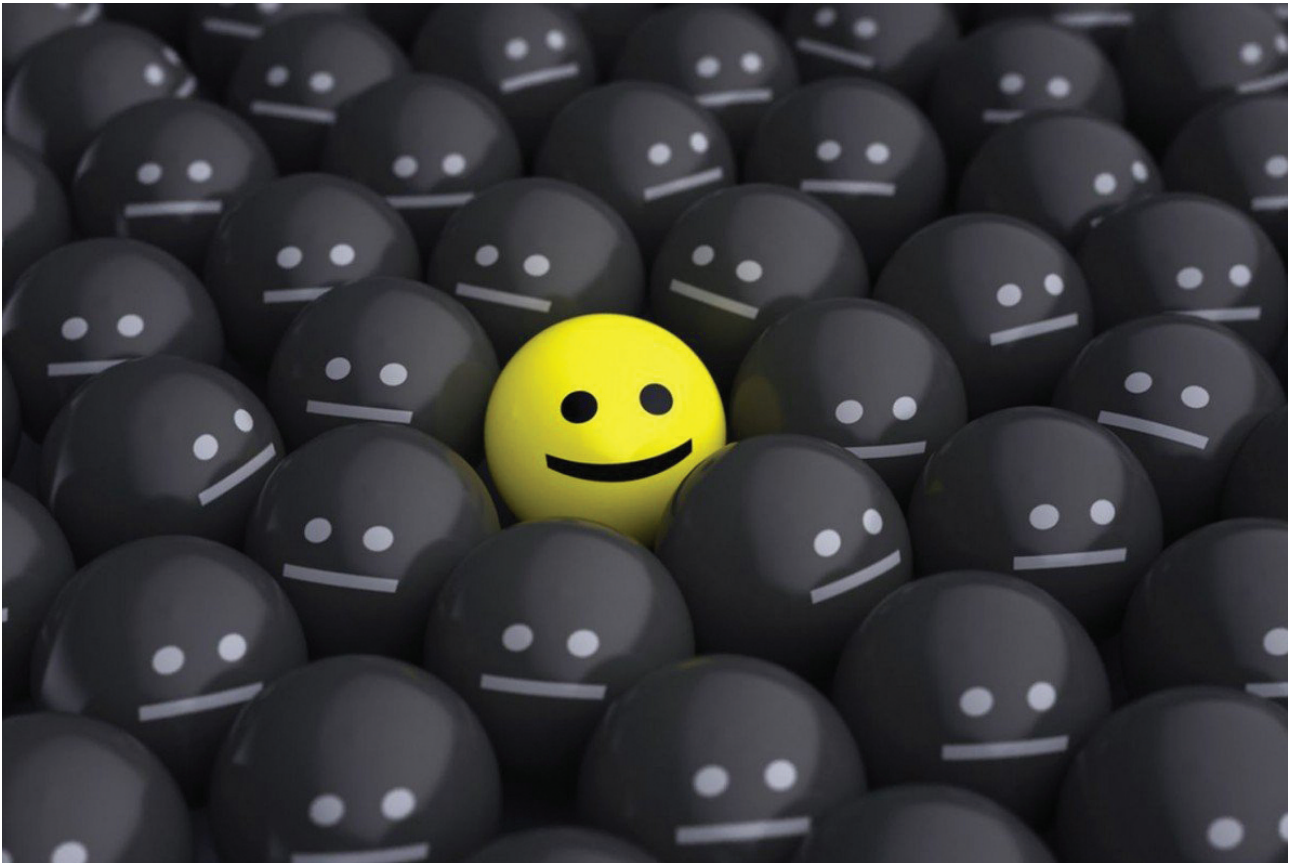
estos ya son otros tiempos... Muchas gracias Maribel, esperamos poder seguir contando contigo aunque sea desde la cómoda visión que te dará la jubilación. Gracias por toda una vida dedicada al mundo del transporte discrecional y a todos los que con esta noble actividad viajera, nos ganamos la vida.

Yo creo que se merece un homenaje...

José Luis Conde  
Fotos: José Reina.

## LA ACTITUD EN LA EMPRESA

En primer lugar sería interesante conocer alguna definición consensuada de "actitud" y saber para qué sirven las actitudes y por qué las tenemos.



La mayoría de los estudios desde la psicología están de acuerdo en definir una actitud de la siguiente forma:

"Evaluación global y relativamente estable que las personas hacen sobre otras personas, ideas o cosas que, técnicamente, reciben la denominación de **objetos de actitud**".

Es decir, las actitudes hacen referencia al grado positivo o negativo con que tendemos a juzgar o valorar cualquier aspecto de la realidad (tangible o intangible), incluido, claro está, el ámbito laboral.

De esta forma la actitud hacia un compañero, jefe, subordinado, equipo, clima de trabajo, departamento u organización puede ser positiva, negativa o neutra.

Además puede variar el grado de positividad o negatividad en función de la importancia que la persona otorga a cada objeto de actitud.

Aunque las actitudes residen en el interior de cada persona pueden ser inferidas a través de ciertos indicadores.

Conocer los componentes de las actitudes puede ayudar a inferir (y comprender) la actitud de una persona respecto a cualquier aspecto:

- Componente cognitivo (pensamientos y creencias sobre ello).
- Componente afectivo (sentimientos y emociones asociados).
- Componente conductual (intenciones y conductas en base a experiencias anteriores).

### ¿Cómo se forman las actitudes?

La mayoría de actitudes tienen su origen en el aprendizaje y experiencia social (salvo algunas muy concretas de raíz genética).

De esta forma las emociones se configuran y anclan por:

- **Condicionamiento instrumental** (consecuencias positivas o negativas de nuestra conducta).
- **Imitación de otros** (sobre todo de las figuras de referencia o autoridad).
- **Aprendizaje vicario** (observación de las consecuencias de la conducta de otros).

El proceso de configuración y anclaje se produce alrededor de los tres

componentes mencionados anteriormente (cognitivo, afectivo y conductual).

De esta forma, a través de las diferentes situaciones diarias que vivimos en el trabajo, vamos desarrollando pensamientos y creencias acerca de cada objeto de actitud mediante la percepción de beneficios y perjuicios (conscientes o inconscientes) que asociamos a nuestra conducta.

Por ejemplo, si tengo iniciativa por hacer o proponer una mejora a una tarea, producto o servicio, y me ignoran o incluso me recriminan, asociaré una consecuencia negativa a mi conducta de iniciativa.

Si lo vuelvo a intentar y se repite la consecuencia, terminaré construyendo una idea o creencia negativa acerca de tener iniciativa en mi empresa, asociándolo a sentimientos muy negativos si para mí es importante obtener atención o reconocimiento.

También podemos formarnos esa idea o creencia si proviene de terceras personas, especialmente de figuras y grupos de referencia (autoridad formal e informal):

"No te molestes en aportar ideas o cualquier tipo de iniciativa en esta empresa, no sirve de nada."

Una de las primeras actitudes que se forja entre empresa y colaborador se produce ya en los primeros contactos de la selección, generando unas ideas, creencias o expectativas de uno hacia el otro.

El impacto de la idea o expectativa en la actitud va a depender de la intensidad de la creencia y de la confianza o duda que la persona tenga sobre sus propios pensamientos.

En cuanto al componente afectivo, nuestras experiencias en el trabajo las asociamos a determinadas emociones percibidas cuando nos relacionamos con otros compañeros, departamentos, jefes, subordinados, tareas...

En función de si esas emociones las valoramos como agradables o desagradables, y según su intensidad, contribuirán a formar una actitud positiva o negativa hacia otra persona, grupo, tarea o situación.

Por último, se ha demostrado que el comportamiento (incluido posturas y gestos) produce un feedback psicológico que impacta en la formación de la actitud.

Este impacto psicológico del comportamiento en la actitud se produce a través de los propios pensamientos y sentimientos derivados automáticamente de la conducta.

Si éstos vienen a validar el comportamiento y/o nos producen una sensación cognitivo-afectiva agradable, contribuirán a formar una actitud positiva.

De lo contrario, un malestar psicológico que relacionemos con nuestro comportamiento (o el de los demás) forjará una actitud más negativa.

A todo ello hay que añadir que los tres componentes (cognitivo, afectivo y conductual) se influyen mutuamente y, por tanto, pueden regular las actitudes en un sentido u otro, teniendo distintos pesos específicos en la actitud global.

Aunque el componente de mayor peso específico a medio y largo plazo es el afectivo, a corto plazo puede imponerse el cognitivo (siento injusticia en la conducta de mi jefe pero pienso o creo que no debo quejarme, hasta que un día "exploto").

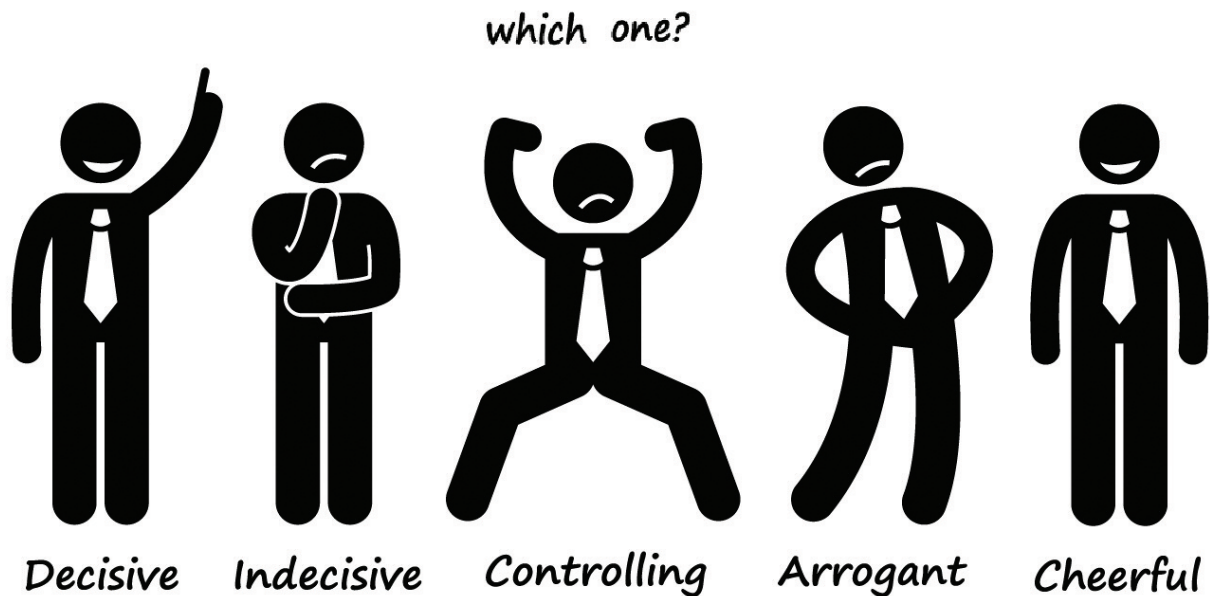
## ¿Para qué sirven las actitudes?

Básicamente, son 3 las funciones:

- 1.- **Organización del conocimiento** (estructurar o dar "coherencia" a la sobrecarga informativa del entorno)
- 2.- **Función instrumental** (nos ayuda a alcanzar los objetivos deseados)
- 3.- **Expresión de valores** (nos permite conocer y mostrar nuestros principios y valores)

De esta forma las actitudes nos van a guiar en la búsqueda de información que las refuerce o valide, ig-





norando la información que no coincide con ellas.

También sabemos que pueden guiar nuestra memoria, de forma que tendemos a distorsionar recuerdos para ajustarlos a las actitudes actuales que tenemos.

Esto explicaría porque somos reacios a aceptar y digerir información que vaya en sentido contrario a alguna de nuestras actitudes ya formadas (función defensiva del yo).

Siendo ese rechazo directamente proporcional a la intensidad o importancia que tenga esa actitud para

A través de las actitudes podemos conseguir lo que queremos y evitar lo que no nos gusta, contribuyendo a crear sensación de libertad y competencia.

Por ejemplo, adoptar una actitud positiva hacia la empresa con la que trabajamos y/o nuestros clientes nos permitirá ofrecer un mejor servicio (que puede ser recompensado con otros beneficios).

De todo ello se desprende que no solo es importante **contratar personas con actitudes alineadas** con la empresa, sino también **generar contextos de trabajo que contribuyan a fortalecer dichas actitudes**.

No digamos ya del extremo cuidado a tener en cuenta para no destruir actitudes positivas y contribuir a generar actitudes negativas.

Ello nos terminaría llevando a tener que despedir un/a colaborador/a (o que se vaya) con los consiguientes costes económicos directos e indirectos.

Por eso **es una estrategia inteligente (y muy rentable) gestionar las actitudes de forma proactiva en la empresa**, no dejando al azar los componentes que influyen en las mismas.

Para mí, todo ello se puede resumir en un concepto:

"Inteligencia emocional aplicada al ámbito laboral como ventaja competitiva y diferenciadora".

**¿Crees que es rentable gestionar actitudes en la empresa?**

**Juan Pedro Sánchez.**

Psicólogo del Trabajo

y las Organizaciones.

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

web: [www.lapalancadelexito.com](http://www.lapalancadelexito.com)

twitter: @juanpsanchez



nosotros.

<http://www.lapalancadelexito.com>

# IRIZAR E-MOBILITY INAUGURA SU PLANTA

Es la primera fábrica únicamente de electromovilidad de Europa.



Irizar ha inaugurado las instalaciones de esta planta que ya está en funcionamiento y en la que se fabricarán no sólo autobuses eléctricos sino otro tipo de vehículos industriales también de propulsión eléctrica.

Se han invertido 75 millones de euros en los 18.000 metros cuadrados de la fábrica, que se encuentra en una parcela de casi 4 hectáreas en la localidad guipuzcoana de Aduna. Cuenta con sus propias pistas de prueba y bancos de ensayo.

En principio, la capacidad de producción es de 1.000 unidades al año. Aunque actualmente sale de fábrica un autobús cada dos días, está previsto que sea uno al día para el mes de septiembre. Actualmente da trabajo a 150 personas y serán 200 a finales de año aunque la previsión es crear hasta los 300 y 500 puestos de trabajo en los próximos cinco años.

### Tecnología del grupo Irizar

Toda la tecnología utilizada para fabricar vehículos en la planta de Irizar e-mobility es del propio grupo Irizar. Actualmente ofrecen autobuses urbanos de 10,8 metros y 12 metros, que ya circulan desde 2014, y articulados. En breve también contarán en su cartera con autobuses biarticulados y camiones.

Todos estos productos son eléctricos y se recogen bajo tres gamas: Irizar ie bus, Irizar ie tram e Irizar ie truck.

Además del propio producto, Irizar e-mobility ofrece un servicio integral. Desde el vehículo hasta el sistema de recarga, el asesoramiento para saber qué necesidades tiene realmente cada operador, el mantenimiento predictivo, la tecnología inteligente embarcada o la gestión de flotas.



## AETRAM PONE EN MARCHA UN PLAN ESTRATÉGICO PARA CONSEGUIR LA DESREGULACIÓN (LIBERALIZACIÓN) DEL TRANSPORTE DISCRECIONAL

AETRAM, Asociación de Empresarios de Transporte Discrecional en Autocares de Madrid, ha puesto en marcha un plan estratégico tendente a conseguir la DESREGULACIÓN (liberalización) DEL TRANSPORTE DISCRECIONAL DE VIAJEROS por carretera incluyendo el transporte regular de uso especial y turístico de viajeros.



El análisis que, en el seno de AETRAM, se viene realizando desde hace unos años, respecto de la evolución de este modo de transporte desde los años cincuenta del siglo pasado, hasta la fecha, no deja lugar a duda de que el modelo normativo por el que está regulado no tiene razón de ser en nuestros días, y aún menos si tenemos a la vista el nuevo escenario que viene diseñándose de forma efectiva y espontánea en la sociedad, con motivo de los cambios transcendentales que la revolución tecnológi-

ca no deja de introducir, día sí, día no, en los hábitos, formas, modos y costumbres de concebir la movilidad ciudadana. Cuando los pioneros fundadores de las empresas discrecionales de viajeros tuvieron el valor de adentrarse en esta actividad tan apasionante, nada estaba regulado al respecto, y por tanto, nada estaba mal regulado. Fueron ellos quienes pusieron al servicio de una ciudadanía carente de recursos, lo que ahora, por intereses ajenos, han acertado en llamar "coche compartido".

Cuando no había casi turismos, ellos ofrecieron el autocar, que es el verdadero coche compartido, y lo pusieron a disposición de los ciudadanos, intuyendo donde había que ponerlo, y los ciudadanos lo agradecieron.

La consiguiente intervención administrativa reguló después la actividad, pero a los transportistas discrecionales de viajeros, por razones que no puede contener una nota de prensa, sino otro tipo de soporte, fueron injustamente cercados, sin que consigamos deducir

si fue por aprecio o por desprecio, viéndose limitadas sus opciones a futuro, imponiéndoles unos requisitos añadidos para que ejercieran la actividad como, dentro de un orden. Para colmo se las sometió a la dependencia de otros agentes o intermediarios, y aun así, con condiciones.

Entonces, ¿por qué han podido llegar hasta aquí sin salir del cerco?. Pues porque su dedicación a la empresa hasta finales del siglo pasado, junto con el crecimiento económico y el desarrollo del país les ha permitido sobrevivir mediante la realización de servicios puntuales, trasladando a los productores a las fabricas; transportando a los niños y jóvenes a colegios y universidades. A su vez dichos servicios generaban otros, como viajes, traslados, visitas etc. Y por fin los intermediarios les solicitaban otros añadidos. Solo por trabajar, solo por invertir, solo por salir adelante.

Pero el actual sistema se acaba, la crisis de los últimos años se ha transformado en puente para llegar a otra orilla, el ciclo se termina, y las empresas dedicadas al transporte discrecional de viajeros no están dispuestas a que otros se apropien, una vez más, de su actividad mediante la intermediación o mediante la influencia política o económica, mientras siguen soportando pedruscos en su camino en forma de obligaciones que impiden su desarrollo, limitaciones que hoy día nadie se atrevería a sugerir por vergonzosas, por contener premisas nítidas que limitan su libre competencia, pero que siguen vigentes

Y lo que es peor: Cuanto más se tarde en asimilar y deducir el nuevo panorama, claro pero incierto, cuanto más se quieran mantener vigentes ordenamientos obsoletos, por desconocimiento político, el retraso en la aplicación de formas sostenibles de movilidad perjudicará sensiblemente el bienestar ciudadano, retrasando, con el coste correspondiente, aquel objetivo que con tanto énfasis se predica.

No. Lo que durante el camino han soportado las empresas discrecionales, y ha conseguido mantenerlas entretenidas, no puede continuar. No es justo, ante el panorama que se avecina.

Solamente analizando y comprendiendo que las empresas que realizan el transporte discrecional de viajeros han sido las pioneras en implantar sistemas de movilidad colectiva. Solamente analizando la verdad de nuestros razonamientos podrá la sociedad beneficiarse del nuevo sistema de movilidad.

Hay otras razones y motivos por los que los ciudadanos, nos atrevemos a decir, sin excepción, tardarían un segundo en asumir y compartir nuestro proyecto y nuestras ofertas. También habrá que considerar sus argumentos.

¿Se concibe una empresa de servicios que no pueda ofertarlos por propia iniciativa?. Que no pueda diseñar los servicios que podría prestar en las mejores condiciones, en beneficio del usuario? Que solo pueda tener actividad si es in-



vitada por quienes han previsto el servicio y valorado el precio del transporte previamente, al margen del propio transportista, y la empresa "agraciada" no tenga otra opción que asumir el precio ofrecido sin más, o quedarse parada, precio que, para más inri, no ha tenido en cuenta el conjunto de los costes?. Que solo pueda serlo por grupos concretos a tal efecto por autocar completo? Que la inversión económica y la asunción del riesgo que se tiene que soportar solo recaiga en la última participante de la cadena comercial que es la empresa transportista?. Y mucho más.

No se debe confundir anuncio con oferta, ni sector liberalizado con precio no regulado.

Los cambios pueden llegar de diversas formas y a distintas velocidades, o de repente, ante la inacción de unos o de otros. Si, viéndolo venir, como la caída del muro de Berlín. Pero el día anterior nadie supuso que sería al día siguiente.

Por los ciudadanos. Por la movilidad sostenible. Por reformar la obsoleta normativa vigente. Por acabar con la competencia desleal. Por conseguir una productividad sostenible. Por la libertad de empresa. Por la libertad de contratación. Por la competitividad. Por los trabajadores. Por el beneficio empresarial.

Por eso y muchas cosas más, AETRAM, como primera asociación discrecional de España, por antigüedad y por número de empresas y autocares, se pone a la vanguardia e inicia las acciones que sean procedentes para seguir estando al servicio de los ciudadanos, para imaginar los servicios que precisan los ciudadanos; para participar en el ahorro de la factura energética; para que nuestras empresas puedan, por fin, salir del cerco y vislumbrar la excelencia empresarial.

Otros modos de transporte de viajeros por carretera sufren también los embates de los cambios que a todos nos remueven. No nos confundamos: Es la coincidencia de los tiempos que vivimos.

Pero si analizamos el camino recorrido, el porvenir es común, a pesar de muchos pesares.

Nadie está excluido de compartir este camino, porque mañana es tarde.

## VOLVO RENUEVA SU GAMA DE AUTOCARES COMPLETOS

La familia de autocares 9000 se han rediseñado desde cero para mejorar todavía más el ahorro de combustible de sus vehículos y llevar la seguridad al máximo nivel.



Además del nuevo diseño de sus autocares 9700 y 9900, Volvo ofrece un paquete integral al operador, desde asesoramiento para la compra del vehículo que necesita según sus necesidades, paquetes de equipamiento y contratos de postventa hasta diferentes tipos de financiación. Este concepto de servicio integral se denomina Volvo Care.

### La nueva gama de autocares Volvo

La familia de autocares 9000 se han rediseñado desde cero tanto por dentro como por fuera para mejorar todavía más el confort, el ahorro de combustible de sus vehículos y llevar la seguridad al máximo nivel.

El modelo 9900 es el más lujoso de la gama y el 9700 el versátil. Ambos modelos tienen muchas posibilidades de personalización, empezando por sus dimensiones de 12, 13 y 14 metros (en España también estará disponible para 15 metros), en 2 y 3 ejes. La altura del Volvo 9700 es de 3.65 metros mien-

tras la del Volvo 9900 es de 3.85. Éste ha crecido 12 cm para ganara en capacidad de maletero pero también para dotar al habitáculo de los pasajeros de más espacio.

La línea motriz de ambos es un motor Volvo D11 Euro 6, con potencia 430/460 CV, y cambio I-Shift (\*I-See optimiza los cambios de marcha para adaptarse a la topografía).

La carrocería cuenta con una estructura resistente a la corrosión recién diseñada. Se ha cuidado mucho los materiales utilizados para su fabricación. Esto, junto a sus perfiles y líneas de lanternas, traseras así como el techo tipo "sándwich" permiten mejorar la aerodinámica del vehículo, reducir peso y bajar el centro de gravedad. El peso bruto se ha reducido en 350 kg gracias al uso de materiales ligeros. El resultado es hasta un 4 % menos de consumo de combustible y emisiones CO<sub>2</sub>.

En el exterior destacan su nuevo frontal y sus luces, así como la línea la-

teral que diferencia al 9900 del 9700. En el interior, su piso tipo teatro, el aislamiento acústico y de las vibraciones así como la excelente distribución de la climatización (apta para climas extremos de entre -40° y 50°), llevan el confort a estándares nunca vistos. Los asientos ergonómicos de los pasajeros tienen un diseño propio de Volvo. La nueva combinación de colores y telas, así como los sistemas de carga USB o la gran visibilidad del vehículo siguen sumando puntos a su nuevo diseño.

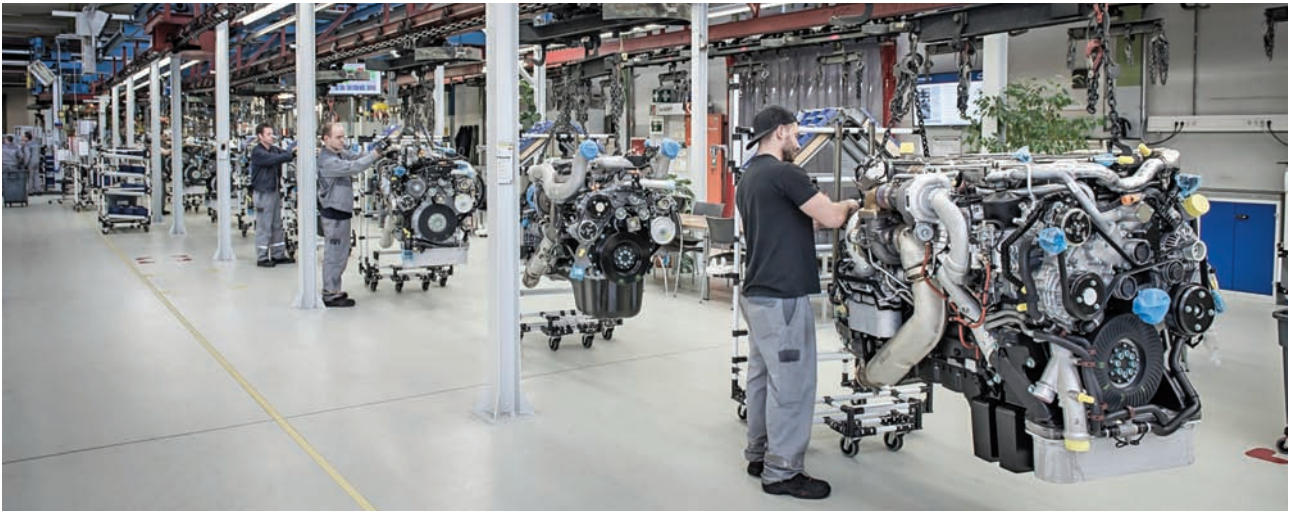
### El conductor es lo primero

Antes incluso que el pasajero, está el conductor. Para Volvo, su comodidad y seguridad, son también la comodidad y seguridad del pasaje. Su puesto tiene nuevo volante y nueva ubicación para los instrumentos, todos ellos agrupados por funcionalidades. Uno de los sistemas estrella incorporados para el conductor es el Volvo Dynamic Steering, que reduce hasta el 70 % del esfuerzo en las maniobras y amortigua la presión física, mejorando su estrés, su comodidad y el riesgo de lesión laboral hasta en un 30%.

Al igual que el VDS, tanto Volvo 9700 como Volvo 9900 ofrecen otras soluciones completas para una seguridad activa y pasiva. Cabe destacar el sistema de alerta de cansancio del conductor, cuando se detecta que su tipo de conducción y posición pueden ser estar asociados a la somnolencia. También cuenta con una protección contra impactos frontales (FIP) que permite absorber la energía de la colisión, así como la barra antiempotramiento.

# MAN CELEBRÓ SUS BUSDAYS

Durante los MAN BusDays que se celebraron los días 15 y 16 de marzo de 2018 en Munich, la marca hizo el estreno mundial del nuevo MAN Lion's City y presentó su completa gama para todos los usos de las marcas MAN y NEOPLAN, así como un amplio abanico de servicios diseñados por la marca para ofrecer soluciones reales al transporte de viajeros por carretera.



## MAN Lion's City

La nueva generación de MAN Lion's City es un autobús urbano completamente rediseñado. Sus novedades técnicas indican el esfuerzo que la marca realiza para unificar eficacia, comodidad y ergonomía. Entre los nuevos equipamientos que encontraremos en el nuevo urbano de MAN está la cadena cinemática totalmente nueva con el MAN EfficientHybrid, la suspensión individual en el eje delantero y una nueva tecnología de amortiguadores de serie, las funciones de iluminación en LED o el nuevo compartimento interior modular. A todo se suma más ergonomía y seguridad para el conductor.

## NEOPLAN Cityliner con lujosa modificación

En la exhibición hubo un espectacular NEOPLAN Cityliner decorado en su exterior con los llamativos adhesivos como continuación del proyecto «Moving Art» del grupo de artistas de Berlín Klebebande. Pero la mayor sorpre-

sa está en su interior, ya que el Bus Modification Center de MAN ha realizado una lujosa modernización. En el amplio salón trasero todos los pasajeros se sienten VIP. Los alimentos adecuados se pueden preparar en la cocina, equipada con horno de aire caliente, frigorífico, lavavajillas y compartimento de mantenimiento del calor.

## Highclass-Club sobre rueda

El MAN Bus Modification Center ha transformado también un MAN Lion's City GL, de más de 18 metros, en un Highclass-Club sobre ruedas para el Sales-Lentz Group. En él pueden bailar, beber y celebrar una fiesta unas 50 personas. Esta exclusiva discoteca reúne todo lo necesario en un bar elegantemente decorado.

## Asesoramiento completo para soluciones de transporte

MAN ha formado a un grupo especializado en el asesoramiento sobre accionamientos alternativos para auto-

buses y camiones inicia su actividad. Ofrece asesoramiento individual a compañías de transporte y empresas que trabajan con flotas de vehículos. La ayuda que proporciona está relacionada con el diseño del vehículo, el funcionamiento y la infraestructura, así como el servicio y mantenimiento



## VDL BUS & COACH LANZA LA NUEVA GENERACIÓN DEL MODELO FUTURA

Será más respetuoso con el medio ambiente, más ligero y ofrecerá menor coste total de explotación.



La nueva línea motriz del VDL Futura ofrece una fiabilidad óptima, bajos costes de mantenimiento y un ahorro de combustible del 3%.

La combinación de los nuevos motores DAF MX con las cajas de engranajes ZF es más silenciosa, más económica y contribuye a una mayor reducción del Costo Total de Propiedad (TCO).

Las variantes de un solo piso Futura están equipadas con el motor DAF MX-11, disponible con varias clasificaciones de potencia. El motor se combina de serie con la caja de cambios manual automatizada ZF Traxon, y la ZF

Ecolife completamente automática está disponible como una opción.

El dos pisos Futura está construido de serie con el motor MX-13 en combinación con la caja de cambios ZF Traxon. Una nueva opción para esta variante es la combinación de un motor DAF MX-11 y la caja de cambios completamente automática ZF Ecolife. Esta combinación es ideal para el servicio de línea y el transporte regional, así como para proporcionar conexiones interurbanas.

La transmisión de nueva generación tiene un impacto positivo en los costos de reparación y mantenimiento. Entre

otras cosas, los intervalos de mantenimiento del MX-11 y MX-13 se han aumentado a 100.000 km. Principalmente para la operación de alto kilometraje anual existe la posibilidad de un intervalo de cambio de aceite de hasta 200.000 km. La disposición del compartimiento del motor está dispuesta para una mayor eficiencia y, por lo tanto, con un mejor acceso. Esto hace que realizar el trabajo de taller sea aún más fácil y más rápido. Permite ahorrar un 6% en reparaciones y mantenimiento.

### Diseño actualizado del motor DAF

Se hizo el máximo esfuerzo para extraer la máxima energía de cada gota de combustible. La fricción interna en los motores DAF MX se ha reducido mediante el uso de nuevas tecnologías. El bloque del motor, la refrigeración, la entrada de aire, los cojinetes y los pistones se han rediseñado por completo y se ha aumentado la relación de compresión. Un nuevo y más eficiente turbo brinda mayor torque. Los componentes accionados por el motor, como las bombas de aceite, agua y dirección asistida, solo se activan cuando se necesitan. Esto ahorra combustible y reduce el desgaste.

## VDL BUS & COACH ESPAÑA COMPLETA SU FUERZA DE VENTAS EN ESPAÑA

Desde el mes de junio VDL Bus & Coach España ha incorporado a su equipo a dos nuevos vendedores: Germán Durante y Carlos Curras. Germán Durante Soldado es responsable para la zona de Cataluña, Comunidad Valenciana

y Baleares. Carlos Curras Rodicio es comercial de autocares usados. Con estas dos nuevas incorporaciones VDL Bus & Coach completa su fuerza de ventas para llegar a toda España.

## EL NUEVO PROYECTO EMPRESARIAL DE SUNSUNDEGUI DECLARADO INVERSIÓN DE INTERÉS FORAL EN NAVARRA

Desde sus inicios Sunsundegui ha tenido un gran interés en la innovación y en el desarrollo constante de sus modelos.



Con departamento de diseño propio y una larga experiencia en la creación de sus vehículos, la empresa navarra ha conseguido crear un estilo característico que unifica su oferta y la diferencia del resto de modelos en el mercado. Son el diseño, junto con la robustez de la construcción, la tecnología, la seguridad y la constante innovación, los aspectos que definen y diferencian a Sunsundegui y a los que la compañía dedica sus máximos esfuerzos en busca de la excelencia en sus productos: El SC7, el autocar de lujo de la marca, elegante, seguro, innovador y confortable, con una fuerte presencia en el mercado gracias a su diseño de amplias líneas y detalles exclusivos como su apreciado portón trasero; El

SC5, autocar de medias distancias, que comparte con el anterior el mismo aire de familia, los mismos rasgos identificativos y el SB3, el autobús interurbano, que igualmente disfruta del avanzado diseño y la calidad en la construcción de toda la gama de Sunsundegui.

Es esta afianzada calidad en la construcción de autocares, que desde siempre ha caracterizado a la marca, la que ha provocado un aumento sostenido de la demanda que a su vez ha posibilitado la implementación de una serie de inversiones destinadas a modernizar la planta de Alsasua y sus instalaciones. Un cambio sustancial que va a traer consigo un aumento considerable de la plantilla encaminado a satisfacer esta creciente demanda y que va a revertir en una mayor riqueza de la zona en la que está implantada la empresa (Sakana), un incremento del valor que va a redundar en el avance económico de su entorno más inmediato y consecuentemente de toda Navarra.

Es por este plan de inversiones que acomete Sunsundegui y por su especial relevancia en el desarrollo económico y social de la Comunidad Foral al cual contribuye con este incremento en la producción y en la plantilla, por lo que el pasado 7 de marzo el Gobierno de Navarra lo declaró plan de inversión de interés foral.

## BEULAS RENUEVA SUS MODELOS AURA Y CYGNUS

BEULAS continúa invirtiendo para ofrecer una línea de productos en constante renovación, y para ello este año ha desarrollado el restyling de los modelos Aura y Cygnus. Estos modelos destacan por su gran funcionalidad, con longitudes que van desde los 10.80 hasta los 15 metros.

Completan una gama de seis modelos de carrocerías para todo tipo de servicios interurbanos y discrecionales de medio y largo recorrido en dos y tres ejes.

BEULAS es capaz de fabricar prácticamente todos sus modelos de carrocerías sobre el bastidor que prefiera cada cliente, maximizando en cada caso los espacios disponibles del vehículo, sea para confort del pasaje o para mayor capacidad de bodega. Su dilatada experiencia permite un asesoramiento

personalizado que consigue optimizar el rendimiento del vehículo a cada transportista. El objetivo de la empresa es conseguir un producto de calidad cuidando cada detalle.



## WALTER ELIAS "WALT" DISNEY DISNEY

EL HOMBRE QUE CONVIRTIÓ LOS DIBUJOS ANIMADOS EN PRODUCTO DE MASAS

El icono del cine de animación nació en la ciudad estadounidense de Chicago (Illinois) el 5 de diciembre de 1901. Fue un productor, director, guionista y animador. La pregunta es ¿hay alguien que no conozca a Walt Disney?

Sus películas infantiles y sus personajes animados están en mente de todos. Pero fue también un gran emprendedor e innovador. Con el mundo Disney llegó el negocio de los parques de atracciones temáticos. Fundó junto a su hermano Roy O. Disney la compañía Walt Disney Productions y hoy es la mayor compañía de medios de comunicación y entretenimiento del mundo con el nombre de The Walt Disney Company.

De todos sus personajes, Mickey Mouse, es el más conocido. Pero no el único. Disney consiguió un total de 26 premios Óscar de 59 nominaciones. Recibió 4 premios honoríficos y eso significa que es la persona que más premios de la Academia de Cine de Estados Unidos ha ganado. En el terreno musical, cuenta con 7 premios Emmy.

Era el cuarto hijo de un granjero y una profesora de origen irlandés y alemán. No fue un gran estudiante. Pasaba el tiempo en clase haciendo garabatos. Fue el historietista del periódico del instituto, The Village Voice y compaginó su tra-

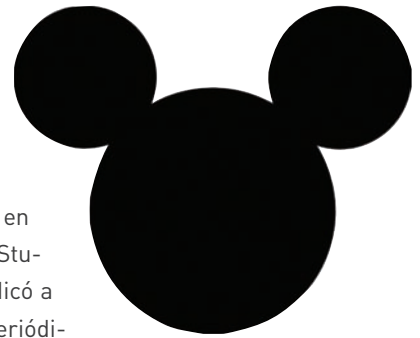
bajo de repartidor de periódicos con sus estudios por la tarde en el Instituto de Arte de Chicago.

Consiguió un trabajo en el Pesemen-Rubin Art Studio, donde Walt se dedicó a crear anuncios para periódicos, revistas y cines. Allí coincidió con otro dibujante, Ubbe Iwwerks, con quien empezó en enero de 1920 su propio negocio: Iwerks-Disney Commercial Artists. Tuvieron que cerrar pero fueron contratados por la empresa Kansas City Film Ad, en la que trabajaron en anuncios, realizados con primitivas técnicas de animación, para los cines locales. Disney quedó fascinado por las posibilidades. En 1922 fundó la empresa Laugh-O-Gram Films, Inc., dedicada a realizar cortometrajes animados basados en cuentos de hadas populares y relatos para niños.

Llegó a Los Ángeles con 40 dólares. Su primer estudio en Hollywood fue un garaje de su tío Robert. Disney Brothers' Studio era el germen de The Walt Disney Company. Blancanieves fue el primer largometraje animado en lengua inglesa y el primero en utilizar el Technicolor, siendo la película con mayor éxito de taquilla de 1938.

El 15 de diciembre de 1966 falleció en Burbank (California) a causa de un cáncer de pulmón. Tras su muerte, no sólo sigue siendo creando historias, como su propia leyenda urbana en la que se dice que fue criogenizado, sino que es uno de los empresarios que más negocio genera en el mundo. En la actualidad, The Walt Disney Company ingresa 36.000 millones de dólares anuales, gestiona 18 parques de atracciones, 39 hoteles, 8 estudios cinematográficos, 11 canales de televisión por cable y 1 terrestre.

Fue pionero en el mundo de la animación, introduciendo innovaciones como el sonido, el color o la cámara multiplano. Pero lo más importante fue que transformó un negocio pensado para niños en un modo de expresión artística valorado por todos.





## USO DEL ASIENTO DE GUÍA. ¿Es posible utilizar el asiento o butaca “transportín” o hay alguna limitación en su uso en un vehículo autocar?

El uso del asiento del guía o transportín en un vehículo autocar no queda totalmente claro con la normativa vigente, conforme al apartado 1.9 de la Directiva 76-115 con respecto al transportín indica “que es un asiento auxiliar destinado a un uso ocasional y que normalmente es-

tará plegado, por tanto, si nos atenemos a esta normativa no le da muchas posibilidades de uso. Por otra parte, el Reglamento 36 así como una interpretación que hacen las ITV en base a este Reglamento en la que, si deja la posibilidad de utilizarlo solo por la tripulación (guías).

**SUBCONTRATACIÓN.** La empresa X es titular de 2 autocares, con 50 plazas cada uno, con los que realiza transporte discrecional. Recibe el encargo de una asociación de jubilados para transportar a 300 asociados con motivo de una excursión. Para efectuar este transporte, además de los dos vehículos propios, necesitaría otros cuatro, por lo que estudia subcontratar a otra empresa de transporte que dispone de los vehículos adecuados. ¿Puede hacerlo?

Sí, puede hacerlo ya que la autorización de transporte público de viajeros habilita tanto para realizar transportes de esta clase como para intermediar en su contratación.

Ley norma: Ley 16/1987 Art. 99



**PÉRDIDA EQUIPAJE.** Un estudiante presenta una reclamación por la pérdida de una bolsa de viaje, de la que no había hecho una previa declaración de valor, durante el transporte en autocar desde su domicilio en Jerez de la Frontera hasta su centro de estudios en Sevilla. El reclamante hace una relación de las prendas y objetos que transportaba en la bolsa y, una vez valorados, reclama una indemnización de 722 euros. ¿Es correcta esta reclamación?

No, porque la responsabilidad por daños o pérdida de equipaje está limitada a la cantidad de 450 euros por pieza, salvo que sea consecuencia de un accidente.

Ley norma: Ley 16/1987 Art. 23



Envíanos tus consultas a [info@aetram.es](mailto: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 2018

FECHA	CONTENIDO	FECHA	CONTENIDO
1/2018	I.- VDL Bus & Coach: Nueva incorporación al Círculo de Empresas Colaboradoras de Aetram II.- Transporte Internacional – Nota de la Comisión Europea sobre el Brexit y consecuencias en el transporte III.- Plan Movalt: Abierto plazo para solicitud de ayudas IV.- Proformatrans: Curso CAP 35 h. Enero 2018	12/2018	I.- Fomento: Ayudas abandono actividad para transportistas autónomos – Convocatoria 2018
2/2018	I.- Dirección General de Tráfico – Datos Balance Anual Siniestralidad Año 2017: el autocar es el modo de transporte más seguro II.- Salario Mínimo Interprofesional 2018 III.- Calendario de Impuestos – Enero 2018	13/2018	I.- Plan Estratégico de Subvenciones para la Formación en el Sector del Transporte de la Comunidad de Madrid II.- Proformatrans: Curso CAP 35 h. Abril 2018
3/2018	I.- Aetram renueva su mayoría en el Comité Madrileño de Transporte por Carretera II.- Gasóleo Profesional – Declaración de Kilómetros Recorridos Año 2017 III.- Ayuntamiento Madrid – Ampliación Reserva SEA Templo Debod IV.- Proformatrans Curso CAP 35 h. Febrero 2018	14/2018	I.- Ayuntamiento Madrid: Medidas restricción del tráfico a vehículos pesados en Semana Santa en el Distrito Centro
4/2018	I.- IPC Año 2017 II.- Redes Sociales Aetram: Canal Instagram III.- Circulación de Autobuses y Vehículos Pesados en Vías de Alta Montaña o Zonas Nevadas IV.- Servicios Aetram 2018	15/2018	I.- Tacógrafo: Modificación del Rgto. Ejecución 2016/799 II.- Newsletter Aetram Noticias del Transporte
5/2018	I.- Carnaval Cádiz 2018 – Plan Tráfico para autobuses discrecionales 11/02/2018 II.- Proformatrans Curso CAP 35 h. Febrero 2018	16/2018	I.- Ayuntamiento de Madrid: Ampliación reservas del Sistema de Estacionamiento de Autobuses Discrecionales y Turísticos (SEA Madrid) II.- Calendario Impuestos – Abril 2018
6/2018	I.- Seguridad Social: Retenciones e ingresos a cuenta del IRPF 2018 y cotizaciones 2018 II.- Transporte internacional – Holanda descanso semanal en cabina/litera III.- Proformatrans Curso Capacitación Transporte IV.- Calendario de Impuestos – Febrero 2018	17/2018	I.- Ayuntamiento Madrid: Restricciones tráfico inmediaciones Estadio Wanda 21/22 Abril II.- Nuevo Reglamento General Protección Datos: Entrada en Vigor
7/2018	I.- Carnaval Cádiz 2018 – Suspensión del Plan de Tráfico para autobuses discrecionales II.- LOPD – Novedades del Reglamento Europeo de Protección de Datos	18/2018	I.- Nueva sede y domicilio social de Aetram II.- Calendario de Impuestos Mes de Mayo
8/2018	I.- Cocentro: Nueva incorporación al Círculo de Empresas Colaboradoras de Aetram II.- Autoescuela Goya – Curso Capacitación Transporte	19/2018	I.- Ayuntamiento Madrid: Medidas restricción tráfico perímetro seguridad Recinto Ferial San Isidro II.- Criterios obligatoriedad reconocimiento médico – Sentencia TS III.- Aprobación modelo declaración Impuesto Sociedades
9/2018	I.- Convocatoria Pruebas Competencia Profesional Comunidad Madrid (Capacitación Profesional) Año 2018 II.- CEIM – Convocatoria huelga 8 marzo	20/2018	I.- Publicación fecha examen Certificado Competencia Profesional (Capacitación Profesional) – Prueba Mayo 2018 II.- Ayuntamiento Madrid: Autorizaciones transporte escolar Curso 2018/2019
10/2018	I.- Renovación acuerdo Cepsa-Aetram 2018: Descuentos gasoil tarjetas Cepsa-Starressa II.- Transporte Internacional – Francia deroga la tasa de 40 € por trabajador desplazado	21/2018	I.- Ayuntamiento de Madrid – Suspensión temporal de Reserva SEA C/ Goya II.- Fomento: Plan de Inspección del Transporte por Carretera 2017 III.- Datos incremento gasoil
11/2018	I.- Convocatoria ayudas adquisición vehículos ligeros eficientes II.- Calendario Impuestos – Marzo 2018 III.- Proformatrans Curso CAP 35 h. Marzo 2018	22/2018	I.- Newsletter Aetram Noticias del Transporte II.- Calendario de Impuestos Mes Junio
		23/2018	I.- Jornada Gestión Flotas – Aetram / Tomtom Telematics II.- IPC Transporte Abril 2018 – Nueva Categoría III.- Proformatrans Curso CAP 35 h. Julio 2018
		24/2018	I.- Fifa World Cup 2018. Transporte en autobús en Rusia II.- Unión Europea - la Comisión de Transporte del Parlamento Europeo a favor del traslado del descanso semanal al 12º día para los servicios discrecionales nacionales



Presentamos el

# NUEVO VOLVO 9700



**El nuevo Volvo 9700 es nuestro vehículo más versátil.** Sus especificaciones le permiten adaptarse a cualquier tipo de operación, bien sea para realizar sus actividades diarias como sus servicios más especiales. Se pueden seleccionar diferentes niveles de equipamiento y longitudes que comparten el diseño general y la aerodinámica de la gama de autobuses Volvo 9000. También, se pueden elegir diferentes potencias de motor y una serie de paquetes alternativos que combinan características y servicios de una manera novedosa. Ofrezca a sus pasajeros comodidad y seguridad mientras se beneficia de una mayor productividad. Deje que el Volvo 9700 sea la clave de su negocio.

El nuevo  
**VOLVO 9700**  
Para todos sus viajes

**Volvo Buses. Driving quality of life**

