

aetram

ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS DE TRANSPORTE EN AUTOCAR DE MADRID ■ Nº 25 ■ 2017



1977
40 aniversario
2017



Nueva generación de autobuses y autocares

A la vanguardia
de la **tecnología** y la **sostenibilidad**



COACH
OF THE YEAR
2018

Irizar i8

Una obra maestra de la tecnología



DE VERDAD

A lo largo de la historia los hombres han experimentado situaciones semejantes en determinados momentos en los que se han producido cambios, de forma repentina, en las formas y modos de conducirse en sus asuntos. Cuando las novedades han significado solo pequeños avances para terminar de rediseñar, o mejorar el modelo existente, siempre ha sido fácil asimilarlos. Sin embargo, cuando la novedad no se limita a perfeccionar el modelo existente; cuando el descubrimiento o el invento llega para quedarse, entonces el comportamiento cambia totalmente, de raíz, y la costumbre deja de tener influencia. En ese momento los hombres han sentido una inquietud extraña, cada vez más intensa, cada vez más preocupante, porque solo nos tranquiliza lo conocido, lo experimentado.

¿Qué sensaciones sintieron los transportistas de viajeros mediante diligencias tiradas por caballos cuando el 25 de septiembre de 1825 una locomotora de vapor fue capaz de arrastrar seis vagones cargados de hierro y carbón además de 35 diligencias y 20 carrozas sin techo ocupadas por 400 viajeros?

¿Por qué una empresa tan insigne como Kodak entró en quiebra en el año 2012 mientras sus directivos seguían perplejos por no haberse percatado de que la revolución digital venía para quedarse y arrasar con todos los sistemas y formatos anteriores?

No sé cuanto falta exactamente para que alguien termine pariendo el nuevo modelo que pueda hacer temblar nuestros cimientos, pero seguro que muy poco tiempo.

Si algo me preocupa y me inquieta es que sean otros los que descubran o creen el nuevo sistema de movilidad colectiva. Si algo nos debe hacer reflexionar a todos, todos los

días, es la forma de descubrir, mediante la observación y la reflexión, la nueva manera idónea de desarrollar nuestras empresas mediante propuestas que nada tengan que ver con las que nos han servido hasta la fecha.

Y lo peor es que no podemos tener en cuenta la experiencia, que solo podemos utilizar la imaginación para acertar en la propuesta. Ni siquiera las normas que ahora nos regulan nos sirven de referencia. Al contrario, cualquier modelo que tenga como fundamento ingredientes de los modos de transportar colectivos a la imagen semejanza actual, está condenada al fracaso más estrepitoso.

Entonces, que tenemos que hacer?

Afortunadamente a los transportistas imaginación no nos falta, lo que nos perturba es el miedo a lo desconocido. Considerando que el final de la rigidez que nos limita esta próximo, y que el valor y espíritu de sacrificio esta contrastado entre los transportistas, y sobre todo: que no tenemos nada que perder, debemos empezar, pero sin pausa a proponer, incluso a experimentar sin alarmas, nuevas formas de cubrir las demandas de movilidad de los ciudadanos. Conociendo sus necesidades. Agrupando intereses. Prestándoles el servicio de transporte.

Será después la norma la que regule el nuevo sistema, pero ya estará implantado. Igual que la normativa ferroviaria reguló al ferrocarril, pero este se inventó e inició su desarrollo con anterioridad. Desde luego la sensación es perturbadora. Os lo digo de verdad.

Jesus Gonzalo Tomey
Presidente de AETRAM



aetram

ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS
DE TRANSPORTE EN AUTOCAR
DE MADRID



Foto de portada:
Manuel Moreno, primer
presidente de AETRAM

3	EDITORIAL
6	ACTA FUNDACIONAL
8	AETRAM CRONOLOGÍA Y DATOS ACTUALES
12	JESÚS GONZALO: Hasta aquí hemos llegado
18	ALFREDO VAZQUEZ. Y después de 40 años
18	MARIBEL GARCÍA. Han pasado 40 años y parece que fue ayer
24	RAFAEL BARBADILLO. Transporte Discrecional una oportunidad de futuro
26	JAVIER CARBAJO. Historia reciente del transporte en Madrid
27	PABLO RODRIGUEZ SARDINERO. El Discrecional en Madrid
28	JULIO MUÑOZ-REJA. Como se consolida el Discrecional en Madrid
30	FRANCISCO SANCHEZ-GAMBORINO. Evolución jurídica en 40 años
35	FELICITACIONES COLABORADORES
38	ASAMBLEAS PARA EL RECUERDO
41	AUTOCARES QUE HICIERON HISTORIA



SUMARIO

44	NUESTRA ASOCIACIÓN
52	ANETRA
58	PROTAGONISTA
	• Pablo Rodríguez Sardinero
66	NOVEDADES COLABORADORES
74	NUEVAS TECNOLOGÍAS
75	ACTUALIDAD
78	DESARROLLO PROFESIONAL
79	LÍNEA DIRECTA
80	CIRCULARES
82	VIDAS EMPRENDEDORAS
83	EMPRESAS COLABORADORAS



Imágenes

Asamblea de AETRAM. **Página 44**

Nuestros Colaboradores, presentes en BUSWORLD EUROPE 2017. **Página 66**

Entrevistamos a Pablo Rodríguez Sardinero. **Página 58**

aetram

Paseo de la Castellana 123 - 5º B
28046 - Madrid
Tel: 915 353 060
Fax: 915 591 825
www.aetram.es
info@aetram.es

Director

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

Director Comercial

Juan Manuel Muros López
direccion@aetram.es

Asesor Jurídico

Jesús Gonzalo Tomey

Secretaría

Ana González Carazo

Colaboradores

Anabel Alonso
Amando Gómez
Olga Rodríguez
José Reina

Edita

Grupo Editorial Editec
Tel.: 91 401 69 21 / 34 39
editec@editec.es

Impresión

Gráficas Aries

Fotomecánica

infoycomunicación

Distribución

Remite

Copyright

El material gráfico y literario que se incluye no se podrá utilizar, ni en todo ni en parte por ningún otro medio informativo, salvo autorización expresa por escrito de la dirección de la misma. Tampoco se podrá utilizar como base de anuncios o cualquier otra publicidad, sin la mencionada autorización.

Los artículos firmados expresan la opinión de sus autores, sin que ello suponga que La Revista comparta necesariamente las ideas expresadas por los mismos.

Edición Nº 24 • 2017
Depósito legal: M-31131-2006

ACTA FUNDACIONAL

29/120


 "Diligencia. Por esta se declara que la presente escritura es
 válida y buena en forma y que el contenido de la misma es
 el que se indica en el presente y en el que se indica en el
 Madrid, 26 de ABRIL de 1977"

ASOCIACION DE EMPRESARIOS DE TRANSPORTE EN AUTOCARES DE MADRID
"A E T R A M"

Servicios Públicos Discrecionales Colectivos de Viajeros por --
 Carretera.

ACTA DE CONSTITUCION



Reunidos en Madrid, el día 16 de junio de 1977, en la
 Cuesha de Santo Domingo, n.ºs. 1-12-Ofc. 2, los Empresarios de Ser-
 vicios Públicos Discrecionales Colectivos de Viajeros por Carreta-
 ra, que se relacionan al final de este escrito, con el objeto de
 manifestar su voluntad sobre la creación de la Asociación de Em-
 presarios de Transporte en Autocares de Madrid "ASTRAM", dedica-
 das a la prestación de Servicios Públicos Discrecionales Colecti-
 vos de Viajeros por Carretera, y conocer y debatir los Estatutos
 de dicha Asociación "ASTRAM", los asistentes por unanimidad acuer-
 dan:



Primero.- Constituir dicha Asociación Provincial "ASTRAM", con la
 denominación completa expresada antes, al amparo de la Ley 19/1977
 reguladora del derecho de Asociación Sindical y del Real Decreto
 873/1977, de 22 de abril.

Segundo.- Aprobar en su totalidad los Estatutos de "ASTRAM", que
 por triplicado ejemplar se unen a este acto, firmados por el Pre-
 sidente y Secretario de la Comisión gestora o de Promotores para la
 creación de "ASTRAM".

Tercero.- Crear la correspondiente Comisión Gestora o de Promoto-
 res para la creación de "ASTRAM".

-2-

no López, vecino de Madrid, c/ Arriaza, núm. 4, con D. N. I. núm. -
 27.595.799, expedido en Madrid el día 5 de junio de 1.974, como Pre-
 sidente; D. Luis Molina Toledo, de la misma vecindad, c/ Alcalá, núm.
 180, con D. N. I. núm. 17.034.584, expedido en Madrid el día 19 de
 junio de 1.975, como Secretario, y D. José HERNANDEZ RAMOS, también -
 vecino de Madrid, Pº de la Chopera, núm. 7, como Vocal, con D. N. I.
 nº 170.425

Madrid, a 17 de junio de 1.977

V2 B2
 EL PRESIDENTE



Manuel Moreno López

EL SECRETARIO



Luis Molina Toledo

RELACION DE EMPRESARIOS QUE SE CITAN

- D. Manuel Moreno López
- D. Esteban Rivas Martín
- D. Alejandro Zasarriego Abardia (TRADA, S.L.)
- D. José HERNANDEZ RAMOS
- D. Francisco D. García González (GARCIA CUENCA, S.L.)
- D. Luis Molina Toledo (Autocares MINERVA, S.A.)
- D. Honorato García Martínez
- D. Antonio Relanzón Aliaga (AUTO CENTRO TOUR, S.A.)
- D. E. Tristán del Barrio (AUCENSA)
- D. Luis Gómez Vindel (VISTA ALEGRE, S.L.)
- D. Isaias Hernández Caro (Autocares JULIA, S.A.)
- D. Luis Martínez Gil (AUTOPULLMAN, S.A.)
- D. Luis Morera Arias (TRAP, S.A.)

CRONOLOGÍA

1977

Sede Cuesta de Santo Domingo, 3



1977

Primer Presidente de AETRAM
Manuel Moreno López
(Junio de 1977 a Diciembre 1983)

1983

Segundo Presidente de AETRAM
José Hermoso Ramos (Diciembre
1983 a Mayo 1985)

1985

Primer logotipo de AETRAM



1985

Primer boletín de AETRAM



1985

Tercer Presidente de AETRAM
Rufo Fernández de Salamanca
(Mayo 1985 a Octubre 1985)

1985

Cuarto Presidente de AETRAM
Juan Ángel Gallego Castilla
(Octubre 1985 a Noviembre 2005)

1985-1992

1985-1992 Sede C/ Canarias, 17
(Estación Sur Autobuses)



1975

Primeras movilizaciones
en el Discrecional de Madrid.

1977

Fundación



1987

Llega la LOTT ... y el ROTT en 1990





1997-2007

Sede C/ Cristobal Bordiu, 35



1988-1997

Integración de AETRAM en Asintra

2000

Segundo logotipo de AETRAM

2005

Creación Web AETRAM

1992-1994

Sede C/ Cristobal Bordiu, 35



2006

Tercer logotipo de AETRAM



2001

Creación Asociación Nacional ANTRADE



1994-1997

Sede C/ Hermosilla, 30



2006

Creación Círculo Empresas Colaboradoras



2001

Creación de Tarifas Amarillas

2006

Nueva revista corporativa de AETRAM

2003

Sentencia separación Convenio Discrecional del Regular General



1996

Convenio Cepsa

2005

Primer Convenio exclusivo Discrecional



2005

Quinto Presidente de AETRAM
Esteban Rivas Vázquez
(Diciembre 2005 a Diciembre 2013)

2007

Integración AETRAM con ANETRA Madrid

2007

Ingreso de AETRAM en ANETRA Nacional



2007

Primer Observatorio de Costes con la DG de Transportes

2007

Nueva sede en Paseo del Prado



2010

Creación de Proformatrans

proformatrans

2012

Cuarto logotipo de AETRAM

aetram
ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS DE TRANSPORTE EN AUTOCAR DE MADRID

2012

Facebook y Twitter AETRAM



2013

Sexto Presidente de AETRAM
Jesús Gonzalo Tomey
(desde Diciembre 2013)

2015

Nueva sede en Paseo de la Castellana



2015

Primer newsletter digital



DATOS ACTUALES

aetram

ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS
DE TRANSPORTE EN AUTOCAR
DE MADRID

Fecha de fundación:

16 de junio de 1977

Empresas asociadas:

188 empresas

Autocares:

1.833

Integrado en:

ANETRA (900 empresas, 5.000 vehículos y 11.000 trabajadores)

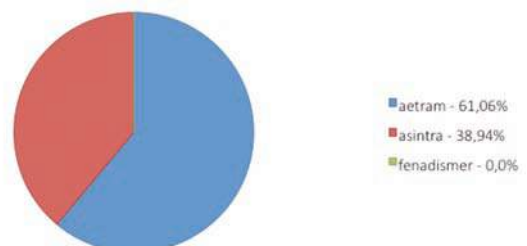
Representación en Comité Nacional de Transporte:

66,85 %

COMITÉ MADRILEÑO TRANSPORTES -
Sección de Transporte Público
Interurbano Regular de Uso Especial y
Discrecional de Viajeros en Autobús -
Empresas



COMITÉ MADRILEÑO TRANSPORTES -
Sección de Transporte Público Interurbano
Regular de Uso Especial y Discrecional de
Viajeros en Autobús - Autorizaciones



HASTA AQUÍ HEMOS LLEGADO



Jesus Gonzalo Tomey
Presidente-AETRAM

Autocares Gonzalo
C/ Ibiza 52, 1º B, Madrid
Tfno. 2735333

22 de mayo de 1963
4,30 h de la madrugada

El teléfono en casa de un transportista era tan importante entonces como hoy pueden ser los ordenadores y programas informáticos, salvo que estos, por la noche, no suelen trabajar. El teléfono trabajaba 24 horas, como los propios transportistas.

Esa fue la primera vez que me desperté a media noche. Hasta ese momento nunca había oído sonar el teléfono mientras dormía. Nunca me había despertado, ni siquiera a la vida, a punto de cumplir nueve años.

Pero el teléfono sonaba como... con mala leche.

Dígame... , contestó Enrique Gonzalo, mi padre.

A los cinco segundos sentí como se incorporaba de la cama de forma enérgica. Antes de transcurrir diez segundos yo estaba tan despierto como él, y desde entonces también a la vida.

... Como? Pero... Madre mía! No puede ser!... Como ha sido?... Ha habido muertos?... Cuantos heridos? Y el conductor?... Y el autocar?... Está la Guardia Civil?... Vuelve a llamarme en media hora.

Mi madre, María, le preguntó: Que ha pasado?. Mi padre contestó:

“Que hasta aquí hemos llegado”.

A las 10,30 h mi padre estaba en Sevilla.

El Pegaso Monotral, M-353255, nuevo a estrenar, había salido de Madrid a media mañana de vacío con dirección a Sevilla, pues mi padre había contratado un servicio desde la base aérea utilizada por los americanos en Morón de la Frontera a Sevilla, y vuelta cada hora y media.

El primer viaje lo realizó el autocar a las 24 h. En el tercer viaje, un camión se saltó un Stop al acceder a la carretera por la que circulaba el autocar. Lo atravesó por la mitad.

Cualquiera de vosotros, compañeros transportistas, podríais contar hechos semejantes e incluso más graves pues, como los toreros, aquí nadie se ha librado de recibir muchas cornadas de distintas trayectorias. También es curiosa la afinidad que existe entre ambas profesiones, pues han sido muchos

los ejemplos de empresarios transportistas relacionados con el mundo taurino a lo largo del tiempo.

El caso es que desde ese día yo empecé a ser transportista, de una forma u otra, pues casi coincidiendo con esa fecha empecé a realizar mis primeros trabajos como cobrador. Al fútbol... A los toros... A las carreras de caballos... Al parque sindical...

A los entierros... Al boxeo... A las excursiones y viajes, sentado en el capó del motor delantero, A donde hiciera falta...

Nadie sabe más, ni mejor, sobre cómo afrontar, diseñar y servir las necesidades de movilidad de los ciudadanos que los transportistas discrecionales de viajeros. Sin embargo seguimos encorsetados por unas normas ya trasnochadas, a pesar de la nueva LOTT. Por eso, con ayuda de la corriente liberalizadora que viene de la CEE, de las nuevas tecnologías y de nuestro empuje, deberíamos conseguir en los próximos años nuevas formas de contratar el transporte, sin intermediarios, diseñando, ofertando y cubriendo por cuenta propia todos aquellos trayectos y demandas de movilidad de los ciudadanos que no estén servidos por otros medios autorizados.

Recuerdo perfectamente la impresión que me causaban entonces los Busings y los Setras de las empresas Meliá y Atesa, con una imagen corporativa de categoría y calidad totalmente avanzada para aquellos tiempos, cuyo ejemplo tuvo reflejo en Auto Pullman y Julia, empresa prestigiosa donde las haya, que sigue siendo referencia en nuestro sector discrecional. Otras continuaron la estela de las referidas, como Auto Centro Tour, Travel Bus, Trapsa y, por no extenderme, siguiendo hasta nuestros días son referentes Esteban Rivas, Najera, Car Tour, Vip Car, Montoya, Elite Touring, Etrambus, Milo, y tantas otras que, desde AETRAM tratan y tratamos de que cada día eleven su nivel de compromiso y seriedad, desde la atención al cliente, al cumplimiento estricto de las obligaciones laborales y sociales en busca de la excelencia para seguir impulsando el transporte discrecional de viajeros en Madrid, al que le falta recoger el fruto de tantos años de trabajo y esfuerzo colectivo, pero que estoy seguro lo obtendrá, más temprano que tarde, y en eso estamos, dada la versatilidad de nuestras empresas, y su capacidad de adaptación y de sacrificio. Y porque el transporte discrecional va a ser el principal modo de transportar colectivamente a las personas. Estamos buscando la manera de cómo hay que hacerlo cuanto antes. Antes que otros.



Auto Centro.

Trapsa

Despacho de Gerardo Díaz Ferrán
Calle San Bernardo. Madrid

25 de junio de 1985
9 h de la mañana

Tras una noche entera en las oficinas de Auto Centro Tour como consecuencia de la decisión que habíamos tomado el día anterior, destituyendo a los administradores ante los signos de deslealtad comprobados, nuevos datos documentales, que agravaban más si cabe la situación, fueron apareciendo, siendo estudiados por los auditores mientras me ponían en alerta por el uso que se daba a las cuentas.

Tenía que tomar una decisión, urgente, sin tiempo de consultar a la familia.

Quería ver a D. Gerardo... si está.

De parte de quien?

Puede subir.

No había terminado de cerrar la puerta de su despacho cuando me dijo. Tú eres el abogado no?. Me sorprendió, de entrada, ese conocimiento de las personas, antes de conocerlas. Posteriormente me admiraron muchísimas más cosas de él.

Don Gerardo, me... No me llames don Gerardo, me dijo, en un tono familiar, aunque era la primera vez que nos veíamos. Se percató instintivamente de mi estado de preocupación. Que te ocurre?

Le relaté la acción que habíamos llevado a cabo la tarde anterior destituyendo a los administradores de Auto Centro,



Auto Centro.

así como la situación contable que habíamos encontrado durante la noche.

Me vine arriba y le dije: Vengo a verte... perdón, a verte, de hijo de transportista a hijo de transportista, haciendo hincapié, no obstante, en las diferencias que nos separaban por su proyección como empresario, no teniendo yo nada que poder aportar en ese momento.

No es lo peor lo sucedido ayer, le dije.

Auto Centro ha encargado a primeros de año veintidós autocares (a quien se le ocurre), quince Setras, cinco Mercedes, y dos Pegaso para este año, de los cuales ya hemos recibido siete. El resto durante este año, y además el contrato de Iberia, que en ese momento era el más importante de la empresa, vence en septiembre.

No sé si me estoy metiendo en la boca del lobo, le dije, pero tal como hemos encontrado el estado de cosas, si no renovamos el contrato de Iberia, y aún así ya veremos, no sé cómo podemos hacer frente a los compromisos adquiridos. Te pido, por tu influencia, y relevancia, apoyo para defender esta situación.

Le conté mis planes. Se levantó y me dijo: "Haz lo que me has contado, lo vas a conseguir. Dame la mano, tranquilízate y a defender la empresa y la familia. Yo me encargo de que todo vaya como tiene que ir para vosotros, sin perturbaciones, Todo lo que esté a mi alcance".

Le estreché la mano y salí de su despacho sin saber muy bien la transcendencia de lo que había hecho, pero con un ánimo que no sentía desde hacía tiempo. Lo mejor estaba por llegar mucho antes de lo imaginado... al día siguiente.

Oficina de Auto Centro

26 de junio de 1985
18 h.

Jesus... D. Gerardo Díaz Ferrán al teléfono.

Si... Jesus te llamo para felicitarte por haberme visitado ayer. Acabo de despedir en mi despacho a tus gestores destituidos anteayer. Me han visitado, como tú, pero para proponerme ir conjuntamente conmigo a por vuestro contrato de Iberia. Les he dicho que viniste a verme ayer, que estoy al corriente de lo ocurrido, que te he dado mi palabra y, que la mantengo porque mi compromiso es contigo y con tu familia propietaria de la empresa. Adelante, animo y a defenderla.

Cuando colgué no salía de mi asombro. Nada se perdió, todo se asumió, todo se pagó.

Después nos conoceríamos y nos unirían muchas cosas, relacionadas todas ellas con el ámbito empresarial y asociativo. Mi sentido recuerdo y aprecio por Gerardo.

Estación Sur de Autobuses
Sede de AETRAM
Madrid

11 de septiembre de 1985

Me recibió Jorge Martínez, que en ese momento estaba tratando de encontrar autocares de entre los socios de AETRAM para cubrir los servicios que teníamos autorizados por el Ministerio de Transportes con base en las autorizaciones del artículo 35 de la antigua Ley de Transportes, que con tanto esfuerzo había conseguido Manolo Moreno para el transporte discrecional de Madrid. Lastima que después, con la creación de Atcar, y luego Enatcar, de nuevo y como siempre, no se agradeciera ni se contara con quienes, una vez más, habían solucionado la demanda de movilidad de los ciudadanos desde el interior a la costa.

Buenos días, quería ver a D. Juan Gallego.

Hombre chaval ¡ Que ha pasado en la empresa?. Te gusta la empresa? Te gusta el transporte?. Ya te habrá dicho tu padre que esto es duro, que hay que estar siempre alerta. Que aquí los flojos no sirven. Así que te gusta, no?. Bueno hombre, pues me alegro mucho de que los hijos con ganas e ilusión os vayáis incorporando y sobre todo si estáis preparados. Bueno eso se va viendo con el tiempo, que aquí no se llega y se besa el santo... Perdona un momento: Jorge!... que quiere ese pesao!. Pues si no le gusta Cartagena, que no vaya y pasas el turno. Ya solo faltaba elegir a donde ir. Y los demás destinos quien los hace?. Esto es por orden de lista, ya lo saben... pues que no vaya!... Todos los días igual. ... Esto es increíble... ya tendrás tiempo de vivirlo, si ... aguantas claro.

No sé si efectivamente existe una química en cada humano que es compatible o no con otros, pero lo cierto y verdad es que ese hombre que tenía en



Auto Centro.

frente por primera vez me llamaba poderosamente la atención y, entre unas cosas y otras, me tenía confundido de entrada, pero solo de entrada, porque cuando terminamos de charlar, o mejor, cuando terminó de hablarme y nos despedimos después de invitarme a tomar algo presentí que nos íbamos a entender. Yo a él seguro. Debía ser la química.

El caso es que desde ese momento no deje de compartir con el nada que ocurriera o se planificara en AETRAM. Incluso muchas cosas fuera de la asociación.

No he conocido a nadie con tanta capacidad de trabajo para afrontar los asuntos y problemas, con tanta energía física a todos los niveles, con tanto acierto en su visión de las cosas, con tanta fuerza personal para afrontar los problemas, con tanto desprendimiento para ir por delante afrontando gastos personalmente. Soy testigo de que hubo un tiempo, más largo que corto, en el que AETRAM sobrevivió por sus aportaciones y pagos directos. Nunca reclamó los gastos que refiero. Solo le pierden las formas. Pero eso nos pasa a algunos.

Hacia un tiempo que se había producido una separación entre empresarios de Madrid, quedando unos en AETRAM y otros en ANETRA Madrid.

Qué te parece la posibilidad de integrarnos en Asintra?, me preguntó. En ese momento Asintra solo tenía asociadas las empresas del grupo Trapsa y poco más. He hablado con Gerardo y nos invita a participar en el proyecto. Que puede ser muy interesante para ambas partes. Si tú lo ves claro, le dije, para salirse siempre hay tiempo.

AETRAM se integró en ASINTRA siendo nombrado Juan Gallego vicepresidente. Estuvimos juntos, con buena sintonía, incluso compartiendo oficinas, sobre unos diez años en los que la relación fue fructífera para nuestra asociación. Fuimos recibidos por todos los ministros de transporte de la época, Abel Caballero, José Barrionuevo y Josep Borrell. Fuimos recibidos por José María Aznar antes de ser presidente del Gobierno, En Bruselas nos recibió el Comisario de Transportes Abel Matutes. Aprendimos a mejorar nuestras relaciones con las distintas administraciones y nos relacionamos con los principales empresarios del país, el cual re-



García Tejedor.

corrimos celebrando las juntas directivas de forma itinerante.

ASINTRA crecía a velocidad de vértigo. Mientras, Juan Gallego y Gerardo Díaz se entendían a la perfección. Pero ambos tenían muy claro lo que pretendían. En el caso de Juan Gallego había límites. Fue muy fructífera esa etapa. Muchos recordareis la constitución del Grupo Vita, impulsado por ambos, que logró hacer entender a los empresarios que los costes había que cobrarlos y dejar de lado una competencia desleal feroz. Hubo un acuerdo generalizado al que se sumo todo el sector en Madrid. Y de la noche a la mañana se dignificaron los precios de los servicios.

Juan Gallego, dando respuesta a las quejas de los empresarios de hacer los servicios siempre con el mismo coche de lujo, diseñó el autocar apropiado para hacer fábricas y colegios a un precio excepcional. Consiguió que Hispano Carrocera hiciera 50 unidades de salida. Todas se adquirieron. Ese tipo de autocar debería haber sobrevivido, pero nos gusta tanto el lujo... para no cobrarlo !.

Con el tiempo se incorporaron a Asintra empresas concesionarias relevantes de toda España, y Gerardo Díaz y Gonzalo Pascual se fueron decantando por las concesiones buscando una plataforma segura para afrontar nuevos proyectos empresariales.

Julián Rodríguez hijo, que nos ha dejado hace escasos días (q.e.p.d.) nos acompañó a Juan Gallego y a mí en la Junta Directiva de Asintra durante el tiempo que convivimos juntos. Al final de la etapa Julián y yo hablábamos, desde hacía unos meses, que nos parecía que Asintra se estaba desviando de los intereses del transporte discrecional para centrarse en el regular, como era evidente. Se lo comentamos a Juan. ¡Hombre! Cuanto me alegro! de que me lo digáis, porque llevo yo un tiempo dándole vueltas a lo mismo. Expusimos nuestra preocupación en la siguiente Junta Directiva y aunque trataron de calmarnos aun nos dejaron más preocupados. Juan Gallego presento su dimisión como Vicepresidente en Tudela, pero Gerardo no se la admitió y le pidió

un tiempo para reconducir la situación. A la tercera presentamos la dimisión y la baja de Asintra.

La misma actitud tuvimos que demostrar en la negociación del Convenio Colectivo del sector unificado.

Durante la negociación del siguiente Convenio unificado los representantes del discrecional llegamos a un acuerdo de cierre supeditado al acuerdo de los representantes regulares. En aquella época había mucha tensión con los sindicatos y las huelgas llegaban con la negociación por la actitud de fuerza y tensión que imprimían los regulares. Nosotros habíamos alcanzado nuestro acuerdo parcial y ellos nos arrastraban a la huelga. Y encima cerraban el convenio finalmente con acuerdos por encima del nuestro en presencia del Consejero de Transporte Luis Eduardo Cortes que presionaba para firmar como fuera. Juan Gallego se opuso a firmarlo y estuvimos de acuerdo. Nos reunió para saber si teníamos valor para forzar una separación del convenio de Madrid con todas las con-

secuencias, y los negociadores estuvimos de acuerdo. Iniciamos conversaciones con el Sindicato Libre y comenzamos a negociar pero nos llovían presiones de todas partes. Nos impugnaron todos los acuerdos. Nos tuvimos que defender en los juzgados, en el Tribunal Superior de Justicia y finalmente en el Tribunal Supremo, pero conseguimos separar los convenios y el reconocimiento a nuestra propia negociación y a nuestro propio convenio. Desde entonces no hemos sufrido una huelga. El tesón de Juan Gallego nos condujo a la victoria. Como dijo Bertolt Brecht : “ Hay hombres que luchan un día y son buenos. Hay hombres que luchan muchos días y son muy buenos. Pero los hay que luchan todos los días. Esos son los imprescindibles”. Yo conozco uno.

Garaje de Auto Centro

12 de marzo de 2001
13,30 h

Me dirigía al coche para irme al centro a realizar una gestión cuando me sonó el móvil.

Jesúsito... soy Esteban Rivas (padre). Como esta tu padre? Bien gracias.

Oye mira, Estebita me lleva diciendo un tiempo que eso de comprar autocares y autocares no puede ser, que hay que comprar empresas con servicios y si puede ser con bienes raíces. Hacer economía de escala y crecer. Tú qué opinas?.

Yo opino lo mismo, le contesté. Es más, hace poco propuse esta idea aquí en Auto Centro y ya he dado dos nombres de empresas para tirarles los tejos.

Pero hombre! Cómo se conoce que los jóvenes empezáis a tener una visión distinta a la nuestra, que solo sabemos trabajar. Lo que si le digo es que si vendes, vende bien, si te juntas hazlo bien, y si compras compra lo mejor. Yo esto no se lo puede decir a tu padre

porque es mi amigo, pero por qué no hablas con Esteban y lo que hagáis por mi estará bien.

Cuando le conté la conversación a mi padre se quedo mirando al suelo y tras una pausa me dijo: No me extraña. Esteban es muy, pero que muy valiente. El resultado se conoce. Lo que no preveíamos entonces es que era la primera adquisición en el sector de las muchas que vendrían a continuación, tanto de empresas regulares como discrecionales, lo que modifica la dimensión empresarial a la que estábamos acostumbrados. Cada vez van a competir menos empresas y van a ser más grandes. En los próximos dos años la compra y fusión de empresas nos va a asombrar. El panorama va a cambiar casa vez más deprisa. El sector discrecional debería conformar una gran empresa mediante la fusión de varias para poder competir en el futuro en todos los modos de transporte. Ya sabemos la dificultad que esto conlleva, pero el futuro es mañana, y como empresarios tenemos que tomar decisiones siempre arriesgadas.

Hotel Meliá Barajas
Asamblea General de Aetram

17 de diciembre de 2013
20,30 h

Tras cerca de veinticinco años como Secretario General, fui nombrado presidente de AETRAM, lo que entonces no era previsible por mi parte, dadas las circunstancias del momento, y ¡ que curiosa es la vida !, siendo el sucesor de Esteban Rivas, del que siempre he recibido un afecto que es reciproco.

Si, la vida sorprende, como en este caso a mí, al traer a colación la frase que da título a este escrito de hechos ocurridos durante alguno más de los cuarenta años que cumple AETRAM.

No, no llegamos hasta allí. Hemos llegado hasta aquí. Y llegaremos donde nos proponamos si lo hacemos sabiendo lo que hacemos, si colaboramos todos, si ponemos de nuestra parte, si dejamos de mirarnos el ombligo, si somos solidarios, si cumplimos nuestras obligaciones. Porque si cambiamos lo que tenemos que cambiar y queremos llegar, llegaremos... hasta muy allá. Hasta donde haya que llegar.

Jesus Gonzalo Tomey
Presidente-AETRAM



Autocares Izquierdo Mallo.

Y DESPUES DE CUARENTA AÑOS...



Alfredo Vazquez Ferreño
Presidente de ANETRA

Pues después de cuarenta años en que nuestros llorados Manolo Moreno, Luis Molina y un puñado más de intrépidos transportistas de Madrid que prove-

nían del denominado grupo autónomo sindical de transporte discrecional de viajeros por carretera, cuyo principal objetivo fue la defensa de los intereses de las empresas de servicio discrecional que, apenas tenían cabida y reconocimiento en la ley del año 1947 y su reglamento del año 1949, al publicarse la ley 19/1977, sobre Regulación de las Asociaciones Sindicales, este grupo de amigos viaja por toda España para conseguir las adhesiones necesarias para la constitución de lo que todavía es hoy "ANETRA", en la que evidentemente una de las asociaciones provinciales con mayor presencia sin duda es la de Madrid "AETRAM", en la que por aquel entonces estaban representados la totalidad de los "discrecionales puros", siendo su primer presidente Manolo Moreno, asociación provincial que des-

pués de muchos avatares que han pasado en esta larga trayectoria llega a la presidencia Juan Gallego, durante cuyo mandato le toca vivir una convulsa situación del sector discrecional fundamentalmente en Madrid consiguiendo importantes alianzas para a través de AETRAM llevar nuestro sector a lo más alto en el campo social, negociando y firmando el primer convenio provincial específico para el discrecional. Labor que continua con la presidencia de Esteban Rivas reconstruyendo la unidad sectorial así como la representatividad y consideración ante las distintas administraciones, nacional, autonómica, local, etc., representación que a día de hoy continua y si cabe con mayor vigor bajo la presidencia de Jesús Gonzalo. Por lo que después de cuarenta años..., larga vida a AETRAM.

HAN PASADO 40 AÑOS Y PARECE QUE FUE AYER

Corría el año 1974 cuando un conocido empresario me preguntó "si quería trabajar", ya que en "el Grupo" necesitaban una persona. "No te pagarán mucho", me dijo, "pero es un trabajo que te va a gustar". No se equivocó, pues, sin lugar a dudas, ha sido un trabajo que me ha gustado mucho, y con el que laboralmente me he sentido plenamente realizada. El empresario al que me estoy refiriendo es D. Esteban Rivas Martín, transportista de los pies a la cabeza, honrado y muy trabajador. Mi más sincero agradecimiento y destacado recuerdo desde estas páginas.



M. Isabel García Rivas
Secretaria General de ANETRA

"EL GRUPO" o "SUBGRUPO" como lo llamaban algunos, no era otro que el "Grupo Autónomo Sindical de Empresarios de Transporte Colectivo Discrecional de Viajeros en Autocar de Madrid", (este nombre excesivamente largo justificaba su abreviatura como "GRUPO"). Los inicios y fundación de este grupo de transportes datan del año 1969 y será el germen de lo que hoy son las asociaciones ANETRA y AETRAM, cuya transformación se hizo obligatoria tras la publicación y entrada en vigor de la Ley

19/1977 sobre Regulación de Asociaciones Sindicales.

El 28 de abril de 1977 se reúnen en Madrid la Junta Directiva del extinto Grupo Autónomo y un nutrido grupo de transportistas de todas las provincias españolas, y al día siguiente (29 de abril) se presentan los Estatutos de ANETRA; será dos meses después, el 16 de junio de 1977, cuando se reúnan los empresarios de Madrid constituyendo AETRAM.

La primera Asamblea de AETRAM se celebrará al mes de su constitución, el 14 de julio, acordándose por unani-



Milo.

midad que todos los socios del Grupo Autónomo pasarán automáticamente a formar parte de AETRAM, posibilitando la baja de aquel que así lo quisiera dado que la afiliación era voluntaria. Igualmente se decide: *“Que AETRAM se integre en ANETRA como miembro de pleno derecho estableciendo una cuota de inscripción de 1.000 pesetas, a pagar de una sola vez y una cuota fija y periódica de 200 pesetas, por vehículo y mes de las que 150 se destinarían a AETRAM y 50 a ANETRA”*.

Tras la pertinente votación la primera Junta Directiva quedó configurada de la siguiente manera:

Presidente: **D. Manuel Moreno López**; Vicepresidente: **D Luis Molina Toledo**; Secretario General: **D. Honorato García Martínez**; Tesorero: **D. José Hernández Gómez**; Vocales: **D. José Vera Paredes**, **D. Esteban Rivas Martín**, **D. Luis Martínez Gil**, **D. Francisco D. García-Cuenca González**, **D. José Hermoso Ramos**, **D. José del Olmo Minguez**, **D. Luis Gómez Vindel**, **D. Federico Bueno González**.

El Presidente, dando las gracias por el cívico comportamiento y el talante democrático en que se desarrollaron las elecciones, promete “trabajar incansablemente en beneficio del sector discrecional”; doy fe de que así ocurrió,

D. MANUEL MORENO LOPEZ fue un luchador y defensor incansable por y para el sector y merece ser recordado **con letras de ORO en la historia del transporte discrecional**.

Mis comienzos en este sector no fueron ni mucho menos tranquilos pues por aquella época los transportistas tenían constantes enfrentamientos con RENFE-vía y con su filial de Autocares ATCAR; Con RENFE por la oposición a abonarle un “**canon de coincidencia**”, sí, efectivamente TODAS las empresas titulares de servicio público de transporte por carretera (discrecionales, regulares y mercancías) estaban **obligadas a pagar** a la empresa ferroviaria, un tributo, según el grado de coincidencia de sus servicios con el ferrocarril, en virtud de lo establecido en el *Rgto. de Coordinación de los Transportes Mecánicos Terrestres de 1949* y en la *Orden de 31 de junio de 1953*; y si las empresas se negaban a abonarlo se les retiraba la “*fianza de la tarjeta VD*”. Esto originó numerosas protestas sectoriales, sobre todo por parte de las empresas de servicios discrecionales que, con Manuel Moreno a la cabeza, idearon instalar unos carteles en las lunas delantera y trasera de los autocares con la leyenda “**Renfe a la Vía y que la cuide**” Pese a ello este “impuesto” pervivió

más de 40 años, derogándose en el actual ROTT de 1990.

En cuanto a RENFE-ATCAR, las protestas venían motivadas por la exigencia del Sector a percibir la TARIFA vigente por los servicios que las empresas discrecionales realizaban en sus líneas de autocares y férreas en supuestos de refuerzos, averías u otros imprevistos, tarifa que ATCAR se negaba a abonar dado que, según alegaban, “*existían operadores dispuestos a realizar estos servicios a cualquier precio*”. El Presidente consideraba inaceptable que las empresas estuviesen obligadas a pagar un canon a “Renfe” y en contra ellos no aceptaran abonar tarifas, por otro lado oficiales y obligatorias; la situación llegó a tal extremo que mientras se celebraba una Asamblea del Grupo Autónomo en la Sede del extinto Sindicato Nacional de Transportes, en el Paseo del Prado, unos 300 autocares hicieron una marcha lenta por esta vía, en señal de protesta y apoyo a la Junta Directiva; suceso de gran relevancia en esa época en que las manifestaciones estaban prohibidas y que provocó la detención de algunos conductores y miembros de la Junta Directiva, y el merecimiento de una gran portada en el diario ABC del día siguiente, 14 de mayo de 1975

Otra dura batalla fue, y ha seguido siendo durante muchos años, el denominado “derecho de preferencia” que las empresas de transporte regular de uso general ejercitaban sobre los servicios de uso especial (escolares y trabajadores) que las empresas de discrecional pretendían realizar. La primera Orden sobre transporte escolar y de productores (27 de octubre de 1972) en su artículo 5º establecía: “*cuando la empresa discrecional solicitase una autorización para realizar servicios de escolares o productores, si el servicio tenía una coincidencia de un 50% o más con una línea regular se daría parte al concesionario para que en el plazo de 15 días éste manifestase si estaba dispuesto a hacerlo en las mismas condiciones*”; en la mayoría de los casos las concesionarias SI ESTABAN DISPUESTAS a igualar tales condiciones por lo que los servicios, sin más, eran adjudicados a las empresas regulares, originando muchísimas protestas y numerosos recursos por este injusto e incomprensible “trato de favor a unas empresas en detrimento de otras”. Este derecho (conocido con posterioridad como artículo 108, por el artículo del ROTT que lo recogía) se ha mantenido hasta nuestros días, pues pese a que fuera legalmente suprimido en el año 2006 con la modificación del ROTT (RD 1225-2006), se continuaba aplicando en algunas Comunidades Autónomas con regulación en esta materia y resistentes a suprimirlo; tal fue la situación que la Unión Europea tuvo que intervenir en junio de 2013 remitiendo una “carta de apercibimiento” de sanción al Gobierno de España para que cesara en esta irregularidad. Resulta increíble que esta batalla sobre una anómala situación haya durado **más de 40 años**.

Así las cosas, debido al volumen y notoria importancia que va adquiriendo **el transporte escolar**, con fecha 14 de junio de 1973 se dicta **el primer Decreto regulador de esta materia**, con él se instaura, la figura del acompañante, la señal o cartel indicativo de transporte escolar, el reconocimiento y Registro Especial de los conductores dedicados a esta actividad, la inspección extraordinaria a los vehículos, etc., exigencias sorprendentes para el sector que insistentemente



Rodríguez Collar.

pidió su supresión, por considerar tanto el registro de conductores como la inspección extraordinaria una duplicidad innecesaria. Una curiosidad de este Decreto: “*se permitía, cuando los asientos no tuviesen solución de continuidad, que 2 butacas fuesen ocupadas por 3 escolares*” ¡**qué tiempos aquellos!**. Posteriormente llegaron otros Decretos, como el 1415/1982 o el 2296 del año 1983, estableciendo nuevas disposiciones como la antigüedad máxima de los vehículos (en 10 años o inferior a 18, siempre que el vehículo pasase una revisión extraordinaria) la protección de pantalla del asiento del conductor, la apertura y cierre automáticos de las puertas, el dispositivo luminoso de emergencia, los martillos rompe cristales....., y creando una gran polémica que originó numerosas protestas, huelgas y notas en prensa, sobre todo por desaparecer la figura del acompañante una vez se adaptasen los vehículos a estas nuevas prescripciones. Los transportistas no aceptaban que los nuevos elementos de seguridad reemplazaran al acompañante, estando convencidos de que, además de menoscabarse la seguridad de los menores, y obligar a invertir mucho dinero a las empresas para adaptar sus flotas de vehículos, esta medida solo era favorable al Ministerio de Educación, al cual esta supresión le supondría un ahorro considerable. El Decreto fue impugnado (sin éxito) por parte de la Asociación. En el año 2001 se publicó un nuevo Decreto, el actual 443/2001 sobre “condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores” también plagado de nuevas exigencias e imposiciones y tampoco exento de polémicas y vicisitudes (prácticamente superadas en la actualidad).

Volviendo al año de la fundación de AETRAM. En 1977, otra de las insistentes demandas era la ACTUALIZACIÓN y publicación de una nueva LEY DE TRANSPORTES, pues la de 1947 y su Reglamento de 1949 ya no cumplía con las necesidades del sector, que en los últimos años **había evolucionado considerablemente**, además de, se quejaban nuestros empresarios, haberse concebido esta Ley con el fin de frenar el transporte por carretera en beneficio del ferrocarril y en 2º término para favorecer a los concesionarios de servicio regular. Protestaban los empresarios discrecionales por la ausencia de reconocimiento y cabida del transporte discrecional en esa Ley y por la escasa atención prestada por el entonces Ministerio de Obras Públicas, pues su actividad se centraba más en las obras propiamente dichas relegando a un segundo plano al Sector transportes, por ello, tanto ANETRA como AETRAM apoyaron y aplaudieron la creación de un Ministerio específico para el Sector, cuyo primer Ministro fue José Lladó Fernández-Urrutia; no obstante, y a pesar de tener Ministerio propio, la nueva Ley de Transportes no llegó hasta 10 años después, en 1987.

Otra constante pretensión, aún no conseguida y que se mantiene en nuestros días, es que en los servicios discre-



Nájera

cionales se pueda realizar “cobro individual por asiento”; así el perseverante Manuel Moreno, apoyado por la Junta Directiva en el año 1976, y en base al artículo 35 del antiguo ROTT, solicita en el Ministerio, autorización para 4 servicios estacionales: “Madrid-Benidorm”, “Madrid-La Manga”, “Madrid-Cullera” y “Madrid-Cartagena” que son denegados, fundamentalmente por oposición de empresas prestatarias de transporte regular. Pese a ello, el Presidente con varios de los asociados deciden iniciarlos sin autorización, recibiendo numerosas denuncias (todo esto supuso el fin de la Agencia de Viajes del Sr. Moreno “Viajes Meseta”). Finalmente fueron AUTORIZADOS junto a otros nuevos servicios que se fueron solicitando, pero cuando se hacen rentables el resto de Asociaciones exigen participar en su explotación ante lo cual el Ministerio decide otorgárselos a RENFE en colaboración con las Asociaciones Nacionales. Este será el origen del conflicto y futura división ANETRA-AETRAM, por el ORDEN del reparto de servicios. El entonces Presidente de AETRAM, D. Juan A. Gallego Castilla,

reclama que los servicios con cabecera en Madrid los administre la Provincial sin intervención de la Nacional, algo del todo imposible pues el porcentaje lo fijaba la Dirección General de Transportes, se otorgaban en ámbito Nacional, y habían sido refrendados por la Asamblea de ANETRA. El Sr. Gallego no acepta la negativa y decide dar de baja la Asociación e integrarse en ASINTRA, surgiendo discrepancias entre los integrantes de AETRAM (no conformes con la integración en una Asociación que, consideraban, defendía fundamentalmente el Transporte Regular) separándose algunos de ellos y constituyendo ANETRA-Madrid. 20 años después volverán a unirse ambas asociaciones provinciales, constituyendo la Asociación de Servicios discrecionales de Madrid que automáticamente se integra en ANETRA.

En este mismo año 1977, con la llegada de la democracia, el Gobierno de España, presidido por Adolfo Suarez solicita oficialmente la adhesión de nuestro país en la CEE, solicitud que se hará efectiva 9 años después, el 1 de enero de 1986, y al año siguiente 1987, por fin ve

la luz la tan demandada LEY DE ORDENACION DE LOS TRANSPORTES TERRESTRES (LOTT), publicada en el BOE de 31 de julio de 1987. No quedaba otra, nuestras continuas peticiones, el desarrollo económico de España y la reciente entrada en la UE obligaron a ello. Esta Ley decepcionó al 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 simular transporte regular y discrecional pero NO así los empresarios discrecionales que NO PODIAN acceder a los servicios regulares ya que éstos eran exclusivos y a través de Concursos públicos, los cuales, curiosamente, acababan de ser convalidados por la propia LOTT durante un periodo de 20 años, a los que posteriormente se añadieron otros 5 más de prórroga en virtud del artículo 167 de la Ley 13/1996 de Medidas Fiscales que provocó tal indignación entre los miembros de Anetra que supuso la presentación ante numerosos Organismos



Vipcar.

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 después (RD 1211/1990 de 28 de septiembre), no agradó a la Administración como así nos lo confirmó en su escrito de contestación. Curiosidades de la vida, el entonces Director General de Transportes D. Manuel Panadero, artífice e impulsor de la LOTT, años después pasará a convertirse, al igual que ANETRA, en un tenaz defensor ante las Instituciones Europeas de la derogación del Derecho de Preferencia.

La Ley de 1987 y el Reglamento de 1990 suponen un hito en la regulación del transporte así como el inicio de una época en la que se suceden continuas y numerosas normas de ámbito nacional, supranacional (e, incluso, de ámbito autonómico en la totalidad de las CCAA con competencia transferidas en esta materia), por lo que al ser normas más recientes y conocidas únicamente se mencionarán las más significativas

Con anterioridad, en el **año 1981**, a fin de controlar los periodos de actividad e inactividad de los conductores así como la velocidad de los vehículos, España, como medida de adaptación a su entrada en la U.E, publica el Decreto 2916/1981 estableciendo la obligatoriedad de **INSTALACION Y USO del aparato TACOGRAFO**, y marcando unos periodos transitorios para su instalación dependiendo de la antigüedad. Con posterioridad se publican los Reglamentos CEE 3820 y 3821/85 reguladores del tacógrafo analógico así como los tiempos de conducción y descanso. Más tarde serán los Rgts. 1360/2002, Orden FOM 1190/2005 y el Rgto CEE 561/2006 los que regularán y sustituirán el tacógrafo analógico por el digital (éste obligatorio a partir del 1 de enero de 2006) e igualmente establecerán los tiempos de conducción y descanso, sin olvidar los RD 1561/1995 y el 902/2007 sobre jornadas especiales de trabajo.

En los años **1989-90**, se convocan los primeros concursos de líneas regulares, no las clásicas, pues como se ha indicado anteriormente estaban convalidadas por un periodo de

20 años en virtud de la disposición Transitoria 2ª de la LOTT, sino aquellas líneas “concebidas” e iniciadas por ANETRA en base al Art. 35, y aquéllas otras conocidas y calificadas coloquialmente como “piratas”: “Ferrol-Algeciras” “Gijón-Sevilla”, “Zafra-Barcelona”, etc.

En el **año 1992**, se publica el Reglamento CE 684/92, por medio del cual se establecen normas comunes para los transportes internacionales de viajeros con el que **se liberalizan los servicios regulares internacionales** instituyendo la libre prestación de estos servicios entre los Estados miembros, las Administraciones estatales no pueden denegar ninguna autorización para realizarlos.

En **1997**, el 23 de julio se publican varias normas de gran relevancia para el sector, se modifica parcialmente el ROTT así como la Orden en materia de autorizaciones de transporte discrecional. Así el 1 de julio de 1998 **se liberalizó el otorgamiento de autorizaciones** para la realización de servicios de transporte discrecional. Hasta ahora las autorizaciones se referían a vehículos concretos **pasando a partir de esta fecha a estar referidas a empresa. Desaparecen las tarjetas VR, las VDC y las VDL, ahora serán todas VD de ámbito nacional** y exigiendo un número mínimo para acceder a la profesión que será de 5 vehículos.

En el **año 2002**, desaparecen las Tarifas de Referencia (RD 366/2002), a partir de ahora las asociaciones deberán abstenerse a referenciar precios para evitar problemas con la Comisión Nacional de la Competencia.

En **2003** ocurre un hecho de especial significado en Madrid; **AETRAM** y el Sindicato Libre de Transportes, consiguen separar los Convenios Discrecional-Regular, el BOCM de 12 de agosto de 2003 publica Sentencia dando luz verde al Convenio colectivo de Transportes de Viajeros por Carretera de los Servicios Regulares Especiales, Regulares Temporales, Discrecionales y Turísticos de la Comunidad de Madrid. Sin lugar a dudas este acontecimiento merece un reconocimiento especial al entonces Presidente de AETRAM, Juan A. Gallego, al Secretario General y actual Presidente, Jesús Gonzalo y al Secretario General, del Sindicato Libre, Julio Muñoz-Reja, como verdaderos artífices y luchadores de este Convenio.

En el **año 2006**, sufrimos una nueva discriminación por parte de la Administración ya que el Ministerio de Transportes junto a las asociaciones Asintra, Fenebus y otras Organizaciones de consumidores, usuarios, etc., firman un “**Protocolo de apoyo para fijar los criterios de elaboración de los Pliegos de condiciones para los concursos de las líneas de transporte regular de viajeros competencia del Ministerio que vencerían a partir de 2007**”, dejando al margen de estas negociaciones a ANETRA, como representante del sector de servicios discrecionales. El objetivo era “blindar” a los actuales concesionarios en sus líneas impidiendo, de facto, el acceso a otras empresas. ANETRA, como no podía ser de otra forma, recurre el Proto-

colo y los primeros concursos publicados en base al mismo, gana el Recurso y se dicta y firma un nuevo Protocolo, pero los pliegos siguen recurriéndose, encontrándose en la actualidad paralizados y estudiando un nuevo Pliego.

En 2007, se publica el Reglamento CE 1370/2007 (sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera. Este Reglamento origina bastante inquietud en el Sector y en la Administración española. de hecho el propio Ministerio de Fomento encarga un informe técnico para valorar el alcance del mismo. Se limita la duración de las concesiones a 10 años, promueve la transparencia en los procedimientos de contratación pública... etc).

Igualmente en este año sale a la luz el RD 1032/2007 por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores (CAP). A partir del 11 de septiembre de 2008 será exigible una FORMACION INICIAL para todos los conductores, también se establece una formación FORMACION CONTINUA cada 5 años.

En el año 2009, se publican los Reglamentos CE 1071 y 1073 /2009 estableciendo normas comunes para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera incorporando la figura del "Gestor de transporte", el cual deberá tener una formación más amplia y rigurosa, la obligación de mantener un es-

tablecimiento permanente en el Estado donde esté establecida la empresa o la exigencia nuevos requisitos de capacidad económica , capital social y honorabilidad. Destaca como novedad la incorporación a la Administración electrónica.

Por su parte el Rgto 1073, instituye normas comunes de acceso al mercado internacional de autobuses y autocares. La principal modificación de este Reglamento fue el artículo 29, a través del cual se reformó el artíc. 8 del Reglamento 561/2006 permitiendo a los conductores que realizan servicios discrecionales internacionales que puedan realizar el descanso semanal después e haber conducido durante 12 periodos consecutivos.

Como conclusión final y después de 40 años de luchas y andaduras, considero que este subsector ha sido siempre "el gran abandonado por parte de las distintas administraciones" la mayoría de las normas que se iban publicando o nos obviaban y si nos referenciaban era para prohibir, por lo que solo me queda desear que en el 80 cumpleaños de AETRAM, tome el testigo otra "pluma más docta que la que ahora suscribe" para referir lo bien que les ha ido a las empresas de viajeros de transporte en estos siguientes 40 años. Es mi mejor y mayor deseo. **Felicidades AETRAM** por estos 40 años luchando en pro del Sector.



Ruiz Muñoz.

EL TRANSPORTE DISCRECIONAL, UNA OPORTUNIDAD DE FUTURO PARA EL SECTOR DEL AUTOBÚS

El transporte discrecional y, en particular, el turístico ha tenido una importante evolución en los últimos 40 años, contribuyendo al desarrollo de la principal actividad de la economía española, el turismo. Desde sus inicios ha sido un sector innovador, siendo los empresarios los que con su iniciativa e intuición detectaron las inquietudes de la sociedad por conocer y viajar, creando así nuevos servicios como las excursiones facultativas, los circuitos, el transporte de congresos, los paquetes turísticos, viajes vacacionales, escolares, fábricas, etc... Siendo una actividad en constante evolución.



Rafael Barbadillo
Presidente de CONFEBUS

Las flotas destinadas a uso turístico han mejorado cualitativamente tanto en materia de servicios, como en seguridad y sostenibilidad, gracias a las aportaciones de los empresarios que han ido adaptándolos a las necesidades de los clientes.

En el primero de los aspectos, en estas cuatro décadas hemos visto como los vehículos han mejorado en cuanto a confort y ergonomía, con asientos más amplios y habitáculos más cómodos, accesibles y atractivos.

Asimismo, se han ido incorporando las nuevas tecnologías con un espíritu

claramente innovador. Tanto, a través del desarrollo de aplicaciones informáticas o webs que facilitan el acceso a la información de los clientes (comercialización, control de los servicios, tiempos de salida y llegada, ubicación del vehículo, ...), como aquellas relacionadas con el servicio que se presta a bordo: wifi, vídeo y sonido individual...

También, en materia de seguridad los avances han sido considerables, con la incorporación de elementos de seguridad activa (sistema de frenado de emergencia, asistente de carril, control de presión de neumáticos, cámaras de visión internas y externas, etc.) y seguridad pasiva (cinturones de seguridad, resistencia estructural al vuelco, anclajes, etc.).

A nivel empresarial, la actividad turística representa una oportunidad de primera magnitud para el sector del autobús gracias a las actividades tradicionalmente relacionadas con el turismo, tales como la realización de los traslados entre los puntos de llegada y salida (aeropuertos o puertos), los destinos residenciales y las actividades de ocio características, tales como desplazamientos a eventos, excursiones, etc. En este sentido, hay que destacar que, por ejemplo, en 2016, visitaron nuestro país 75 millones de turistas, con una aportación al Producto Interior

Bruto del 11% y con 2,49 millones de empleos asociados a esta actividad, lo que supuso para el sector discrecional un crecimiento de viajeros del 7,19% respecto al año anterior.

Tras la crisis económica vivida a partir de 2008, desde 2010 el sector turístico en España ha experimentado una trayectoria claramente al alza, con un sustancial rebrote del turismo procedente de Rusia. Esta mejora en el



Rodríguez Collar.



Vipcar.

ámbito turístico vuelve a reforzar a este sector como uno de los principales motores de la economía española y es, sin duda, un impulso a las empresas de servicios troncales del turismo.

Según los datos del INE la actividad discrecional es la única que crece en número de viajeros, pero a pesar de ello un número importante de empresas declaran no haber percibido la mejora experimentada por el sector turismo en los últimos años. Este hecho viene a avalar una realidad: el autobús ha perdido progresivamente cuota en los desplazamientos turísticos que tienen lugar dentro de España. Estos datos deben dar lugar a la reflexión. El transporte de turistas es una clara oportunidad para el sector que no puede ni debe desaprovechar. Quizá el primer paso sea realizar una reflexión sobre los hábitos de los nuevos turistas con el fin de adaptar la oferta a las mismas y encontrar el nicho de negocio.

No se reconoce y está en gran medida infrautilizado el potencial de esta forma de turismo puerta a puerta, segura, ecológica, asequible, accesible y cómoda para viajar y disfrutar del patrimonio histórico, cultural, artístico, industrial y deportivo de España, sin aumentar la congestión global del tráfico y tener un efecto perjudicial en la calidad del aire y la emisión de CO2. Tanto más cuanto que

la gran mayoría de los destinos turísticos de España están convenientemente situados a una "distancia en autocar" uno del otro.

Asimismo, es fundamental hacer un análisis de aquellos aspectos mejorables. He hablado del esfuerzo realizado por las compañías para adaptar sus flotas a las exigencias del viajero del siglo XXI. Sin embargo, estos avances no han tenido su reflejo en elementos fundamentales como las infraestructuras que soportan la actividad. En este punto, se hace urgente creación de aparcamientos en las zonas turísticas de las ciudades para los autocares o la construcción de espacios intermodales de forma que la recogida de viajeros en aeropuertos, puertos o estaciones de ferrocarril se haga de forma rápida, segura y cómoda para nuestros clientes. Algo que redundará en beneficio de todos.

Pero no podemos hablar del transporte discrecional sin mencionar a AETRAM, la asociación empresarial que ha acompañado y contribuido de forma constante y exitosa al desarrollo del sector discrecional, con sus contantes e innovadoras propuestas y reivindicaciones.

En definitiva, el autobús tiene en el impulso de los servicios relacionados con el turismo una clara oportunidad de futuro que contribuya a reforzar su carácter de sector estratégico para la economía y la sociedad españolas.



Ruiz Muñoz.

HISTORIA RECIENTE DEL TRANSPORTE EN LA COMUNIDAD DE MADRID

Es un placer escribir un breve recordatorio de la historia más reciente del transporte en la Comunidad de Madrid con motivo de los 40 años que estos días cumple AETRAM.



Javier Carbajo
Vicepresidente de Alsa

Las asociaciones empresariales empezaron con el periodo constitucional una nueva época en la que asumían un papel preponderante en la organización de los sectores económicos, junto con los sindicatos y la nueva administración, en nuestro caso un papel más importante si cabe por la condición de sector regulado.

AETRAM tuvo desde el principio importantes líderes que contribuyeron al crecimiento del sector en las distintas épocas de estos 40 años.

El primero fue Manuel Moreno, un emprendedor en el más puro estilo de este término que hoy está tan de moda, pero que en aquellos momentos era una excepción en el sector.

Fue una persona que luchó por un término que hoy todavía se recuerda:

"la dignificación del transporte y sus empresas", y por las reivindicaciones del sector, incluso organizando manifestaciones de las empresas en Madrid.

Aquellos momentos se desarrollaron los llamados "Artículo 35", que era como se denominaban las autorizaciones que se explotaban por las asociaciones empresariales en corredores en los que no había concesiones regulares, y que supusieron una inyección económica importante y un avance en la calidad del producto que se ofrecía al viajero.

Luego llegaron nuevas líneas, que dieron continuidad a aquellas autorizaciones, y que se concursaron desde la responsabilidad y el consenso del sector. Todo ello supuso un nuevo impulso en la modernización y crecimiento del sector y de sus empresas.

A Manuel le siguieron otras personas que presidieron esta organización, entre los que destacaría a Esteban Rivas Vázquez y a Juan Gallego.

Todos ellos trabajaron por la dignificación de las empresas, tratando de fomentar unas condiciones de "competencia leal", donde las empresas tuvieran beneficios e incrementarían su va-



Nájera.

lor, orientados a mejorar las condiciones de contratación y el logro de unos convenios colectivos razonables, asuntos que siguen siendo hoy un reto y una parte importante el trabajo asociativo.

El esfuerzo de AETRAM por lograr unos convenios colectivos que recogieran las especificidades del sector discrecional y de uso especial ha sido una tarea muchas veces incomprendida, pero que ha permitido tener herramientas adecuadas para gestionar mejor las empresas dentro de las normas sociales y poder competir lealmente.

El trabajo conjunto con FENEBUS y ASINTRA en los últimos años en órganos como el Consejo de Transportes de Madrid, o en los organismos nacionales a través de su organización nacional, han producido algunos éxitos y, en mi opinión, se debe de seguir trabajando en esa línea, ahora con CONFEBUS, de forma unitaria para tener más fuerza en temas transversales para todo el sector como la fiscalidad, el medio ambiente, la seguridad, el dumping social y las nuevas políticas de movilidad para la defensa del transporte público.

No cabe duda que quedan muchas cosas por hacer y que la actual Directiva, con Jesús Gonzalo al frente, seguro que va a seguir apuntalando la estructura del sector con una visión más estratégica y un diálogo inteligente para la mejora de todas las empresas, con independencia de su especialidad y posición en el mercado.

Enhorabuena por el 40 aniversario y por el buen trabajo realizado hasta ahora por AETRAM, que estoy seguro continuará en el futuro.

EL TRANSPORTE DISCRECIONAL EN MADRID



Pablo Rodríguez Sardinero
Director General de Transportes Comunidad de Madrid

"Como todo en la vida es importante recordar y no olvidar la historia. Desde que ocupé el cargo de DG de Transportes he tenido el honor y la fortuna pues los diversos sectores del transporte me la han contado, cosa que agradezco, pa-

ra entender mucho mejor parte de mi dedicación. El transporte discrecional de viajeros ha sido por excelencia el precursor de lo que hoy llamamos "Transporte Público" en toda su extensión. Quiero decir con ello que desde siempre el transporte discrecional ha tratado de satisfacer al cliente o usuario sin escatimar en medios, recursos, kilómetros, personal y siempre con la mejor sonrisa para prestar ese servicio.

Pues bien, el Transporte Discrecional en Madrid ha sido de gran importancia para entender la necesidad de llevar al madrileño de puerta a puerta, siendo como he dicho antes, incluso el precursor de lo que hoy es el Consorcio Regional del Transporte.

Hoy sigue siendo el hermano menor, pero que a pesar de su importancia por seguir pensando en cómo dar el mejor servicio al usuario, nos encontramos en momentos de cambios en la movilidad y por ende el Transporte Discrecio-

nal también de participar en esos cambios; y estoy convencido, que como siempre lo ha hecho, lo hará. Para ello cuenta con AETRAM, asociación activa donde la haya, pensadora en como competir, como luchar contra el intrusismo (interno y externo), mejorar las condiciones laborales, cómo optimizar los recursos y como organizar un entramado empresarial para convertir el Transporte Discrecional, de nuevo, en la lanza del progreso de la movilidad en el transporte de viajeros.

Estoy convencido y después de haberme hecho participe de la historia de cómo mover viajeros solo pensando en el confort de ellos, AETRAM será capaz de conseguir todo lo que se proponga. No es baladí que estemos celebrando los 40 Años de la organización más antigua e importante de Transporte Discrecional, Regular de Uso Especial y Turístico de Viajeros en Autocar de Madrid. ¡Enhorabuena y Felicidades!"



Autocares Izquierdo Mallo.

HISTORIA, EN RESUMEN, DE CÓMO SE CONSOLIDA EL SECTOR DISCRECIONAL DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA DE LA COMUNIDAD DE MADRID

El Sindicato al que humildemente represento ha estado presente activamente desde 1988, año en el que se constituye, teniendo como ámbito de actuación el Sector del Transporte Discrecional.



Julio Muñoz-Reja Sánchez
Secretario General del Sindicato Libre de Transporte

En esos momentos el convenio de Madrid se encontraba separado en dos: (Regular y Urbano) y por otro lado (Discrecional, Turístico, Regulares Especiales y Temporales). Hasta 1991, que después de un periodo de gran conflictividad y con representatividad en la mesa por parte del SLT mayoritariamente en el Discrecional, se acordó en el Ministerio de Fomento, y con su mediación, las bases para que las partes llegasen a un acuerdo unificando en uno solo los dos Convenio existentes. En esos momentos se pensó que era lo mejor para igualar las diferencias eco-

nómicas y sociales que existían donde las condiciones del Discrecional eran superiores a las del Regular en más de un 20%. En esas fechas es cuando se me ofrece hacerme cargo del SINDICATO LIBRE DE TRANSPORTE (SLT), en el año 1992, en su segundo CONGRESO, donde se me elige como Secretario General de SLT.

Pero con el devenir de los años se comprobó que no solo el Regular se había igualado con el Discrecional, sino que se habían creado diferencias importantes en los dos Sectores, a favor del Regular, dándose la dinámica de que se imponía, negociación a negociación, el criterio del Regular, Sector por otra parte con menor riesgo y mayor seguridad de mercado, en detrimento de las condiciones de trabajo del Discrecional. En la negociación colectiva se imponían y decidían las condiciones

del Regular, sin tener en cuenta la opinión del sector discrecional, que era minoritario en representación, y se nos arrastraba a huelgas innecesarias en las que se dejaba al Sector de Discrecional ir a un conflicto a sabiendas de que, a pesar de los paros y sus costes para los trabajadores y empresas, el convenio quedaría por debajo de las condiciones ya ofertadas por la patronal de Discrecional, por lo que los costes de esas huelgas eran irrecuperables, tanto para trabajadores como empresarios, esto es para todo el Sector. Esta situación llevó a los representantes de la parte empresarial mayoritaria AETRAM y la parte social SLT a cuestionarse la validez de la existencia de un solo convenio colectivo en el Sector, ya que ambas partes pagaban la factura de las movilizaciones y solamente se beneficiaba el Regular.



Milo.

Ante esta situación se acordó en el año 2002, entre la parte empresarial AETRAM, y la sindical SLT, ambas Organizaciones con mayoría absoluta en sus respectivas representaciones, separarse del Regular y crear una mesa negociadora propia para el Discrecional donde las decisiones las tomaran solamente los afectados, esto es que el Sector Discrecional fuera dueño de su propio destino.

En esos momentos comenzamos la travesía del desierto, con todo tipo de denuncias, impugnaciones de Convenio, y oposición de todos los representantes mayoritarios del Regular a que hubiera dos Convenios. Pero la Justicia al final nos dio la razón. Desde entonces hasta en día de hoy se han firmado cinco Convenios del Discrecional en la Comunidad de Madrid, y hemos sido capaces de superar los malos tiempos donde la crisis hizo mella en todos los sectores económicos, por lo que se ha consolidado el Sector de Discrecionales, dando muestras de su fortaleza al no haber dejado el ámbito de la negociación sin convenio de referencia, tal y como ha sucedido en muchísimos sectores y convenios provinciales que no se han renovado. Hemos cerrado acuerdos que han posibilitado que los trabajadores no pierdan poder adquisitivo, y disfrutar de quince años de paz social, que se verán acrecentados en tres más por la vigencia del actual Convenio.

Luego hemos trabajado con creatividad, sabiendo adaptarnos en cada momento a las necesidades del sector, consiguiendo su supervivencia en términos solventes y de futuro. Y será este Convenio, firmado en este año 2017, con vigencia hasta el 31 de diciembre de 2020, el que definitivamente ponga el broche de oro en un Sector tan importante para la economía, consolidación que será irreversible si las partes intervinientes en el mismo luchan porque las reglas de juegos marcadas se cumplan, lo que facilitará que en el sector operen los sujetos que cumplan esas reglas de juego de las que nos he-



García Tejedor.

mos dotado, y se expulse del Sector a aquellos otros sujetos que lo deterioran, y que miran únicamente su mal entendido interés al tirar los precios sin una visión clara de futuro.

Cumplamos las normas que nos hemos dado y conseguiremos años de estabilidad y dignidad en el Sector a favor de los trabajadores y empresarios. Confío en que el resto de provincias mire a Madrid a la hora de marcar sus propias reglas de juego en el Sector de Discrecional que lo regulen, y dejen de competir con Madrid haciendo dumping social, dignificando sus propios ámbitos de negociación.

No puedo pasar por alto la importantísima figura que primeramente es consciente de las necesidades que tenía nuestro Sector de Discrecionales en

Madrid, que trabajando sin descanso, con tesón y astucia, por la construcción del Sector de Discrecionales, con una gran visión de futuro, apuesta por la consolidación de este Sector. Hablo de D. Juan Ángel Gallego Castilla, la persona que representó como presidente a AETRAM hasta 2005. Su labor fue seguida y consolidada por sus dos sucesores, D. Esteban Rivas hasta 2013, y D. Jesús Gonzalo Tomey, que actualmente sigue al frente de AETRAM.

Es por ello que desde aquí traslado mi agradecimiento, en nombre propio, y de la Organización a la que represento, a ese pionero del Sector.

¡GRACIAS D. JUAN POR HABER HECHO POSIBLE LA UNIDAD DEL DISCRECIONAL!

EL TRANSPORTE DISCRECIONAL: SU EVOLUCIÓN JURÍDICA EN LOS ÚLTIMOS CUARENTA AÑOS

Vaya por delante mi más sincera y cordial enhorabuena a AETRAM por este cuadragésimo Aniversario de una vida que le deseo mucho más larga y fructífera. Este periodo comienza prácticamente con la feliz transición española a la democracia y la aprobación de nuestra Carta Magna, y lleva a la plena madurez de la Asociación, como ocurre al ser humano al llegar a esa edad. Incluso me permito, en el marco de la amistad, un guiño personal: 1978 fue también el año en que inicié mi ejercicio profesional como abogado; también ello me hace tener a ese año especial afecto.



Francisco Sánchez-Gamborino

Doctor en Derecho.

Abogado especialista en transportes.

Vicepresidente de la Comisión Jurídica de IRU

abogados@sanchez-gamborino.com

A renglón seguido, quisiera manifestar a AETRAM mi agradecimiento por haber sido invitado a colaborar, junto a tantas personalidades, en este número especial de la Revista, una publicación por tanto, a conservar, como perfecto “broche de oro” literario de tan señalada fecha.

Por último, pero no menos importante: el tema que me ha sido asignado, y aún más, su enfoque cronológico,

resultan del mayor interés, ya que, superada la primera década de las cuatro elegidas, por tanto, muy temprano, se produce el gran acontecimiento legislativo: la LOTT, vigente y base de toda la normativa actual de transporte por carretera, cuyo desarrollo hemos vivido tan de cerca. Podríamos decir que a lo largo de estos cuarenta años de existencia de AETRAM hemos visto fraguar todo el presente régimen jurídico español –y europeo–, regulador de esta actividad. Que tantas veces hemos invocado, aplicado y, en ocasiones, sufrido. En todo caso, una aventura apasionante para cualquier jurista especializado.

Y ya sin más preámbulos, y para respetar el límite de espacio otorgado, doy inmediato inicio a este rápido resumen.

PRIMERA DÉCADA: LEGISLACIÓN DE POSGUERRA

En nuestro ámbito estuvo marcada por la Ley de 27 Diciembre 1947 llamada “de Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera” y su Reglamento aprobado por Decreto de 9 Diciembre 1949, una normativa muy intervencionista, demasiado favorable al ferrocarril, y, sobre todo, nacida de circunstancias políticas, económicas y sociales muy diferentes a las actuales.

Cierto que desde el momento de la transición ya se hacía muy necesario

cambiar también el marco jurídico del transporte por carretera. Sin embargo, también en este caso nuestro legislador obró con prudencia, calma y sensatez, hasta estar seguro de poder ofrecer una ley duradera.

“PUNTO CERO”: LA LOTT

El gran momento jurídico es la promulgación de la Ley 16/1987 de 30 Julio, sobre Ordenación de los Transportes Terrestres –por todos conocida por su acrónimo, “LOTT”–. Que marca un auténtico “punto cero”, como literalmente y con acierto afirma su Exposición de Motivos (párrafo sexto), como nueva base de toda la pirámide jurídica de nuestra legislación administrativa sobre la materia, como así ha sido en efecto.

La LOTT sería válida aunque sólo fuese para saber qué disposiciones están vigentes y cuáles no, entre la maraña normativa –“asistemática y disper-



Auto Centro.

sa [...] fronda legislativa" (ídem, párrafo quinto). Pero el valor de la LOTT no es únicamente de aclaración -que la hace (y aún con más detalle su Reglamento de desarrollo -ROTT-, de que enseguida hablaremos)-, sino que, como decimos, pone los cimientos de todo lo que se ha legislado posteriormente. Pues uno de sus grandes méritos es precisamente la **amplitud del marco jurídico** que establece, donde caben actitudes diversas por parte de la Administración en función de cada coyuntura. Prueba de validez es que un Gobierno de signo político distinto al del Ministerio bajo cuyo mandato se redactó, no la derogó nada más llegar al poder, sino que muy al contrario se ha mantenido, con las imprescindibles modificaciones, hasta la actualidad.

Por otra parte, habiendo sido España devenido miembro de la Unión Europea (entonces llamada Comunidad Económica Europea) en 1986, la LOTT nace ya -al año siguiente- con todo el "acervo" (*acquis*) comunitario incorporado, sin perjuicio de seguir *importando* posteriormente, como no podía ser de otra manera -unas veces de mejor gana que otras- las reglas jurídicas "de Bruselas", como coloquialmente decimos, Reglamentos y Directivas, conforme se iban promulgando.

En fin, la LOTT ha tenido además en cuenta la nueva estructura del Estado en Comunidades Autónomas, realidad para la cual incluso se ha aprobado una norma específica sobre competencias: la **Ley Orgánica 5/1987 de 30 Julio** -competencias en transporte discrecional en materia de autorizaciones, su convalidación, sus visados, etc., art. 5-. Que se respetan; lo que ha dado lugar a que las CC.AA., unas más que otras, hayan dictado disposiciones en materia de transporte de viajeros por carretera, incluso con rango de ley, como ha hecho **Madrid (Ley 5/2009 de 20 Octubre)**.

La LOTT es, pues, una ley moderna, propia de las democracias occidentales, que da protagonismo a la empresa y libertad en su gestión (para el transporte discrecional: art. 94.1), en un marco pleno de economía de mercado, de base constitucional (art. 38 CE); en la que desaparece todo derecho de preferencia al Ferrocarril, que a partir de ahora tendrá que competir con la carretera en un plano jurídico de igualdad, con base a la libre elección de modo de transporte por el usuario; que establece un sistema de acceso a la profesión transportista, con exigencias de capacitación profesional, honorabilidad y capacidad económica, cumplimiento de obligaciones fiscales, laborales y de seguridad social, etc., sin límites cuantitativos sino abierto a todo quien objetivamente cumpla unos requisitos.

A efectos de la actividad de AETRAM, importa subrayar una idea: **para la LOTT, la base del transporte de viajeros es el discrecional**. No existen transportistas regulares y transportistas discretos -esto queda aún más claro en la modificación LOTT por Ley 9/2013-. Quien reúna los cita-



Autocares Izquierdo Mallo.

La LOTT de 1987 es la base de toda la pirámide jurídica actual reguladora del transporte por carretera en España

dos requisitos obtendrá una autorización de transportista, que le permite, desde el primer día, realizar transporte discrecional. Y, después, si quiere, puede presentarse a un concurso convocado por una Administración pública para atender un servicio regular -de uso general o especial-, en régimen de contrato de gestión de sujetos públicos, y si gana, lo efectuará en ese régimen hasta que termine su plazo de duración, tras el cual, si no sigue como titular de ese contrato administrativo, podrá volver a hacer servicio discrecional. Por eso, el discrecional **es el régimen general**, y el regular la excepción.

SU COMPLEMENTO: EL ROTT

Tres años después de la LOTT, se aprobó su Reglamento: por Real Decreto 1211/1990 de 28 Septiembre -de muy parecidas siglas: ROTT-. **Segundo nivel de esa pirámide normativa** de que antes hablábamos.

El ROTT ha sido modificado muchas veces, entre ellas, por los RR. DD. 858/1994 de 24 Abril; 1772/1994 de 5 Agosto (procedimiento sancionador); 1136/1997 de 11 Julio; 927/1998 de 14 Mayo; 1830/1999 de 3 Diciembre (art. 121 sobre colaboración entre transportistas; arts. 197 a 199, sobre infracciones: añadiendo no pasar la revisión periódica de tacógrafos, solicitud de rehabilitación de autorizaciones caducadas por falta de visado; la no suscripción de los seguros obligatorios salvo dicha omisión tipificada como falta o delito en el Código Penal"; art. 200,3 sobre condiciones esenciales de las autorizaciones de transporte discrecional, etc.); 366/2002 de 19 Abril (arts. 28 y 29, al suprimir el concepto "tarifas de referencia"); 2387/2004 de 30 Diciembre; 1225/2006 de 27 Oc-

tubre (múltiples materias, incluidas las autorizaciones de transporte público discrecional).

Por supuesto, el **tercer escalón** de esta pirámide normativa serían las **órdenes**, de un ministerio que ha cambiado varias veces de nombre: antes de llegar al actual, e inexpressivo, de "Fomento", fue de "Transportes, Turismo y Comunicaciones", de "Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente"; etc. -¿para cuándo un "Ministerio de Transportes", como acaba de crear Francia?-. Razones obvias de espacio nos impiden siquiera enumerar estas órdenes, del titular del Departamento -baste citar como más importantes para el discrecional las de 4 Febrero de 1993 y 23 Julio 1997-, igual que las **resoluciones** -del Director General, también de denominación variable, hoy "del Transporte Terrestre"- . Estas órdenes con frecuencia desarrollan aspectos concretos del ROTT, como sucede con las citadas.

CAMBIOS LEGISLATIVOS EN LA DECADA 1990-2000

De las modificaciones de la LOTT, unas han sido impuestas por el Tribunal Constitucional, sobre todo en sus Sentencias nº 174/1995 de 23 Noviembre, nº 118/1996 de 27 Junio, y nº 60/2000 de 2 Marzo 2000, que declaran inconstitucionales y por tanto nulos determinados preceptos. Otros retoques han sido consecuentes a nueva normativa de la Unión Europea -en lenguaje coloquial "**impuestos por Bruselas**"-. Otros cambios, en fin, han sido pedidos por el propio sector transportista, como la modificación de 2006, encaminada a **limpiarlo de** elementos nocivos al buen funcionamiento del mercado y la sana competencia: los transportistas ilegales o clandestinos (-"**piratas**", en nuestra jerga-).

La Ley 13/1996 de 30 Diciembre trató sobre el transporte terrestre en varios aspectos (tasas administrativas, entre ellas sobre autorizaciones -incluso de "cabotaje" comunitario-, reconocimiento de capacitación profesional, expedición de certificados y otros servicios administrativos; Juntas Arbitrales del Transporte -con nueva redacción del art. 38 de



Harobus.

Desde 2013, la LOTT deja muy claro que el transportista es ante todo discrecional, y después, si quiere, además, contratista de la Administración

la LOTT-fianzas -posibilidad de crearlas-, tacógrafos -su exigencia-; transporte de emigrantes, cuyas condiciones son modificadas; etc.). La Ley 66/1997 de 30 Diciembre modificó la LOTT en su art. 106 (infracciones, RENFE, cambio de titularidad de vehículos). También la Ley 50/1998 de 30 Diciembre; y la 55/1999 de 29 Diciembre (sanciones en materia de tiempos de conducción y descanso. En fin, las leyes 14/2000 de 29 Diciembre 2000 y 24/2001 de 27 Diciembre 2001 modificaron la LOTT en materia de transporte de viajeros.

Estas **leyes** se titulan "De medidas financieras, tributarias y de orden social", y se suelen conocer como "**de Acomañamiento**" a la de Presupuestos Generales del Estado, para el año siguiente a aquel en que se promulgan (últimos días de Diciembre, como puede apreciarse). La realidad es que no se limitan a impuestos y macroeconomía, sino que tocan cientos de temas, para quebradero de cabeza de quienes tenemos que conocer la legislación de cerca, en nuestra opinión, por ello, con **pésima técnica legislativa**. Por eso, nos complace ver que -según parece- nuestros gobernantes hayan olvidado por ahora "esa moda" (*toquemos madera...*).

En esa diversidad incurre el Real Decreto-Ley 4/2000 de 23 Junio 2000 (cuyo art. 2 modifica la duración de las concesiones: art. 72.3 LOTT).

Por su parte, el ROTT ha sido modificado muchas veces, entre ellas, por los RR. DD. 858/1994 de 24 Abril; 1772/1994 de 5 Agosto (procedimiento sancionador); 1136/1997 de 11 Julio; 927/1998 de 14 Mayo; 1830/1999 de 3 Diciembre (art. 121 sobre colaboración entre transportistas; arts. 197 a 199, sobre infracciones: añadiendo no pasar la revisión periódica de tacógrafos, solicitud de rehabilitación de autorizaciones caducadas por falta de visado; la no suscripción de los seguros obligatorios salvo dicha omisión tipificada como falta o delito en el Código Penal"; art. 200,3 sobre condiciones esenciales de las autorizaciones de transporte discrecional, etc.);

CAMBIOS LEGISLATIVOS EN LA DECADA 2001-2010

En la LOTT, por Ley 10/2003 de 20 Mayo 2003; por Ley 29/2003 de 8 Octubre llamada "sobre mejora de las condiciones de competencia y seguridad en el mercado de transporte por carretera" (que afecta a muchas materias, entre ellas, facultades de la Inspección de Transportes, Juntas Arbitrales del Transporte, y sobre todo, infracciones -multiplica el



Izquierdo Mayo.

número de "tipos" o conductas infractoras, y sus sanciones, aumentando su cuantía-); la Ley 25/2009, de 22 de Diciembre, que modifica diversas leyes -demasiadas (por eso se le ha llamado "ley ómnibus")- para su adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio: en materia de transporte por carretera, su art. 21 modifica e incluso deroga bastantes preceptos de la LOTT.

En cuanto al ROTT, también hubo modificaciones, como por los RR. DD. 366/2002 de 19 Abril (arts. 28 y 29, al suprimir el concepto "tarifas de referencia"); 2387/2004 de 30 Diciembre; 1225/2006 de 27 Octubre (sobre múltiples materias, incluidas las autorizaciones de transporte público discrecional).

Fundamental fue en fin el Reglamento europeo (CE) 1071/2009, de 21 Octubre, que establece las condiciones para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera, tanto de viajeros como de mercancías, haciendo ciertos cambios en la normativa precedente.

CAMBIOS LEGISLATIVOS DESDE 2011

Ya en la presente década, la Ley 2/2011, de 4 Marzo 2011, de Economía Sostenible, sienta principios generales, también sobre transporte, sin realmente introducir grandes novedades; en su Disposición final vigésima segunda modificó la LOTT aunque no en materia de transporte discrecional.

El principal cambio en la LOTT ha sido el operado por la Ley 9/2013 de 4

Julio que la ajusta a dicho Reglamento europeo, y en la cual desaparece la división entre transporte discrecional y regular (en especial, Disp. Adic. Segunda, párrafo cuarto). El "discrecional" se identifica con la propia autorización de transporte que todo transportista debe poseer; y además, algunos transportes de viajeros -los regulares- pueden ser objeto de contratos administrativos de gestión de servicios públicos. Sujeto, además de a la propia LOTT, a la Ley de Contratos Administrativos (hoy, texto refundido aprobado por R. D. Legislativo 3/2011 de 14 Noviembre).

Por su parte, el ROTT fue modificado por R. D. 1057/2015 de 20 Nov. 2015 (en materia de arrendamiento de vehículos con conductor).

LOTT, ROTT, órdenes y resoluciones, han ajustado nuestra normativa a la que Bruselas iba aprobando, y a nuestras circunstancias cambiantes



M. del Moral.

EL FUTURO

El futuro inmediato es la modificación del ROTT, en dilatadísima gestación que ya ha ultrapasado todos los límites temporales autoimpuestos. La Disp. Final Primera, 2, de la Ley 9/2013 previó que en el plazo de dos años, desde su entrada en vigor (Julio 2013) –por tanto, hasta Julio de 2015–, el Gobierno adaptaría el referido Reglamento a las modificaciones introducidas en la LOTT. Pese a haber un proyecto, a finales de 2017 aún estamos esperando que eso se produzca. En cualquier caso, en esta nueva redacción o más adelante, el transporte discrecional tendrá que ser objeto de mucha mayor atención.

Puesto que, como decimos, el discrecional es la base del transporte de viajeros, lo que los usuarios piden –el “puerta a puerta”– carece de sentido mantener reglas en exceso restrictivas de su actividad, que podrían responder a un concepto de su oposición al regular, hoy ya superado. En este sentido, sería necesario:

- a) suprimir la limitación de tener que contratar por vehículo completo –siquiera “como regla general”– (LOTT art. 99.3: ROTT art. 122.1), cual sucede con los taxis y las VTC, recientemente apoyadas por el Tribunal Supremo (límite también inexistente en el transporte de mercancías); ello permitiría un mejor aprovechamiento de los medios disponibles –vehículos– (principio proclamado en LOTT arts. 4.2 y 12.1);
- b) dejar claro que el transportista discrecional sí puede reiterar itinerario, calendario y horario, lo cual en la práctica, en muchos casos y en cierto grado, resulta imprescindible. Sobre todo, cuando no hay una concesión que realice el servicio concreto demandado;
- c) no tener el transportista que pedir autorización previa cada vez que precise sustituir uno de sus vehículos o alterar las características de éstos, como ahora sucede (ROTT art. 117); y en fin,
- d) poder acudir a la colaboración de otros transportistas siempre que lo necesitase (no solo en los raquíticos supuestos del ROTT art. 122).

Se trata, en definitiva, de dotar a la empresa de mayor flexibilidad y libertad de actuación, para que pueda más eficazmente atender a sus clientes, en concordancia con su protagonismo legal y preferencia en la práctica por el público usuario.

La modificación del ROTT, tanto tiempo esperada, es una magnífica ocasión para los cambios que el transporte discrecional aún necesita

FELICITACIONES COLABORADORES

Beulas



Como colaboradores de AETRAM, queremos hacer llegar a la Asociación nuestra más sincera Felicitación por los 40 años defendiendo el sector del Transporte en Madrid y a la vez a los clientes asociados, desearles que vean cumplidas sus expectativas en los años venideros.

La trayectoria de AETRAM nos impulsa a seguir mirando con optimismo el futuro del sector, sabedores de que su apoyo siempre nos facilitará el camino.

Ricardo Esquilas Camarmo. Centro Técnico de Seguros



Los buenos y verdaderos principios, seguidos del esfuerzo y un excelente trabajo, traen muchas recompensas como las que AETRAM, vuestra asociación, ha conseguido durante estos cuarenta años. Nosotros en CENTRO TÉCNICO DE SEGUROS con la aportación de estos últimos once años, os ASEGURAMOS una tranquila armonía para vuestras empresas del sector del transporte discrecional de viajeros, sintiéndonos un miembro más de esta gran familia que forma AETRAM. Esperamos seguir siendo y mereciendo esta consideración de parte de vosotros.

Felicidades en el 40 ANIVERSARIO a esta incombustible Asociación que va sobre ruedas.

Irizar



Desde Irizar, como empresa colaboradora de la asociación, queremos felicitar a AETRAM, a todo su equipo y a las empresas que representa, por la celebración de su cuadragésimo aniversario.

Esperamos sinceramente que AETRAM continúe con su labor en apoyo y representación de las empresas de transporte de viajeros de Madrid, ante la Administración y otros agentes sociales, y seguir ayudando al sector del transporte de viajeros por carretera con el fin de hacer notoria la importancia que merece y que tiene en la economía española.

Durante estos 40 años AETRAM ha trabajado muy duro para defender los intereses de sus asociados y para darles el apoyo y asesoramiento necesario para el correcto ejercicio de su labor. Ello ha permitido que AETRAM, en representación del transporte discrecional de viajeros por carretera de Madrid, sea protagonista en los principales foros del Transporte y de la economía.

Una vez más, muchas felicidades, esperamos que estos sean los primeros 40 años de una larga historia de trabajo y colaboración.

Nogebus



NOGEBUS SL, como empresa que desde 2013 produce y comercializa vehículos de transporte de viajeros de la marca NOGE y miembro de AETRAM desde 2015, quiere felicitar a la dirección de AETRAM por el trabajo realizado durante sus 40 años de existencia a favor de sus miembros en el apoyo, mejora, simplificación y asesoramiento en el complejo negocio del transporte de viajeros por carretera, y alentamos a la actual dirección y colaboradores de AETRAM a continuar mejorando el excelente trabajo realizado hasta la actualidad y esperando por nuestra parte seguir colaborando durante muchos años con AETRAM y sus asociados.

Sinfe



Desde el equipo humano de Soluciones Informáticas Europeas queremos sumarnos a la felicitación de vuestro 40 aniversario y hacer extensible nuestro reconocimiento por la labor que AETRAM realiza para sus asociados, para las instituciones y administraciones, para las empresas que proporcionamos productos y servicios para el transporte y, en definitiva, para todo el sector en general.

Durante nuestra dilatada relación con AETRAM hemos constatado el gran servicio y el excelente aporte que en general ofrecéis a vuestros asociados y en particular a nuestra empresa siempre que hemos acudido a vosotros con nuestras inquietudes para poder ofrecer las mejores soluciones informáticas al sector.

En este marco, no podemos dejar de agradecer la confianza que AETRAM ha depositado en SINFE al contratar nuestro sistema de gestión, en una versión exclusiva, para que todos sus asociados puedan utilizarlo libremente y beneficiarse de los últimos avances tecnológicos que proporciona internet, los dispositivos móviles y las comunicaciones en tiempo real.

TomTom Telematics



Felicitamos a AETRAM por llevar cuarenta años velando por las empresas de transporte de pasajeros y ayudando a dar a conocer las necesidades del sector. En este tiempo, la industria del transporte de personas ha cambiado y evolucionado para adaptarse a los nuevos requisitos de una sociedad cada vez más consciente y preocupada por la seguridad y la sostenibilidad. En este recorrido, desde TomTom Telematics impulsamos soluciones que contribuyen a mejorar el servicio al cliente. Para ello, contamos con la colaboración de AETRAM y perseguimos el reto común de continuar ayudando a sus asociados en este apasionante viaje hacia el transporte del futuro.

Sunsundegui



Sunsundegui quiere felicitar a AETRAM por estos 40 años al servicio de los empresarios del transporte en autocar de Madrid, por la defensa constante de sus intereses ante los diferentes agentes sociales y por su contribución a la mejora de la rentabilidad económica de estas empresas así como a la imagen y a la notoriedad de esta actividad en el mercado. Son ya 40 años suministrando información jurídica y laboral, acompañando a las empresas de transporte en su andadura, solucionando sus dudas, ofreciendo soluciones técnicas y cursos de formación que en último término han contribuido al desarrollo de esta importante actividad, fundamental en nuestra sociedad, que permite la libertad de desplazamiento y en último término contribuye a crear tejido social. Es por eso que Sunsundegui quiere sumarse a la celebración de este aniversario en reconocimiento a la labor de AETRAM y manifestar, además de la felicitación, su deseo de que La Asociación siga, por muchos más años, ayudando y promoviendo el desarrollo del sector.

ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS
DE TRANSPORTE EN AUTOCAR
DE MADRID

NUEVO NEWSLETTER DE AETRAM “ NOTICIAS DEL TRANSPORTE ”

AETRAM inició en el mes de junio de 2016 la edición y publicación de un Newsletter mensual, titulado “Noticias del Transporte”, el cual se envía en formato digital a los socios de AETRAM, profesionales, empresas y otras entidades relacionadas con el Sector.

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

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



SUSCRÍBASE AL NUEVO BOLETÍN
DIGITAL DE NOTICIAS DE AETRAM

ASAMBLEAS PARA EL RECUERDO







AUTOCARES QUE HICIERON HISTORIA

Todas las imágenes de esta revista han sido recopiladas gracias a los miembros de la asociación que han participado en el concurso fotográfico convocado como parte de los actos de conmemoración del 40 aniversario de AETRAM (Auto Centro, Autocares Izquierdo Mallo, García Tejedor, Harobus, M. del Moral, Milo, Nájera, Rodríguez Collar, Ruiz Muñoz y Vipcar) así como el banco de imágenes de la propia asociación.







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

AETRAM celebró su Asamblea General Extraordinaria en el Hotel Meliá Barajas de Madrid el día 21 de junio, Asamblea a la cual fueron formalmente convocados los miembros y empresas asociadas con la correspondiente Orden del Día de la Asamblea.

El Presidente de AETRAM, D. Jesús Gonzalo Tomey, abrió la Asamblea felicitando a todos los asistentes por el 40 aniversario de la creación de la asociación el pasado 17 de junio. También se refirió a las buenas relaciones actuales con la Administración que les ha escuchado y ha apostado por unos pliegos de transporte escolar que valore más que el precio del servicio. De hecho, en los pliegos del curso 2017-2018 se prohíbe que conductores pluriempleados puedan realizar dichas rutas escolares. Por otro lado, se refirió también a las buenas relaciones con el Sindicato Libre de Transportes. Recientemente se renovó el Convenio Colectivo, un documento que pidió que sirviera de verdadera referencia para sus relaciones laborales y evitar así tensiones o caer en bajadas temerarias de las tarifas que tan sólo perjudican al propio sector. Finalmente D. Jesús Gonzalo Tomey no quiso cerrar su discurso sin mencionar a los otros cinco presidentes que le precedieron al frente de la Asociación y su labor para mejorar el sector: Manuel Moreno Lopez, Jose Hermoso Ramos, Rufo Fernandez Salamanca, Juan Angel Gallego Castilla y Esteban Rivas Vázquez.

EL COMPLIANCE PENAL EN EL SECTOR TRANSPORTE

Durante el desarrollo de la Asamblea se ofreció a los asistentes una interesante ponencia ofrecida por el Director Gerente D. Armando Muñoz de SOTEC CONSULTING sobre "El

Compliance Penal en el Sector Transporte" en la que expuso qué es el Compliance Penal y como deben transmitirse en las empresas las órdenes para evitar incurrir en cualquier ilícito penal, mediante la correcta aplicación de las instrucciones que deben seguir y controlar los distintos empleados a los que se asignen determinadas funciones, con el fin de acreditar, en su caso, que la empresa ha tomado las medidas correctas que eviten una condena penal "Los responsables de las compañías ya no sólo tienen responsabilidad económica por los errores derivados de su actividad empresarial, sino también penal. Para poder evitar estas situaciones hay que dejar constancia de que todos los trabajadores conocen sus tareas y responsabilidades con su desempeño para que pueda ser utilizada en un juicio si llega el caso".

La Asamblea finalizó con la presentación y aprobación de las Cuentas de AETRAM correspondientes al ejercicio 2016 las cuales fueron aprobadas por unanimidad.

Las empresas asociadas de AETRAM estuvieron acompañadas por los representantes de las empresas integrantes de su Círculo de Empresas Colaboradoras: BEULAS, CENTRO TECNICO DE SEGUROS, IRIZAR, CEPESA, AUTO ESCUELA GOYA, MAN TRUCK&BUS, PROFORMATRANS, TOMTOM TELEMATICS, SUNSUNDEGUI, OTOKAR SOMAUTO, SINFE y NOGEBUS, a las cuales AETRAM agradece su asistencia al acto, así como su colaboración con la Asociación.



Mesa de la Junta de Aetram.



EL AYUNTAMIENTO DE MADRID APRUEBA EL PLAN A DE CALIDAD DEL AIRE

El Ayuntamiento de Madrid aprueba definitivamente el Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático tras estudiar 244 alegaciones, entre las que se encontraban las presentadas por AETRAM a través del Comité Madrileño de Transportes.



El plan reducirá un 23 por ciento los niveles de NO₂ en 2020 y tendrá un Área Central Cero Emisiones, con acceso a residentes, servicios y transporte público o vehículos cero emisiones, en junio de 2018. Al respecto calles como Gran Vía, Alcalá o Atocha ganarán espacio para los peatones, bicicletas y transporte público.

El cumplimiento del Plan A supondrá un avance significativo en la reducción de los efectos negativos de la contaminación atmosférica y acercará a Madrid a los objetivos planteados en NO₂. En cuanto a las partículas, Madrid cumplirá con margen la normativa y se aproximará a los valores recomendados por la Organización Mundial de la Salud.

Entre estas medidas en las que ya se está trabajando, destaca la creación de un Área Central Cero Emisiones en junio de 2018, con un perímetro delimitado por Alberto Aguilera, Carranza, Sagasta, Génova, Paseo de Recoletos, Paseo del Prado, Ronda de Atocha, Ronda de Valencia, Ronda de Toledo, Gran Vía de San Francisco, Bailén, Plaza de España, Princesa y Serrano Jover.

Los límites del nuevo ámbito contemplan las actuales APR y serán elementos continuos y estructurantes de la red viaria, de manera que conformen un perímetro fácilmente reconocible para los usuarios del automóvil. Esto evitará el

acceso involuntario al área y hará posible una racionalización de los puntos de acceso y su control. En la configuración de la futura ACCE no habrá calles abiertas al tráfico, incluyendo la Gran Vía dentro de los mismos criterios de accesos que el resto del ámbito.

Al interior podrán acceder vehículos de residentes e invitados, propietarios de plazas de aparcamiento y usuarios de aparcamiento de uso público, servicios y transporte público, VTC, motos en horario diurno, vehículos cero emisiones, vehículos para personas con movilidad reducida, transporte colectivo y vehículos industriales, comerciales y de mercancías, con horario extendido para los menos contaminantes.

De manera global, esta medida eliminará el tráfico de paso e impulsará la regeneración del centro urbano mediante la implantación de un nuevo modelo de movilidad que priorice al peatón, a la bicicleta, al transporte público y en general a los vehículos menos contaminantes, mejorando la calidad de vida de residentes, facilitando sus desplazamientos y disminuyendo los niveles de contaminación acústica y atmosférica. Sus efectos, además de mejorar la calidad del aire de una de las zonas más contaminadas, también beneficiarán al resto de la ciudad con menos emisiones e impulsando un cambio de hábitos en la movilidad.

El Plan A también establece mecanismos de cooperación con las Administraciones, algo fundamental para reducir la contaminación, pues el 28% del NO₂ y el 53% de PM 2.5 en Madrid son aportaciones externas a la ciudad. Por este motivo, la Medida 30 del Plan A recoge el establecimiento de instrumentos efectivos de colaboración entre diferentes administraciones para desarrollar medidas que consigan una fiscalidad que penalice los combustibles más contaminantes, la eliminación de barreras administrativas de acceso a energías renovables, la creación de carriles bus-VAO a la entrada de la ciudad, el establecimiento del carácter obligatorio del distintivo ambiental de la DGT, la puesta en marcha de una línea de ayudas para la adquisición de vehículos CERO o ECO, especialmente la distribución urbana de mercancías, o la aplicación de requisitos ambientales obligatorios para los vehículos de turismo con conductor (VTC).

AETRAM PARTICIPA EN LA REUNIÓN DEL CMT CON EL AYUNTAMIENTO DE MADRID SOBRE EL DISPOSITIVO ESPECIAL EN GRAN VÍA DURANTE LAS PRÓXIMAS NAVIDADES

El pasado 31 de octubre los representantes de los Departamentos de Mercancías y Viajeros del Comité Madrileño de Transporte, entre los que se encuentra AETRAM y como Vicepresidente del mismo, D. Jesus Gonzalo Tomey, Presidente de AETRAM, se reunieron con el Director General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, D. Francisco López Carmona y su equipo, para tratar sobre las medidas de circulación en el centro de Madrid para las fiestas navideñas, entre ellas la publicación en próximas fechas del Decreto por el que se establecerán medidas de restricción del tráfico en la calle Gran Vía de Madrid.

Por parte de los representantes del Comité se informó sobre la necesidad de conocer con antelación las líneas de actuación previstas por el Ayuntamiento de Madrid para estas navidades y se reprochó la actuación municipal sobre este asunto durante de las navidades pasadas que supuso un conflicto con algunos Asociaciones afectadas que tuvieron que acudir a los Tribunales a solicitar amparo judicial y medidas cautelares de suspensión de aplicación del Decreto dictado.

Las principales manifestaciones trasladadas por el Comité al Ayuntamiento fueron las siguientes:

- Definición y explicación de la clase de servicios que se realizan, en concreto, tanto en el transporte de mercancía (reparto, distribución, paquetería, mudanzas, etc) como el de viajeros (taxi, arrendadores, autocares discrecionales y turísticos, etc) donde se ofrece un servicio público al igual que los servicios realizados por la EMT, por ello, se insiste en la necesidad de que en esas medidas se tenga en cuenta el carácter público de los afectados y gocen de una mayor protección frente al transporte privado.
- Respeto de las resoluciones judiciales dictadas para las medidas de las navidades de año 2016.
- Disposición de una circulación fluida por las vías autorizadas.
- Comunicación con tiempo suficiente y claridad de las medidas que van a adoptar, así como solicitud previa del borrador del documento antes de aprobar el Decreto y admisión de sugerencias y alegaciones al mismo.

Por parte del Comité Madrileño de Transporte se transmitió al Ayuntamiento de Madrid la voluntad de dialogo que preside la entidad para evitar que se repita el conflicto del año pasado y no tener la necesidad de acudir a los tribunales en su caso.



AETRAM EN LA ASAMBLEA GENERAL DE MADRID FORO EMPRESARIAL

AETRAM participó y asistió a la Asamblea General de Madrid Foro Empresarial como Asociación integrante de la misma el día 26 de septiembre en el Hotel Wellington.

La Asamblea que ha sido un éxito de asistencia, ha estado acompañada de un acto que en el que ha intervenido Felipe González, ex Presidente del Gobierno de España, además de una Mesa de Debate, moderada por Ana García-Siñeriz, en la que prestigiosos ponentes (Helena Herrero, Presidenta de HP, Jesús Lizcano, Presidente de Transparencia Internacional, Javier López de Goicoechea Zabala,



doctor en Filosofía y Derecho, y Santiago Jiménez, emprendedor digital), han debatido sobre "Ética Empresarial y Transformación Digital".

Madrid Foro Empresarial es la respuesta de la comunidad empresarial a la acuciante necesidad de convertir la Comunidad de Madrid en un espacio favorable a la actividad empresarial, y potenciar el protagonismo del empresariado en la vida social, con el compromiso de trabajo, apoyo y recursos para canalizar las soluciones más adecuadas.

HORARIO AETRAM - SERVICIO AMPLIADO MEDIODIA

Desde el inicio a principios de año, de la gestión telemática a través de Certificado Digital de los trámites a realizar ante los organismos públicos dependientes de Transportes (Ministerio de Fomento y Dirección General de Transportes), desde AETRAM hemos detectado un aumento de los servicios y demanda de los mismos por las empresas asociadas relacionados con estas gestiones telemáticas a realizar obligatoriamente por las empresas transportistas (habilitaciones y autorizaciones de transportes escolar, visados de autorizaciones, licencias comunitarias, etc.). Para tratar de cubrir, en la mejor medida de lo posible esta demanda de las

empresas que precisan de realizar estas gestiones a través de la Asociación, desde AETRAM hemos puesto en marcha desde el día de hoy la ampliación del horario de mañana hasta las 15 h. para ofrecer a sus empresas asociadas un servicio ampliado y continuado que ayude a las empresas a realizar sus gestiones en horario de mañana. El horario de AETRAM queda por tanto configurado de la siguiente forma:

Mañanas: 9 a 15 horas

Tardes: 16 a 18 horas

De lunes a viernes

AETRAM EN EL EVENTO DIGITALIZACIÓN Y TRANSPORTE

AETRAM participó en el Evento Digitalización y Transporte que se celebró el 27 de septiembre en la Fundación Pons de Madrid. El encuentro organizado como mesa de debate estuvo integrado por representantes de AETRAM, Bluemove, Avanza-Confortbus y Locatel, y se trataron temas como:

- Presente y Futuro del transporte. ¿Qué innovaciones digitales se están aplicando ya en el sector?
- ¿Cómo la digitalización contribuye a aumentar la seguridad en el transporte?
- Y en cuanto a las empresas de transporte se refiere, ¿Cómo afrontan los retos que lleva aparejada la digitali-



zación: conectividad, vehículos sin conductor...?

- ¿Cómo pueden las empresas optimizar la gestión de flotas?

El evento contó también con un Microtaller organizado por Vodafone.

AETRAM GESTIONA PARA SUS ASOCIADOS EL REGISTRO TELEMÁTICO ANTE LA COMUNIDAD DE MADRID

AETRAM durante el presente año está gestionando para sus empresas asociadas como un servicio añadido en la Asociación, los diferentes trámites de índole telemático que obligatoriamente deben realizar las empresas transportistas titulares de autorizaciones VD ante la Dirección General de Transportes de la Comunidad de Madrid.

Los trámites realizados son:

- Visado de Autorizaciones VDN.
- Solicitud de habilitaciones para el transporte escolar del Curso 2017/2018.
- Alta y visados de autorizaciones de transporte regular de uso especial (escolares y trabajadores).



Este año, como principal novedad tenemos la realización de estos trámites

exclusivamente por vía telemática o tramitación electrónica con la obligatorie-

dad por tanto de disponer de Firma / Certificado Electrónico, no siendo posible la realización en papel presencialmente o por registro del visado.

Junto con la cumplimentación electrónica del formulario de solicitud y abono de la tasa se deberán anexar copias digitalizadas de los documentos que, en cada caso, sean requeridos, firmados mediante uno de los certificados electrónicos reconocidos por la Comunidad de Madrid.

RENOVACIÓN DEL CONVENIO AETRAM-CAM SOBRE LAS HOJAS DE RECLAMACIONES

AETRAM ha renovado recientemente el Convenio de Colaboración que tiene establecido con la Dirección General de Consumo de la Comunidad de Madrid.

En base a este Convenio desde AETRAM ponemos a disposición de nuestras empresas asociadas, de manera alternativa a como ya se viene realizando desde la propia Dirección General de Consumo de la Comunidad de Madrid, la difusión y distribución de hojas de reclamaciones del sistema unificado de reclamaciones en materia de consumo, conforme a la normativa vigente de la Comunidad de Madrid en esta materia consistente en la obligatoriedad de disponer de hojas de reclamaciones por parte de las empresas de

transporte en los vehículos a disposición de los usuarios.

Las hojas de reclamaciones suministradas por AETRAM se encuentran a la venta (12 €/ libro) conforme al modelo oficial de la Comunidad de Madrid y en un formato de libro con 25 hojas.

Junto con las hojas de reclamaciones se hace entrega de los correspondientes carteles informativos que anuncian la puesta a disposición de las hojas de reclamaciones del Sistema Unificado de Reclamaciones que deben colocarse en los vehículos para su exhibi-



ción de modo permanente y perfectamente visible a los usuarios.

AYUNTAMIENTO DE MADRID ÁREAS DE PRIORIDAD RESIDENCIAL APR RENOVACIÓN 2017



Te recordamos, que dado que durante el presente año 2017 se están realizando los visados de las autorizaciones de transporte de las empresas de transporte titulares de autorizaciones VDN la validez de las autorizaciones APR (Las Cortes, Las Letras, Embajadores y Opera) concedidas por el Ayuntamiento de Madrid se encuentran aparejadas en cuando a su validez y vigencia de la autorización de acuerdo con la de la tarjeta de transporte VDN. Es decir, cuando se produzca el visado de la Tarjeta de Transporte de la cual eres titular deberás renovar de nuevo las autoriza-

ciones APR del Ayuntamiento de Madrid para que las mismas no caduquen, siguiendo el mismo trámite de registro de solicitud y documentación de los vehículos que realizaste en el momento inicial de su expedición.

La Autorización APR es gratuita y puede solicitarse de forma telemática aportando copias de la Autorización VDN y Permiso/s de Circulación. Una vez solicitada la Autorización la misma se otorga en un plazo no superior a diez días. Caso de no recibirse en este periodo es recomendable contactar con el Ayuntamiento de Madrid, para reclamar la misma.

NUEVA CONSEJERA DE TRANSPORTES DE LA COMUNIDAD DE MADRID

Cristina Cifuentes, Presidenta de la Comunidad de Madrid da a conocer la nueva estructura de su Gobierno.

La reestructuración orgánica del Gobierno de la Comunidad de Madrid va acompañada de nuevos nombramientos entre los que se encuentra el de la Consejería de Transportes, Vivienda e Infraestructuras, la cual es asumida a partir de ahora por Rosalía Gonzalo López, diputada de la Asamblea de Madrid, y Secretaria Primera de la Mesa de este Parlamento. El nombramiento oficial se ha producido tras publicación del mismo en el BOCM de fecha 26 de septiembre de 2017.

Biografía de Rosalía Gonzalo López: Directora Gabinete de la Delegada del Gobierno en Madrid (2012-2015). Diputada regional IX-X Legislaturas. Licenciada en Sociología (Universidad Complutense de Madrid). Estudios CC. Políticas (UCM). Master dirección de RR. HH. (Cámara de Comercio). Master Marketing (CAM). Jefatura Unidad de Servicios Culturales Distrito Centro y Distrito Chamberí. Consejera técnica J. M. Villa de Vallecas. Especialista en gestión cultural

en Animarte S.L. y EXPORNATURA. Actualidad: Vicepresidenta de la Delegación Española en el Congreso de Poderes Locales y Regionales del Consejo de Europa (CPLRE). Vocal del Consejo de Administración del Centro de Asuntos Taurinos de la Comunidad de Madrid. Vicesecretaria Electoral PP Madrid Gestora. Presidenta PP distrito Centro Madrid Gestora.



IPC TRANSPORTE DE PASAJEROS EN AUTOBÚS Y AUTOCAR

Desde el INE nos remiten contestación a consulta efectuada por AETRAM sobre el IPC que más concuerda con la actividad del Sector del Transporte por Carretera de los Servicios Discrecionales, Turísticos y Regulares de Uso Especial.

Al respecto desde el INE nos trasladan lo siguiente:

“El grupo Transporte incluye todos los bienes y servicios relacionados con este sector, desde la compra de vehículos hasta el servicio de transporte de viajeros en sus distintas modalidades (aéreo, carretera, marítimo) hasta los servicios de mantenimiento y compra de carburantes.

Entre los componentes de este grupo, el más relacionado con la actividad

de su empresa es la subclase “07321. Transporte de pasajeros en autobús y autocar”, que incluye servicios de autobús urbano, interurbano y escolar.

Por otro lado, el Índice de Precios de Consumo (IPC) publica mensualmente, además de la clasificación jerarquizada anterior (basada en la clasificación de consumo ECOICOP), otra clasificación adicional que agrupa los bienes y servicios en 57 rúbricas. De ellas, hay dos que están relacionadas con su sector:

- Transporte público urbano. Que contiene todos los medios de transporte dentro del casco urbano (bus, bus escolar, taxi, metro).
- Transporte público interurbano. Que incluye viajes en tren, avión, barco y autocar.

Por ello, la subclase “Transporte de pasajeros en autobús y autocar” es la más relacionada con el sector que su asociación representa”. La citada subclase, de nueva creación desde enero de 2017 (no habrá tasas anuales hasta el próximo mes de enero de 2018) se puede consultar a través del siguiente enlace de la Web del INE:

<http://www.ine.es/jaxiT3/Tabla.htm?t=22347&L=0>




**el software del
transporte**



FECHAS DE IMPLANTACIÓN DE ZBE (ZONA BAJA EMISIONES) EN BARCELONA

En caso de episodio de contaminación por dióxido de nitrógeno (NO₂) decretado por la Generalitat de Cataluña, a partir de diciembre de 2017 y mientras dure el episodio, se restringirá temporalmente el tráfico a los vehículos más contaminantes, de manera progresiva hasta la prohibición permanente en 2020.

En caso de episodio de contaminación por dióxido de nitrógeno (NO₂) decretado por la Generalitat de Cataluña, a partir de diciembre de 2017 y mientras dure el episodio, se restringirá temporalmente el tráfico a los vehículos más contaminantes, de manera progresiva hasta la prohibición permanente en 2020.

En el caso de Barcelona la restricción afectará el espacio delimitado por la Zona de Bajas Emisiones del ámbito de las Rondas de Barcelona, correspondiente a los municipios de de Barcelona (exceptuando la Zona Franca-Industrial y el barrio de Vallvidrera, Ti-

bidabo i les Planes), L'Hospitalet de Llobregat y parte del resto de municipios colindantes con las Rondas: Esplugues de Llobregat, Cornellà de Llobregat y Sant Adrià del Besòs.

Las restricciones de circulación a los vehículos más contaminantes estarán vigentes de 7.00 h a 20.00 h de lunes a viernes, a partir del día siguiente a la declaración de episodio, por día entero, hasta la finalización del episodio.

En caso de episodio de contaminación por dióxido de nitrógeno (NO₂) se prevé activar la tasa de estacionamiento regulado de vehículos en la vía pública, con un incremento de la tarifa en

Área Azul y Área Verde (para no residentes) de 2 euros / hora, excepto en los vehículos Cero emisiones (etiqueta azul). En el caso de la conurbación de Barcelona la restricción afecta a las vías de titularidad del Servei Català de Trànsit dentro del Ambito40.

Zona de Bajas Emisiones del ámbito de las Rondas de Barcelona

La Zona de bajas emisiones del ámbito de las Rondas de Barcelona corresponde al área formada por el termino municipal de Barcelona (exceptuando la Zona Franca-Industrial y el barrio de Vallvidrera, Tibidabo i les Planes), L'Hos-





personas que viven o trabajan en la ciudad de la contaminación del aire derivado de la circulación de vehículos.

Zona de Bajas Emisiones del Àmbito40

El Àmbito 40 es una delimitación territorial que incluye 40 municipios de la conurbación de Barcelona declarados Zonas de Protección Especial del Ambiente Atmosférico. Los municipios que integran el Àmbito 40 son los siguientes: Badalona, Badia del Vallès, Barberà del Vallès, Barcelona, Castellbisbal, Castelldefels, Cerdanyola del Vallès, Cornellà de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Gavà, Granollers, l'Hospitalet de Llobregat, la Llagosta, Martorell, Martorelles, Molins de Rei, Mollet del Vallès, Montcada i Reixac, Montmeló, Montornès del Vallès, Paltelejà, el Papiol, Parets del Vallès, el Prat de Llobregat, Ripollet, Rubí, Sabadell, Sant Adrià de Besòs, Sant Andreu de la Barca, Sant Cugat del Vallès, Sant Feliu de Llobregat, Sant Fost de Campsentelles, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern, Sant Quirze del Vallès, Sant Vicenç dels Horts, Santa Coloma de Gramenet, Santa Perpètua de Mogoda, Terrassa y Viladecans.

pitalet de Llobregat, y parte de los municipios colindantes a las Rondas: Esplugues de Llobregat, Cornellà de Llobre-

gat y Sant Adrià del Besós. El objetivo es establecer progresivamente medidas específicas para proteger la salud de las

Calendario hacia la restricción permanente:

A partir del 1 de diciembre de 2017: Dentro de la Zona de Bajas Emisiones del ámbito de las Rondas de Barcelona la medida afectará inicialmente a los turismos sin etiqueta de la DGT (vehículos de gasolina anteriores al 2000 y diésel anteriores al 2006) y a las furgonetas anteriores a Euro 1 (matriculadas antes del 1 de octubre de 1994). Quedas exentos de manera permanente los vehículos de personas con movilidad reducida, los servicios de emergencia (policia, bomberos, ambulancias) y los servicios esenciales (médico, funerario). Quedas exentos durante 2017 las motos, los camiones, los autocares, los autobuses y las furgonetas Euro1, Euro2 y Euro3.

A partir del 1 de enero de 2019: No podrán circular por las vías de competencia del Servei Català de Trànsit

dentro del Àmbito40 los turismos matriculados antes del 1 de enero de 1997, ni las furgonetas matriculadas antes del 1 de octubre de 1994.

A partir del 1 de enero de 2020: Prohibición permanente de circulación dentro de la Zona de Bajas Emisiones del ámbito de las Rondas de Barcelona para todos los vehículos sin etiqueta de la DGT (de gasolina anteriores al 2000 y diésel de antes de 2006).

A partir del 1 de enero de 2025: Prohibición permanente de circulación dentro de los municipios del Área Metropolitana de Barcelona AMB de los vehículos sin etiqueta de la DGT (de gasolina anteriores al 2000 y diésel de antes de 2006).

LOS DISTINTIVOS AMBIENTALES DE LA DGT

El sistema de clasificación de vehículos mediante etiquetas tiene como objetivo discriminar positivamente a los vehículos más respetuosos con el medio ambiente y ser un instrumento eficaz en políticas municipales, tanto restrictivas de tráfico en episodios de alta contaminación como de promoción de nuevas tecnologías a través de beneficios fiscales o relativos a la movilidad y el medio ambiente.



Los titulares de vehículos tienen que recibirlas directamente en su domicilio. Visita la web www.dgt.es llama al 060 si no la has recibido o la has perdido. La colocación del distintivo no es obligatoria pero facilita el control por parte de la Guardia Urbana de Barcelona en caso de episodio de contaminación por NO₂. Se establecen cinco categorías de vehículos en función de su potencial contaminante:

Sin etiqueta

Los vehículos que no cumplen unos requisitos ambientales considerados

mínimos no tienen etiqueta de la DGT. Son los gasolina matriculados antes de enero de 2000 y los diésel anteriores a enero de 2006.



B (etiqueta amarilla)

Turismos y comerciales ligeros, clasificados en el Registro de Vehículos como gasolina Euro III/3 o diésel Euro IV/4 o Euro V/5. Vehículos de más de 8 plazas y de transporte de mercancías clasificados en el Registro de Vehículos como Euro IV/4 o Euro V/5 indistintamente del tipo de combustible.

C (etiqueta verde)

Turismos y comerciales ligeros, clasificados en el Registro de Vehículos como gasolina EURO 4/IV, 5/V o 6/VI o



diésel EURO 6/VI. Vehículos de más de 8 plazas y transporte de mercancías, clasificados en el Registro de Vehículos con nivel de emisiones del vehículo sea EURO 6/VI, indistintamente del tipo de combustible.

ECO (etiqueta verde y azul)

Turismos y comerciales ligeros, clasificados en el Registro de Vehículos como vehículos híbridos enchufables con autonomía ≥ 40 km, vehículos híbridos no enchufables (HEV), vehículos propulsados por gas natural, vehículos propulsados por gas natural



comprimido (GNC) o gas licuado del petróleo (GLP). En todo caso, además deberán cumplir los siguientes parámetros, Vehículos con combustible gasolina con nivel de emisiones EURO 4/IV, 5/V o 6/VI o combustible diésel con nivel de emisiones EURO 6/VI.

Vehículos de más de 8 plazas y transporte de mercancías, clasificados en el Registro de Vehículos como híbridos enchufables con autonomía < 40 km, híbridos no enchufables (HEV), propulsados por gas natural comprimido (GNC), gas natural licuado (GNL) o gas licuado del petróleo (GLP). En todo ca-

so, además deberán cumplir que el nivel de emisiones del vehículo sea EURO 6/VI, indistintamente del tipo de combustible.

Cero emisiones (etiqueta azul)

Vehículos clasificados en el Registro de Vehículos como vehículos eléctricos de batería (BEV), vehículo eléctrico de autonomía extendida (REEV), vehículo eléctrico híbrido enchufable (PHEV) con una autonomía mínima de 40 kilómetros o vehículos de pila de combustible.

(fuente: ajuntament.barcelona.cat)



PRESENCIA DE ANETRA EN EUROPA

El 21 de junio de 2017 ANETRA (a través de la sección internacional de PI-MEC de la que es miembro, y UEAPME Patronal europea) participó en el FORUM DE TRANSPORTE, con asistencia

del Director General de Transportes de la Comisión Europea, celebrado en Bruselas, y en el que se explicaron las próximas y muy importantes iniciativas legislativas europeas.



CONSULTA AL MINISTERIO DE FOMENTO Y CONTESTACIÓN DE LA SUBDIRECCIÓN GENERAL DE INSPECCIÓN SOBRE LA EXIGENCIA DEL LIBRO DE RECLAMACIONES DE LA ORDEN FOM 1230/2013 EN LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE ESCOLAR INTEGRADO O COMBINADO CON SERVICIOS REGULARES DE USO GENERAL

MINISTERIO DE FOMENTO

Subdirección General de Ordenación y Normativa
MADRID

Buenos días, la presente es para realizar la siguiente consulta:

La Orden FOM/1230/2013 (BOE 03.06.2013) por la que se establecen normas de control en relación con los transportes públicos de viajeros por carretera, eliminó de la mencionada norma la documentación de control en determinados servicios, estableciendo que el libro u hojas de reclamaciones solamente se requeriría a los servicios regulares de uso general (Contratos de Gestión de Servicios públicos) quedando excluidos de la misma los servicios discrecionales y regulares de uso especial cuyas reclamaciones, desde entonces, dependen de las Direcciones Generales de Consumo del domicilio donde este establecida la empresa transportista.

Pues bien, ante el incremento que se está produciendo en la mayoría de CCAA de INTEGRACION O COMBINACION DE RUTAS ESCOLARES CON EL TRANSPORTE REGULAR DE USO GENERAL, están surgiendo dudas a las empresas transportistas en relación con la obligación o no de tener y llevar el LIBRO DE RECLAMACIONES conforme a la Orden Fom 1230/2013 a la hora de realizar los mencionados servicios o rutas integradas, motivo por el cual efectuamos la siguiente CONSULTA:

¿Sería exigible en el vehículo el LIBRO DE RECLAMACIONES de la Orden Fom 1230/2013 al realizar rutas DE TRANSPORTE REGULAR DE USO ESPECIAL COMBINADAS O INTEGRADAS CON TRANSPORTE REGULAR DE USO GENERAL?

En espera de la correspondiente contestación para informar a nuestros asociados

Atentamente,
M. Isabel García Rivas
Secretaria General

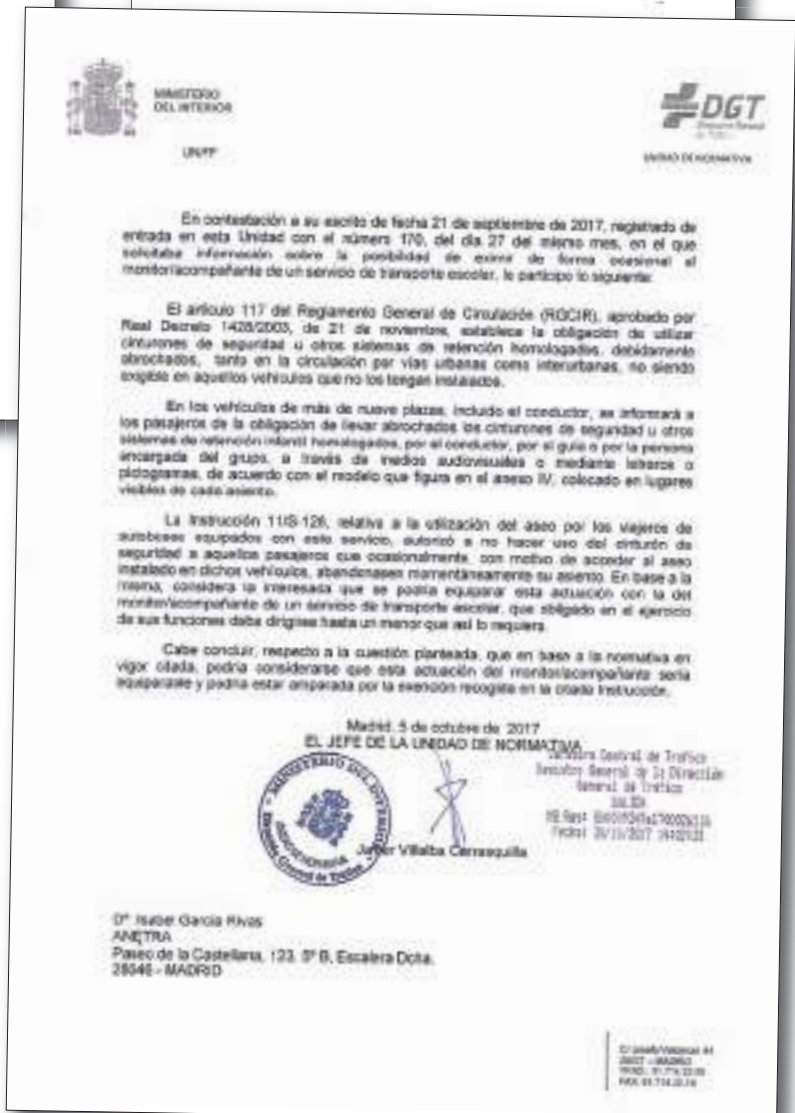
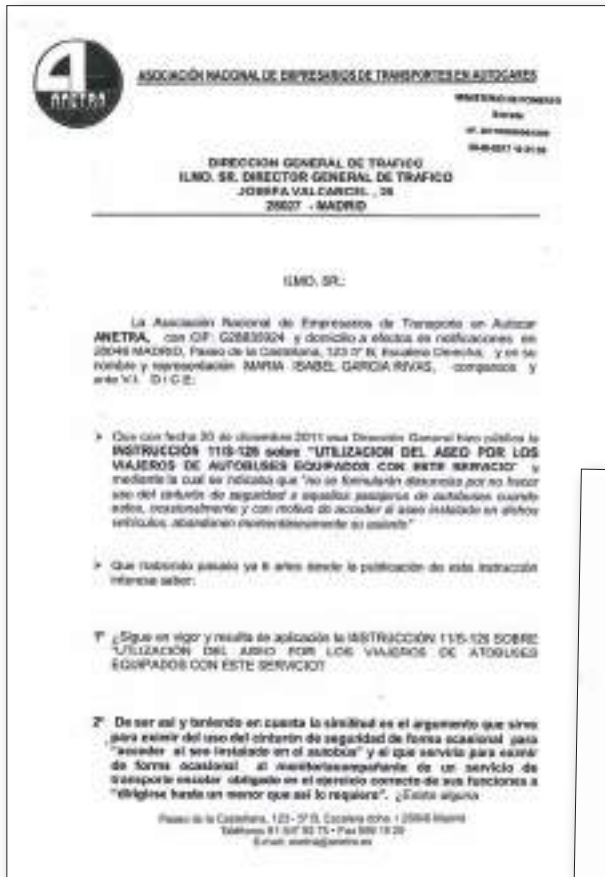
RESPUESTA DEL MINISTERIO DE FOMENTO

Según el artículo 3 de la Orden FOM/1230/2013, de 31 de mayo, por la que se establecen normas de control en relación con los transportes públicos de viajeros por carretera, las empresas contratistas de los servicios de transporte público regular de viajeros de uso general y las empresas que gestionan las estaciones de transporte de viajeros deben disponer de un libro u hojas de reclamaciones en que los usuarios puedan formular sus quejas, de tal forma que éstas puedan ser conocidas por la Administración.

La integración o combinación de las rutas escolares con el transporte regular de uso general no introduce ninguna modificación en la tipología de transporte están desarrollando las empresas contratistas adjudicatarias de los contratos de gestión de los servicios de transporte regulares de uso general, por lo que sería de aplicación lo establecido en el artículo 3 de la Orden FOM/1230/2013 en relación con el libro u hojas de reclamaciones.

Subdirección General de Inspección
de Transporte Terrestre
Ministerio de Fomento

CONSULTA Y CONTESTACIÓN DE LA DGT SOBRE "EXENCIÓN DEL USO DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD AL ACOMPAÑANTE DE UN TRANSPORTE ESCOLAR"



PABLO RODRÍGUEZ SARDINERO DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES DE LA COMUNIDAD DE MADRID



Nuestro protagonista ha nacido en Madrid, está casado y tiene una hija.

Es licenciado en Derecho en el Centro Universitario C.E.U. "Luis Vives" por la Universidad de Alcalá de Henares, Diplomado en Gestión Empresarial y Diplomado en Derecho Comunitario en el Centro Universitario C.E.U. "Luis Vives". Estudió en ICADE los créditos del Doctorando. Curso de Liderazgo para la Gestión Pública por el IESE Business School Madrid y Programa de Liderazgo Público en Emprendimiento e Innovación por DEUSTO Business School, Universidad de Deusto.

Comenzó su actividad profesional ejerciendo la abogacía en el Despacho Profesional "RODRIGUEZ ASOCIADOS" (especializado en Derecho, Civil, Mercantil y Administrativo) desde 1993 al 2004, ha sido Director del Área Jurídica del Grupo de Empresas GRUAS AGUILAR durante los años 1999 y junio 2004.

Entre su labor pública cabe destacar que ha sido Concejal de Gobierno en diversas áreas del Ayuntamiento de Arganda del Rey desde 1995 al 2004; y Alcalde del Ayuntamiento de Arganda del Rey entre marzo de 2009 a junio de 2015.

Pertenece al Comité Ejecutivo del Partido Popular de la Comunidad de Madrid, es el Secretario Territorial de Grandes Municipios del Partido Popular de la Comunidad de Madrid y es Presidente del Partido Popular de Arganda del Rey.

Desde Julio de 2015 es el nuevo Director General de Transportes de la Comunidad de Madrid.

Pablo Rodríguez Sardinero, nos recibe en su despacho de la C/ Orense, 60, nos ofrece amablemente un café y tomamos asiento para hablar de los temas que más interés despiertan entre las empresas de AETRAM.

COMPETENCIA DESLEAL

Algunos empresarios de AETRAM nos hablan de las dificultades que tienen para competir con empresas que vienen cada día a Madrid desde otras Comunidades de España. Al parecer sus convenios regionales son más baratos que el Convenio de Madrid y eso les permite contar con una ventaja competitiva importante, puesto que el coste laboral representa casi un 50% del total. Si trabajan en Madrid, deberían aplicar el Convenio de Madrid. Pero al parecer esto no sucede. ¿Está haciendo algo la Dirección General de Transportes para evitar esta situación?

Estamos trabajando sobre este tema y hemos convenido que todas aquellas empresas que no siendo de Madrid, trabajen en nuestra Comunidad Autónoma con un periodo de temporalidad de más de seis meses, de manera continuada, tienen que cumplir el Convenio de la CM. A este respecto estamos en contacto con el servicio de Inspección de la Seguridad Social, con AETRAM y con SLT para controlar a aquellas empresas que vengan fuera de Madrid a trabajar, para que cumplan con el Convenio de Madrid.

Estamos comprometidos con las empresas madrileñas, para evitar que se produzca esa competencia desleal y que puedan competir en igualdad de condiciones con estas empresas que vienen de otras Comunidades.

Otra información que recibe AETRAM de sus asociados es que existen empresas que pertenecen al Consorcio Regional de Transportes de Madrid, que compiten en servicios discrecionales con unos precios muy por debajo del Observatorio de Coste de la CM y que por tanto les hacen competencia desleal. Existe la creencia de que estas empresas no repercuten los costes fijos en estos servicios discrecionales porque ya los han cubierto con las líneas consorciadas. ¿Tiene conocimiento de que eso se esté produciendo?

Este efectivamente puede ser otro tipo de competencia desleal, producida por empresas que tienen su sede en la Comunidad de Madrid.

Recibimos la información de AETRAM y ya hemos tenido una reunión con el Gerente del Consorcio Regional de Transportes, con la idea de comunicarle esta situación. El Gerente ha tomado buena nota de lo que le hemos transmitido a este respecto y se ha comprometido a informarse y a darnos una respuesta.

También se dan casos de empresas de Madrid de Discrecional y RUE de que acuden a las licitaciones de contratos públicos con la Comunidad de Madrid, ofertando sus servicios con bajadas que

en muchos casos son de un 50% por debajo del Observatorio de Costes de la CM. Nuestros asociados denuncian que es imposible que puedan trabajar dentro de la legalidad, ofertando esas bajadas. ¿Cree que sería bueno que la Dirección General de Transportes estuviera pendiente de estas situaciones y que llegara a inspeccionar a estas empresas?

Estamos trabajando para impedir que se produzcan estas bajadas temerarias y que no sean tenidas en cuenta en las licitaciones, de hecho ya no se aceptarán bajadas que estén por encima del 50%.

Otro tema que preocupa a las empresas de AETRAM tiene que ver con

“Las empresas que no sean de Madrid y trabajen aquí de forma continuada durante mas de seis meses, deberán cumplir el Convenio de Madrid”



“El gerente del Consorcio se informará sobre la posible competencia desleal en el Discrecional de algunas empresas consorciadas”

que el Ayuntamiento de Madrid en esa línea de apoyo incondicional a la empresa pública, frente a todo un sector de transporte discrecional, pudiera consentir que la EMT realizase servicios discrecionales con buses que no están autorizados para ello, y con ello además de incumplir las leyes de transporte, actúa haciendo competencia desleal a quienes si están autorizados a hacerlos. ¿Qué puede decir a esto?

Sobre este tema también tenemos información facilitada por AETRAM y se ha detectado que pudiera darse esta situación. Además hemos recibido información de que hay conductores de la EMT que están trabajando también con otras empresas de transporte discrecional y RUE. Al no llevar los buses de la EMT tacógrafo, no se pueden controlar los tiempos de conducción diarios. Este es un tema que también nos preocupa, porque estamos transportando personas. Estamos hablando de un problema de seguridad importante, no solamente para los viajeros sino también para el resto de personas que se encuentran a su paso, que puedan ir en otros vehículos o que sean peatones.

Debemos insistir en este asunto para comprobar si efectivamente todo esto se produce. Hemos enviado una comunicación al Director de la EMT, instándole a celebrar una reunión, como la que hemos tenido con el Gerente del Consorcio, para que por lo menos tenga conocimiento de esta situación y que haga una investigación en su empresa con res-

pecto a estos asuntos, que pueden ser denunciables, porque cuando una Asociación como AETRAM o un Sindicato como SLT, piden que se investiguen estas cosas es porque tienen indicios de que se puedan estar produciendo y probablemente lleve mucho tiempo produciéndose, pero nunca es tarde si al final se consigue solucionar.

¿Cree que falta comunicación entre el sector de Discrecional y RUE y el Consorcio y la EMT?

Es posible, porque por lo que me han contado las reclamaciones de AETRAM vienen de muy atrás. A partir de ahora las relaciones deben ser continuistas. Si ya se ha abierto una puerta para el diálogo, este debe ser ya de forma continua. Seguramente además las empresas de Discrecional y RUE pueden aportar muchas cosas tanto al Consorcio como a la EMT. Los recursos no son infinitos, pero si existe una flota bastante importante que puede dar servicio en actuaciones determinadas. Lo importante es conseguir mantener ese contacto.

LICITACIONES PÚBLICAS

Hace años las licitaciones públicas de contratos de transporte RUE y Discrecional que sacaba la Comunidad de Madrid, tenían un procedimiento de valoración de las ofertas que incluía no solo el precio, sino otros aspectos importantes que deberían cumplir las empresas ofertantes, relacionados



fundamentalmente con la calidad y la seguridad.

Desde la crisis los pliegos de las licitaciones se modificaron y solo atienden al criterio precio. La crisis ya ha pasado y los tiempos que vivimos ahora nos llevan a pedir en todos los ámbitos de nuestra sociedad mayores garantías de calidad y seguridad, sobre todo en el ámbito en el que nos encontramos de transporte de personas. ¿No le parece como responsable del Transporte en la Comunidad de Madrid que se deberían realizar unos pliegos de licitaciones que estén más acordes a esta realidad social que tenemos y que debemos mejorar?

Esto no sucede solo en el ámbito del Transporte, ocurre también en otros ámbitos de la Administración. Es verdad que adjudicar solo a precio ha podido suponer una merma en cuanto a la calidad en la prestación del servicio. Yo creo que esta situación empezará a cambiar. Como le decía antes, ya no se recogen ofertas con bajas temerarias.

Se está pensando en introducir en las licitaciones temas que tienen que ver por ejemplo con los tipos de vehículos. No solo por mejorar la calidad del servicio sino también por cuestiones medioambientales que tanto nos preocupan ahora.

En un futuro próximo se empezarán a contemplar aspectos como que se oferten vehículos de baja contaminación o que utilicen energías alternativas, como el gas por ejemplo u otras opciones que puedan salir al mercado.

El principal cliente que tienen las empresas de AETRAM es la Consejería de Educación. Cada año se realizan en la Comunidad de Madrid más de 600 rutas escolares de centros públicos. Afortunadamente la siniestralidad en el transporte escolar es muy baja, y quizá por eso la propia Consejería de Educación sigue sacando sus licitaciones atendiendo solo al criterio precio. a esperar a que un día suceda un accidente grave



“Hemos instado al Director de la EMT para tener una reunión e informarle de las irregularidades que se están produciendo”

y entonces todos quieran cambiar los criterios de selección por esta causa?

Se está empezando a cambiar. Nos hemos sentado ya en la Dirección General de Transportes, con AETRAM y con la Consejería de Educación para tratar la posibilidad de redactar nuevos pliegos que contemplen no solo el criterio precio.

Actualmente en la Consejería de Educación hay una persona de la Dirección General de Transportes que es Jefa de Sección y que forma parte de la Mesa de Contratación, que no tiene la capacidad del voto, pero sí la de exponer y revisar, porque no solamente se debe sacar el pliego sino que se debe constatar por la propia Dirección General de Transportes, que es quien tiene el conocimiento dentro del ámbito del Transporte, para evitar que se produzcan estas situaciones y se presten los servicios acorde con lo que marca la LOTT:

También algunas empresas asociadas reclaman que salen a licitación por la Comunidad de Madrid, servicios de transporte en los que no se cumplen los criterios de control necesarios para que sean adjudicados a las empresas adecuadas. En la Consejería de Políticas Sociales y Familia se han dado varios casos en los que se han adjudicado contratos a empresas que ni siquiera contaban con la Tarjeta de Transporte VDN para poder realizar la actividad. ¿Considera que se deberían coordinar las licitaciones que saquen las diferentes Consejerías con la Dirección General de Transportes para evitar que por desconocimiento de la normativa de Transportes se concedan servicios a empresas incumplidoras?

Esos casos que comenta fueron denunciados por parte de la Dirección General de Transportes y hasta hace poco la empresa denunciada estuvo pagan-



“Las relaciones del Discrecional con Consorcio y EMT deben ser continuistas”

do las sanciones, porque solicitó un fraccionamiento. Además estas denuncias supusieron que no pudo presentarse a nuevas licitaciones

También hemos enviado un comunicado a las diferentes Consejerías para que cuando saquen a licitación servicios de transporte, cuenten con nosotros de forma que podamos ser los garantes de cada pliego en el ámbito del transporte, de conformidad con la LOTT y que las empresas que se presenten a las licitaciones sean empresas de transporte.

BUROCRACIA ADMINISTRATIVA

Las empresas de Discrecional y RUE están sometidas a una pesada carga burocrática administrativa que va en aumento, que resta eficiencia e incluso competitividad con otros modos de transporte. Un ejemplo y que se puede solucionar fácilmente es lo que sucede en las autorizaciones de SRUE. La Comunidad de Madrid solicita una documentación que luego también se tiene que presentar ante los Ayuntamientos de la misma Comunidad, en especial el

de Madrid. **¿No se puede crear un Registro Único que unifique todos estos procedimientos?**

Nosotros entendemos que una Administración no debe solicitar documentación que ya tiene. Si hablamos de Ayuntamientos, ya estamos hablando de Administraciones diferentes. Es verdad que podría cruzarse la documentación a través de Registros, de hecho nosotros estamos intentando fusionar los Registros con el Ayuntamiento de Madrid, de momento lo tenemos en el ámbito de la inspección. La policía local puede entrar a los Registros de la Comunidad de Madrid y comprobar las autorizaciones de Transporte que se tienen, fecha de autorización, número de vehículos, el estado en el que se encuentra...etc. La tendencia de volcar toda la información, cuanto mas se tenga por parte de todas las Administraciones desde luego que es mucho mejor. Esa es la tendencia. La voluntad desde luego de la Dirección General de Transportes es esta y nosotros ya hemos empezado a hacer este trabajo con el

Ayuntamiento de Madrid. No lo hemos hablado con otros Ayuntamientos porque no nos lo han requerido, aunque también es verdad que el mayor número de movimientos se producen en la ciudad de Madrid.

La gestión de documentos a través de internet se está desarrollando cada vez más en las distintas Administraciones, ¿Qué gestiones pueden llevar a cabo ya los transportistas a través de internet en la Dirección General de Transportes? ¿Cuáles tienen pensado desarrollar?

Actualmente ya todas las gestiones se tienen que hacer por vía telemática, salvo en el sector de los taxis que todavía están en proceso.

Como todo cambio tiene su periodo de adaptación y es verdad que en los inicios se están produciendo algunos problemas, pero va funcionando mejor y lo que supone es eliminación del papel, que los empresarios no tengan que estar desplazándose a hacer sus gestiones, con las pérdidas de tiempo que eso supone, que al final son costes para las empresas. Todo esto va a mejorar.

CONCENTRACIÓN

En los últimos años hemos visto como algunas empresas tradicionales de Madrid pertenecientes al Consorcio y con origen familiar han sido compradas por grandes grupos (De Blas, H. Colmenarejo, Herranz...) Esta tendencia está generando una concentración importante en un subsector como el regular de Madrid, que ya de por sí está concentrado, por el escaso número de empresas consorciadas, en comparación con las empresas de Discrecional. También en el Discrecional se han producido algunas compras, pero la atomización sigue siendo muy alta. ¿Cree que se debería mover mas el Discrecional en este sentido?

Yo creo que las empresas de Discrecional y Regular de Uso Especial, tienen una gran necesidad de unificar es-

“En las próximas licitaciones se contemplará la obligación de contar con vehículos de baja contaminación o energías alternativas”

fuerzos y no es porque lo diga yo, lo dicen las propias empresas. Necesitan unirse para poder competir y para poder participar incluso de la actividad del Consorcio, en un mercado que cada vez se está poblando más de empresas con capital extranjero. El problema que yo veo es que la concentración en el transporte cuando se habla de empresas familiares es complicada. Yo he trabajado profesionalmente en el transporte de grúas y se dan las mismas circunstancias. Las empresas familiares deben dar paso a la contratación de gestores profesionales.

INTEGRACIÓN DEL SECTOR EN LA SOCIEDAD

Los empresarios de AETRAM sienten que nuestra actividad de transporte Discrecional y RUE no está valorada por la sociedad y que solo se habla de ellos cuando hay un accidente o se realizan inspecciones. Ni siquiera cuando se habla de mejorar el tráfico de las ciudades o reducir la contaminación se nos tiene en cuenta. ¿De qué forma la Dirección General de Transportes podría apoyar al sector para evitar esta situación?

Nos hemos constituido en una Mesa de Movilidad, no solo motivado por el cambio climático, sino también por la tendencia que hay en todas las grandes ciudades de intentar que respiremos todos los ciudadanos en mejores condiciones. En esta Mesa está la Dirección General de Transportes, la Dirección General de Medio Ambiente y la Dirección General de Industria. Se van a constituir Comisiones, donde vamos todos a trabajar. Aquí no solo se va a hablar del transporte regular general, sino también de los transportes de menos de 9 plazas, los transportes de mercancías, y como no podría ser de otra manera

también se hablará del transporte regular de uso especial y del discrecional.

Yo creo que más que determinar una campaña para un sector concreto, debemos determinar que la movilidad es de todos y se debe hablar de todos. Yo no soy partidario de estos sí y estos no. Debemos estar todos y hablar de todos.

El problema que tiene Madrid de contaminación y de alta densidad del tráfico es creciente. Se están buscando soluciones por parte de las distintas Administraciones, pero entre ellas no figura la de apoyar el transporte escolar. Las rutas escolares son deficitarias por la falta de usuarios, mientras cada día vemos como los padres utilizan sus vehículos particulares para llevar a sus hijos a los colegios. El transporte escolar incide mucho en el tráfico de Madrid. Se contrasta perfectamente cuando llega un día no lectivo,

que genera una descongestión de tráfico importante. ¿Por qué no se proponen medidas para incentivar e incluso obligar a que se utilice el transporte colectivo escolar, tanto en centros públicos como privados o concertados?

Yo creo que esta situación va a cambiar entre otras cosas por las restricciones que se van a producir en la circulación de los vehículos privados en las grandes ciudades como Madrid, porque es verdad que se producen demasiados movimientos en vehículos privados de los padres para llevar a sus hijos a los colegios.

Estamos promoviendo cosas. Tenemos el ejemplo de la campaña que sacamos en el Consorcio de la tarjeta veinte por 20 para fomentar el uso de la tarjeta de transporte público entre los jóvenes de 7 a 26 años y que además puedan beneficiarse de conciertos, exposiciones, visitas gratuitas, actividades deportivas, etc.

“Las empresas de Discrecional necesitan unirse para participar incluso en las actividades del Consorcio”



“Es contradictorio que estemos limitando el uso del vehículo privado y que no facilitemos que se utilice el transporte escolar”

Con esto no solo queremos facilitar el transporte a los jóvenes sino que se acostumbren a un modo de transporte más sostenible.

Creo que también podríamos hablar en los Centros educativos públicos y concertados de potenciar el transporte escolar al igual que lo hacemos con el transporte público general. La idea es la misma, ganar espacios en la calle y reducir el número de vehículos privados en circulación.

Es contradictorio que estemos limitando el uso del vehículo privado y que no facilitemos que se utilice el transporte escolar

Otro ejemplo que certifica lo poco integrado que esta el transporte discrecional en la sociedad se da con el turismo, que siendo nuestra primera industria, se dan casos como el de la ciudad de Madrid, que no facilita a los autocares turísticos su acceso y no atiende sus demandas de crear zonas habilitadas para la cómoda carga y descarga de las personas que vienen a visitar nuestra ciudad. Todas las ayudas las vuelcan en el transporte público (EMT, Metro, interurbanos) y no tienen en cuenta que el turismo de calidad prefiere un autocar discrecional con un servicio personalizado, a utilizar un autobús de la EMT. Todos los años tenemos que pelear para que se nos permita el acceso a vías restringidas que si pueden utilizar los servicios de EMT o taxis. ¿No le parece que deberíamos mejorar nuestra imagen para ser considerados y al mismo tiempo apoyados por las diferentes Administraciones?

Nosotros en la Dirección General no hacemos ningún tipo de campaña de apoyo a un sector en el ámbito del transporte, pero si consideramos importante el apoyo a todos los sectores incluido el Discrecional y RUE.

ACTUALIZACIÓN NORMATIVA

La normativa de Transportes vigente desde el año 1987 limita claramente la capacidad de contratación de las empresas de transporte Discrecional y RUE. La sociedad actual, sin embargo, nada tiene que ver con la sociedad del año 1987. Las empresas de AETRAM necesitamos evolucionar para atender las nuevas necesidades que demanda la sociedad en materia de transporte, pero nos vemos limitados por una normativa que pertenece al pasado.

Un ejemplo se da con el hecho de que no se nos permite contratar por plaza a colectivos homogéneos, solo se puede hacer por vehículo completo. Tampoco se nos permite contratar servicios de transporte con vehículos de capacidad inferior a las 9 plazas. Por otro lado a las empresas que si les permite contratar servicios con vehículos de menos de 9 plazas, no se les exige un control de tiempos de conducción por tacógrafo y a nosotros sí. Existen muchas desigualdades y limitaciones que deberían revisarse.... ¿Han analizado ustedes estos temas?

Nosotros efectivamente debemos dar la capacidad legislativa para que se puedan cambiar determinadas cosas y adaptarlas al momento actual. Un ejemplo de ello también es el tema de que no se permita que en una misma ruta vayan niños de diferentes colegios o trabajadores de diferentes empresas. Tenemos que conseguir que la capacidad de las rutas aumente. Si una ruta tiene tres colegios en su recorrido, porque no va a poder llevar a los niños de estos tres colegios. Necesitamos ser mas flexibles en términos legislativos. AETRAM me ha trasladado estas situaciones y yo estoy siendo receptivo con ellas. Nosotros también tenemos que ayudar a que crezca la economía y a mantener las activida-



des económicas que existen. Las leyes están, las normas hay que cumplirlas, pero se pueden modificar para intentar dar esa prestación de servicios a una serie de personas que no tienen por que utilizar el vehículo privado.

MODERNIZACIÓN DEL SECTOR

La Consejería de Educación ha creado una plataforma que se llama RAICES y que nace como un sistema integral de gestión educativa que aporta servicios, recursos y herramientas para mejorar la gestión y la comunicación de los centros educativos públicos y concertados. Con esta herramienta se ha pensado en los colegios, en los alumnos, en los profesores y en los padres, pero se ignora a las rutas escolares.

Siempre hemos considerado que el transporte escolar es una extensión de la actividad educativa que tienen los niños, sin embargo estamos al margen de las decisiones que se toman de mejora, evolución y modernización.

Precisamente en AETRAM llevamos años tratando de conseguir una herramienta que sirva para mejorar la gestión de las empresas y que al mismo tiempo unifique y homogeneice determinados aspectos, como la forma de cotización de los servicios, control de usuarios, recorridos más óptimos, etc. ¿Qué salto necesitamos dar para modernizar nuestro sector?

El mundo está cambiando a velocidad de vértigo y en el campo de la movilidad también. Cada vez somos mas conscientes de que ya no es tan necesario comprar un vehículo privado, cuando ya tienes un montón de alternativas. En Madrid se está viendo. Ya tienes muchas propuestas de movilidad: alquilar un vehículo, la bicicleta, Metro, EMT, alquiler de motos... Tienes ya un montón de servicios diferentes y todo es válido. Tiene que cambiar esa necesidad de propiedad. Hay familias que tienen 3 vehículos, eso va a cambiar.

En las grandes ciudades cada vez mas las personas deciden que medio



“Si una ruta tiene tres colegios en su recorrido, ¿porque no va a poder llevar a niños de los tres colegios?”

de transporte utilizar a través de su teléfono inteligente, por lo tanto quien no esté en esa línea se queda fuera.

Estos cambios se ven también en el comercio. El principal competidor de El Corte Inglés no es otro gran centro comercial, sino Amazon. Ahora se tiene mas variedad de oferta en internet que en la tienda física. En el transporte va a suceder exactamente igual. Tu sales un fin de semana y a las 3 de la madrugada ves a la gente joven que quiere contratar un transporte que lo hace a través de su teléfono móvil.

Nosotros estamos estudiando que se pueda entrar en el Metro con tu móvil y con una aplicación que te permita que se abra la puerta de inmediato. En ciudades como Sanghai eso ya se hace. Además este sistema te permite tener el control y la trazabilidad del usuario del servicio.

Porque la gente utiliza estos sistemas de contratación on line, porque te pone la matrícula del vehículo, el nombre del conductor, te dice a que hora te recoge, tienes la trazabilidad del vehículo, sabes el precio. La sociedad mo-

derna es mas vigilante de la seguridad y de la información.

Llegó el momento de despedirnos, nuestro protagonista debe continuar con su agenda. Le espera la presidenta Cristina Cifuentes, para una reunión de trabajo.

Hemos disfrutado de un rato muy agradable con nuestro entrevistado. Lleva algo más de dos años como Director General de Transportes de la CM y desde luego que ha sabido aprovechar bien este tiempo porque es perfecto conocedor del mundo del transporte y nos lo ha demostrado en todo momento a lo largo de nuestra conversación.

Nos despedimos dándole las gracias por su afabilidad y por la cercanía que tiene con AETRAM y el interés que está mostrando por resolver problemas antiguos de nuestro sector. Como él dice, haber sido alcalde contactando a diario con sus vecinos le ha permitido desarrollar esa capacidad de atender y resolver cuanto antes las demandas que se le presenten.

José Luis Conde



NUESTROS COLABORADORES EN BUSWORLD EUROPE 2017

Fue la edición número 24 de Busworld Europe. En esta ocasión recibió 376 exhibidores procedentes de 36 países y recibió la visita de 37.241 personas de 118 nacionalidades.

Más de 300 periodistas de 42 países presenciaron los lanzamientos mundiales de las principales marcas del mundo del autobús y el autocar que tuvieron lugar en 34 ruedas de prensa. Además de la exposición en los 9 pabellones de la feria, estuvieron disponibles nuevos vehículos para pruebas en el exterior del recinto.

España contó con un gran número de expositores en esta edición de Busworld Europe. A los habituales se sumaron nuevas marcas que han apostado por la feria como escaparate para su expansión internacional. En total, hubo 25 expositores nacionales en esta muestra.

En paralelo a la muestra de productos y soluciones para el transporte de viajeros por carretera se celebraron muchas actividades, como la 'IRU &

Busworld Academy International Coach Conference', el 'India Day' o el 'Hungarian VIP event'.

Busworld ha decidido además comenzar una nueva tradición y organizar una noche especial de entrega de premios, la "Awards Night", que tuvo lugar la noche del 19 de octubre en la exposición de Kortrijk justo antes de la ceremonia de apertura y del tour VIP por la exhibición. En ella se conocieron los ganadores de diferentes premios internacionales del sector, los otorgados por diferentes medios especializados (Coach of the Year 2018 y SBY 2018) y los de la propia feria, los Busworld Awards.

Para evitar la larga lista de espera a la que Busworld Europe no ha podido atender por falta de espacio, los organizadores han decidido mudarse a

Bruselas para la próxima edición, que tendrá lugar entre el 18 y el 23 de Octubre de 2019. Los espacios podrán comenzarse a reservar a partir del 1 de Mayo de 2018.

BEULAS PRESENTÓ 3 MODELOS EN DIFERENTE LONGITUD Y CONFIGURACIÓN

A parte de los vehículos expuestos en la Feria, Beulas ofrece una amplia gama diseñada para dar las máximas prestaciones al mercado y para adaptarse a cada tipo de servicio.

Por una parte mostró el modelo Gianino de longitud 7,5 m. con 27 plazas +1+1, el modelo de menores dimensiones de Beulas. Es un vehículo con motor delantero. Se puede fabricar también en largo 8,30 mts (31 plazas) y largo 9 mts. (35 plazas).



También vimos el Jewel (doble piso), de longitud 14,15 m con capacidad para 89 pasajeros +1 +1. En este modelo BEULAS fabrica multitud de combinaciones según las necesidades de cada cliente. Por su parte, el modelo Glory, con una longitud de 13,90 m y una capacidad para 53 pasajeros + 1 + 1, es el de piso y medio y destaca por la gran capacidad de su bodega y el extra confort que ofrece al pasaje la altura del mismo.

IRIZAR LANZÓ SUS NUEVAS LÍNEAS DE AUTOBUSES ELÉCTRICOS

El exitoso modelo de autobús eléctrico i2e pasa a denominarse Irizar ie bus (disponible por el momento en 12 y 18 metros) y aparece una nueva versión con imagen de tranvía, el Irizar ie tram (disponible en las mismas longitudes). El concepto es tener una oferta de electromovilidad adaptable a cada ciudad y las necesidades del operador. Con la misma base de ie bus, Irizar puede entregar vehículos de diferentes longitudes y diversos tipos de carga, así como dos estéticas: autobús o tranvía. Para ello solo es necesario modificar frontal y trasera, pero se mantiene la misma tecnología. En Busworld pudimos ver por primera vez el Irizar ie tram de 18 metros. También estará disponible en versión biarticulada en 25 metros.

Vimos además las diferentes soluciones tecnológicas propuestas para autocares integrales y autocares híbridos. Destacan en este espacio los modelos Irizar i8 (premiado como Coach of the Year 2018), el nuevo Irizar i6S y el Irizar i4H, este último en versión híbrida.



MAN LANZA EN BUSWORLD SU NUEVO LION'S COACH

Por un lado, vimos el nuevo autocar Lion's Coach y por otro el nuevo urbano Lion's City sobre el que basará su concepto de emodularity. El nuevo Lion's Coach ofrece alta rentabilidad gracias a la estrategia optimizada de arranque y de cambio de marchas, así como a numerosos sistemas de asistencia, a las mejoras en el mantenimiento y a la aerodinámica mejorada un 20 %. Por primera vez cuenta con faros principales y luces traseras en LED completo. Está disponible en nueva medida (hasta ahora 12.101 mm, 13.361 mm y 13.901 mm sobre dos o tres ejes). A finales del año 2017 se añade una cuarta longitud de 13.091 mm para 13m con 2 ejes.

Por su parte, el Nuevo MAN Lion's City completamente rediseñado será la base de su nuevo concepto de movilidad eléctrica, emodularity, que ya pudimos conocer hace unos meses en el pasado Congreso de la UITP en Montreal. Los ensayos prácticos en empresas de transporte seleccionadas se inician en 2017 y la introducción oficial al mercado está planeada para primavera de 2018.

MAN Truck & Bus amplía además su oferta de asesoramiento completo para soluciones de transporte y flotas, incluyendo accionamientos alternativos que abarcan hasta las soluciones con cero emisiones.



NEOPLAN NOS MUESTRA OTRA VERSIÓN DEL TOURLINER

El fabricante completa la gama Neoplan Tourliner con un modelo de nuevas medidas y celebra el medio siglo del mo-



delo Skyliner. La nueva versión del Tourliner, que completa la familia en Busworld 2017, cuenta con una medida más de 13 metros de longitud en dos ejes. Estará disponible a finales de 2017. Otra novedad son los faros principales LED de serie. El nuevo NEOPLAN Tourliner es un vehículo universal que permite el acceso al segmento de gama alta. El suelo plano permite el diseño flexible del espacio interior para diferentes aplicaciones. Ofrece máxima seguridad y confort gracias a numerosos sistemas de asistencia. Fue galardonado con el iF Design Award.

En el aniversario número 50 del NEOPLAN Skyliner se festejó también la entrega de la unidad 5.000, que se fue para Italia.

OTOKAR LANZA SU NUEVO MODELO ULYSO

Ulyso es un nuevo midibús de la marca Otokar destinado al segmento turístico. En su stand pudimos ver el nuevo modelo, que cuenta con una longitud de 10 metros, así como una nueva medida para el Vectio C como solución de movilidad urbana. En ese sentido, el concepto inner Cities de Otokar, pudimos ver además un nuevo urbano de 8,4 metros o el Kent C con propulsión GNC. También expuso el modelo Territo U en versión de transporte escolar.



VOLVO PRESENTA SU NUEVO AUTOBÚS ELÉCTRICO PURO 7900 ELECTRIC

La nueva generación de autobuses eléctricos Volvo cuenta con mayor capacidad de la batería y más flexibilidad de carga. El nuevo Volvo 7900 Electric está disponible con una selección de 150, 200 y 250 kWh. Esto significa que el autobús puede funcionar mucho más tiempo entre cargas, lo que permite que se utilice de manera más eficiente durante el día. Volvo Buses también ha ampliado la gama de opciones con respecto a la forma en que se cargan las baterías. Al igual que antes, las baterías del nuevo Volvo 7900 Electric pueden cargarse rápidamente en las paradas de final de la ruta, a través de la interfaz OppCharge abierta. Sin embargo, ahora también se pueden cargar por cable, CCS, que es el estándar europeo para la carga de vehículos eléctricos. Se espera que los primeros modelos de la nueva generación de autobuses eléctricos de Volvo entren en funcionamiento a finales de 2018.

Volvo Buses presentó también ediciones especiales de alta especificación de sus autocares 9900 y 9700.

EL IRIZAR I8 GANA EL COACH OF THE YEAR 2018

Por primera vez, una marca española gana este galardón por un vehículo integral. Irizar ya consiguió el premio con su carrocería PB sobre chasis Scania en 2004. El modelo i8 de Irizar también ganó en España el Autocar del Año 2016 tras su presentación oficial al mercado.

El Irizar i8 es una combinación meditada de diseño, tecnología y sostenibilidad que ofrece un confort excepcional al conductor, guía y pasajeros. El

excepcional rendimiento y comportamiento del vehículo durante los ensayos de frenada y aceleración del Euro Coach y las pruebas de conducción en carretera abierta en un recorrido mixto de 30 km entre autovía y carretera secundaria le han otorgado la victoria. Según la marca, cabe mencionar que este primer puesto es aún más meritorio teniendo en cuenta que el vehículo presentado era una versión de 3 ejes y 14 metros y competía con otros



tres vehículos de 12 m y 2 ejes, significativamente más ligeros.

LOS AUTOCARES DE LUJO DE LA VERSIÓN VOLVO KORTRIJK EDITION

Volvo Buses presentó versiones de alta especificación especialmente diseñadas para los autocares turísticos Volvo 9900 y Volvo 9700. Se construirán en números limitados y estarán disponibles para la venta solo desde el 20 de octubre hasta el final del año.



"Después de 45 años, Busworld abrió sus puertas en la ciudad de Kortrijk por última vez en 2017. Queremos destacar esta ocasión especial y la inmensa importancia que la exposición ha tenido como lugar de encuentro, ofreciendo a nuestros clientes algo fuera de lo común", ha manifestado Stefan Guttman, vicepresidente de desarrollo comercial en Europa de Volvo Buses.

Además de su alto nivel de comodidad, tanto el Volvo 9900 como el Volvo 9700 en "Edición Kortrijk" presentan una gama de elementos e insignias de diseño interior y exterior únicos, tapizados de asientos especialmente diseñados, agarraderas de entrada revestidas de cuero, chasis con control automático de altura y el sistema I-See de ahorro de combustible de Volvo. El completo equipo de seguridad incluye

características tales como una cámara para cubrir el "punto ciego", dirección dinámica Volvo, soporte de mantenimiento de carril, control de velocidad constante adaptativo, advertencia de colisión con frenado de emergencia, protección contra impactos de rodilla, protección contra impactos frontales, sistema de protección delantera e iluminación adicional para una buena visión y visibilidad.



MAN INVERTIRÁ MÁS DE 2.400 MILLONES DE EUROS EN SUS INSTALACIONES

Tan solo en su planta principal en Múnich, la empresa planea invertir cerca de 1.100 millones de euros entre los años 2015 y 2020.



En el marco del programa de futuro, la empresa se ha comprometido a aumentar la eficiencia en todas las áreas de negocio y reorganizar además su red de producción internacional. A tal fin, cada planta cuenta ahora con un perfil claro e independiente, lo que ha ido asociado a una cuantiosa inversión para modernizar y realizar los ajustes necesarios en la capacidad de las plantas en cuestión. Para 2020 el fabricante muniqués de vehículos industriales tiene previsto invertir alrededor de 2.400 millones de euros en la modernización de sus instalaciones. Esta inversión tiene por objeto que su planta principal en Múnich, en la que se fabrican camiones pesados, esté lista para afrontar el futuro. Además de la construcción de una nueva planta de cogeneración y otros proyectos, como la ampliación del área de montaje de carrocerías, la compañía ha puesto en funcionamiento una nueva instalación de pintura.

LA NAVE DE PINTURA DE CABINAS MÁS VANGUARDISTA

La nave de pintura de cabinas más vanguardista de Europa entra en funcionamiento. El pabellón de la nueva nave de pintura de cabinas se extiende por cinco niveles y tiene una superficie total de 18.000 m², que se distribuyen por un edificio de 150 metros de largo y unos 30 metros de alto. El volumen de inversión asciende a aproximadamente 85 millones de euros.

EL CENTRO DE DESARROLLO DE MAN COMIENZA A TOMAR FORMA

MAN Truck & Bus no solo impulsa la innovación en la producción, sino que también se ha embarcado en un importante proyecto de construcción en la planta de Allach, en Múnich, con el fin de revolucionar la investigación y el desarrollo. El nuevo edificio principal del Centro de desarrollo de MAN tiene previsto abrir sus puertas en enero de 2018 y costará alrededor de

90 millones de euros. Se encuentra dentro de la pista de ensayos 1 y es el entorno ideal para las actividades de desarrollo cada vez más complejas de la empresa.

En el futuro, alrededor de 360 ingenieros trabajarán en los camiones y autobuses en el nuevo Centro de desarrollo de MAN, que tiene capacidad para otros 100 empleados en el área del taller. En el edificio, con una superficie total de 33.000 m², se crearán prototipos fabricados mediante las técnicas de prototipado rápido de última generación, como la impresión 3D. Los bancos de prueba para cadenas cinemáticas serán utilizados para poner a prueba los motores eléctricos. Además, en el departamento de Simulación ambiental se tratará de entender el impacto del viento y el clima en los distintos componentes de los autobuses y los camiones, y en otro departamento se examinará la interacción entre las diferentes unidades de control.



SOMAUTO PRESENTA SUS NUEVAS INSTALACIONES

Somauto, distribuidor oficial de la marca Otokar en España, inauguró sus nuevas instalaciones con 3.000 metros cuadrados en Valdemoro.

Antonio Bautista Toribio, Presidente de Somauto, agradeció la asistencia al Alcalde de Valdemoro y el Presidente de Otokar por su presencia en el acto al que asistieron multitud de representantes del transporte. Las nuevas instalaciones están ubicadas en el municipio madrileño de Valdemoro y cuenta con 3.000 metros cuadrados de los que 750 corresponden a oficinas, almacén y talleres. "Hemos realizado un gran esfuerzo e inversión para garantizar con estas nuevas instalaciones una atención todavía más personalizada a nuestros clientes."

Indicaba también que desde la llegada a España de Otokar en 2008, Somauto ha pasado de 4 personas en plantilla a 15 y ha vendido unidades a 230 operadores.

Aprovechando este evento, se presentaba precisamente la unidad 350 Otokar entregada en España por Somauto. Se trata de un autobús urbano Kent articulado adquirido por el operador valenciano Fernanbus.



MÁS VEHÍCULOS DISPONIBLES

Los asistentes al acto pudieron conocer además el nuevo Otokar Ulyso T, lanzado en Busworld Kortrijk, 2017. En la exposición hubo 3 modelos de la marca expuestos durante el acto. Además del Ulyso, vimos los modelos Kent C articulado y el Kent C de 12 metros GNC. Todos ellos se suman a su amplia gama de oferta que dispone de vehículos de 7 a 18 metros.



ENTREGA DE PRIMEROS VEHÍCULOS FABRICADOS EN LA NUEVA PLANTA DE IRIZAR E-MOBILITY

Se ha procedido a la entrega de los dos primeros autobuses producidos en las nuevas y modernas instalaciones de Irizar e-mobility, ubicadas en Aduna.



Se da la circunstancia de que estos dos autobuses 100% eléctricos corresponden a los adquiridos por Bilbobus y se suman a los dos que el Ayuntamiento de Bilbao incorporó a su flota a finales del año 2016.

Se trata de autobuses modelo Irizar ie bus de 12 metros, iguales a los suministrados anteriormente. Son 100% eléctricos, totalmente silenciosos y sin emisiones contaminantes. Alcanzan, además, autonomías superiores a los 200 kilómetros.

Cabe recordar que las primeras unidades de este mismo modelo se entregaron hace tres años y actualmente circulan a pleno rendimiento por una decena de ciudades europeas con una autonomía, eficiencia y fiabilidad constatadas.

IRIZAR E-MOBILITY

Irizar e-mobility, ofrece soluciones globales de electromovilidad para las ciudades, tanto de vehículos como de sus principales componentes y sistemas. Actualmente contempla una amplia gama de autobuses 100% eléctricos, cero emisiones. A los modelos existentes de 12 metros de longitud, este año se han incorporado los de 10.8 metros y dos nuevas versiones de autobús articulado de 18 metros. Ambos, representan una nueva solución de movilidad urbana para el tránsito de un mayor número de personas.

En Junio de este año se comenzó a producir vehículos en las nuevas instalaciones de Aduna. La actual cartera de pe-

dididos y la gran demanda de productos cero emisiones prevista a corto plazo han hecho que se haya comenzado con una producción seriada. También se han creado el primer centenar de puestos de trabajo directos y otros tantos indirectos. Estas nuevas instalaciones se inaugurarán en la primavera del próximo año.

LAS PRINCIPALES CIUDADES DE ESPAÑA CONFÍAN EN IRIZAR E-MOBILITY

Irizar e-mobility se ha convertido ya en un referente del mercado peninsular de autobuses 100% eléctricos cero emisiones. Está presente en Madrid, Barcelona, Valencia, Bilbao y San Sebastián o Azuqueca de Henares (Maitours)



SUNSUNDEGUI INTRODUCE MEJORAS EN SUS MODELOS SC5 Y SB3

Tras el lanzamiento inicial de los modelos SC5 y SB3, ha presentado en 2017 las primeras mejoras que hacen el diseño de estos modelos aún más moderno y atractivo.



Como resultado de este trabajo se presentan las siguientes novedades:

SC5

- Puertas eléctricas
- Nueva luna en la puerta delantera
- Nuevo salpicadero rediseñado
- Nueva pantalla multifunción en el cuadro de mandos
- Rediseño integral del salpicadero
- Rediseño zona estribo delantero:
- Aire acondicionado de nueva generación e-control con mejor control de la climatización
- Nuevas placas de techo de fácil desmontaje:
- Nueva calandra delantera con placas de inoxidable y radar integrado

SB3

- Nuevo salpicadero rediseñado
- Nuevas placas de techo de fácil desmontaje

REFERENTE EN CARROCERÍAS

SUNSUNDEGUI es en la actualidad referente en diseño y excelencia en la fabricación del autocar. Su diseño está caracterizado por líneas futuristas y rompedoras que han marcado una época en la historia del sector y abren camino al futuro del mismo. Son más de 30 años de experiencia dedicados a diseñar y fabricar autocares seguros, sólidos y robustos conocidos por su durabilidad y fiabilidad.

Dispone de una gama completa - larga distancia touring, autocares de lujo, media distancia para trabajos múltiples y diversos, cercanías, articulados, autobuses urbanos-- que cubre las principales necesidades de nuestros clientes. Todo ello sumado a las múltiples posibilidades de personalización del producto que ofrecemos, además de adaptarlo a las principales marcas de chasis disponibles en el mercado.



AETRAM CONTINUA CON LA IMPLANTACIÓN DE LA APLICACIÓN SINFEDISCRE EN SUS EMPRESAS ASOCIADAS

AETRAM continua con la implantación de la aplicación SINFEDISCRE en sus empresas asociadas, como proyecto impulsado por la Junta Directiva de AETRAM, y desarrollado por la empresa SINFE, consistente en el Análisis, Adaptación y Desarrollo del Software de Gestión de Servicios Fijos y Discrecionales, denominado SINFEDISCRE.

Esta herramienta, con independencia de que muchas empresas ya tengan implantado algún programa anterior de SINFE, o de otros proveedores, contiene un avance importantísimo totalmente actualizado para la gestión de los servicios diarios, así como para el control de los autocares y conductores, etc., que necesariamente aportará una mejor programación, tanto de la actividad a desarrollar, como del conocimiento de los datos de los servicios



realizados y de su reflejo en la correcta facturación. En definitiva, se trata de

que las empresas organicen toda su actividad por medio del sistema SINFE-DISCRE, de manera que aporte un control efectivo de la actividad, así como ahorro de tiempo y dinero en la gestión.

El coste económico ha sido importante para AETRAM, pero desde la Asociación se entiende que se debe devolver a las empresas asociadas instrumentos, herramientas, información y orientación para procurar un sector más próximo a la excelencia.

TOMTOM TELEMATICS PROVEEDOR LIDER EN SOLUCIONES DE GESTIÓN DE FLOTAS EN EUROPA

TomTom Telematics ha sido reconocido por tercer año consecutivo como el mayor proveedor de soluciones de gestión de flotas en Europa por la consultora de análisis de mercado Berg Insight.

Los resultados han sido confirmados en la 12ª edición del informe recientemente publicado por la compañía, Berg Insight Fleet Management in Europe.

"El mercado europeo de gestión de flotas ha continuado su rápido crecimiento en 2017, impulsado por un aumento de la sensibilización de los beneficios empresariales que el vehículo conectado puede aportar a las organizaciones", comenta Johan Fagerberg, CEO de Berg Insight. "TomTom Telematics ha capitalizado esto con éxito y ha experimentado un sólido crecimiento

de sus ingresos año tras año, superando a su competencia. Las innovadoras soluciones telemáticas de la compañía han sido fundamentales para ayudar al crecimiento de su base de suscriptores en los últimos años y ahora tiene el doble de suscriptores que su competidor más cercano", añade.

Thomas Schmidt, director general de TomTom Telematics, agrega: "TomTom Telematics continúa desarrollando una reputación envidiable como socio de confianza para la gestión de flotas con soluciones especializadas pa-

ra ayudar a empresas de todos los tamaños y en todos los sectores de la industria, a reducir costes y optimizar las operaciones".

"Este logro es testimonio del potencial de WEBFLEET y de nuestra plataforma segura de servicios telemáticos, certificada por la normativa ISO/IEC 27001: 2013. A medida que continuamos elevando el listón con esta tecnología innovadora y líder en el mercado, nuestro compromiso con los más altos estándares de servicio y atención al cliente sigue siendo inquebrantable".

EN MARCHA EL PLAN MOVALT

Energía ha aprobado el Plan MOVALT para incentivar la compra de vehículos de energías alternativas y la instalación de puntos de recarga eléctrica.

El Ministerio de Energía, Turismo y Agenda Digital, a través del IDAE, destinará 35 millones de euros para actuaciones dirigidas a fomentar una movilidad alternativa y eficiente, incentivando con 20 millones de euros la adquisición de vehículos de combustibles alternativos (GLP, gas natural, eléctricos y pila de combustible) y con otros 15 millones de euros la instalación de infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos.

El Plan de Apoyo a la Movilidad Alternativa (MOVALT), que entrará en vigor a partir de su publicación en el BOE en los próximos días, da continuidad a los planes que el Gobierno ha venido impulsando en los últimos años para fomentar un transporte más sostenible, al tiempo que se refuerza significativamente el apoyo al desarrollo de infraestructuras de recarga eléctrica.

El objetivo del plan es aumentar el parque de vehículos de energías alternativas, y con ello, contribuir a la reducción de las emisiones de CO₂ y otros gases contaminantes, avanzando así en la consecución de los objetivos de cambio climático y en la mejora de calidad del aire de las ciudades. El MOVALT servirá además para aumentar el ahorro y la diversificación de las fuentes energéticas en el transporte, con la consiguiente reducción de la dependencia energética del petróleo para nuestro país.



MOVALT – VEHÍCULOS

MOVALT-Vehículos contará con 20 millones de euros para la concesión de ayudas a la adquisición de vehículos propulsados por Autogás (GLP), Gas Natural (GNC, GNL) o bifuel gasolina-gas, Eléctricos (BEV, REEV, PHEV), así como por pila de combustible.

Los vehículos adquiridos deberán ser nuevos o con una antigüedad inferior a nueve meses. Los beneficiarios podrán ser particulares, autónomos, PYMES, empresas y administraciones públicas.

La cuantía de las ayudas varía entre 500 euros y 18.000 euros, en función de la categoría del vehículo y la motorización (eléctrico, gas natural, auto gas o pila de combustible).

NUEVO PLAN DE INNOVACIÓN PARA EL TRANSPORTE Y LAS INFRAESTRUCTURAS 2017-2020



El ministro de Fomento, Íñigo de la Serna, ha presentado el Plan de Innovación para el transporte y las infraestructuras 2017-2020, que pretende promover el liderazgo mundial de España en el transporte y las infraestructuras a través de la innovación, con el usuario final como centro del proceso y con la participación de toda la sociedad. Este plan apuesta por la digitali-

zación, la eficiencia energética y la sostenibilidad. En él encontramos cuatro ejes estratégicos: la experiencia del usuario; las plataformas inteligentes; las rutas inteligentes; y la eficiencia energética y la sostenibilidad. Estos ejes se estructuran, a su vez, en 21 líneas estratégicas, que se concretan en 67 iniciativas. El importe estimado es de 50 millones de € en tres años.

ESPAÑA Y FRANCIA Lucharán CONTRA LA COMPETENCIA DESLEAL EN EL TRANSPORTE

En la reunión mantenida por el ministro de Fomento, Íñigo de la Serna, con la ministra de Transportes de la República de Francia, Elisabeth Borne, se ha hablado la nueva directiva de trabajadores desplazados del sector del transporte por carretera y la creación de un grupo de trabajo conjunto. Tanto España como Francia coinciden plenamente en la necesidad de luchar contra el fraude en este sector, así como en avanzar en cuestiones relacionadas con la protección social en el transporte.

El titular de Fomento ha subrayado que la nueva directiva se debe plantear con la suficiente flexibilidad, de forma que evite distorsiones en el mercado interior. Ambos ministros



han acordado mantener una próxima reunión y constituir un grupo de trabajo para avanzar en el posicionamiento de España y Francia a fin de lograr puntos de encuentro.

SEÑALIZACIÓN DE EMERGENCIA SIN RIESGO, ASIGNATURA PENDIENTE DE LA SEGURIDAD VIAL

El dispositivo Help Flash señala las emergencias en carretera sin tener que salir del vehículo para así resolver un problema de seguridad vial que afecta a las paradas por avería o emergencia.



El protocolo de actuación establece que, en caso de sufrir una avería o accidente, se debe señalar el obstáculo en la vía para lo que el conductor debe ponerse el chaleco reflectante al salir del vehículo, montar los triángulos y colocarlos. Este procedimiento implica el riesgo de andar por el arcén de la carretera durante al menos 50 metros. A continuación, ya se puede volver al vehículo para hacer una llamada y poder recibir asistencia.

Este protocolo que establece la normativa de seguridad vial vigente hace que se produzcan muchos accidentes en zonas con escasa visibilidad, dado que buena parte de los conductores desconoce que, en caso de inmovilización del vehículo por accidente, no es obligatorio poner los triángulos si las condiciones para realizar esta acción no son seguras.

Al largo proceso de señalización se suma la falta de iluminación en las carreteras: el 90% de los accidentes tienen lugar en vías sin suficiente luz. Además, el 40% de los siniestros viales son averías eléctricas que impiden el uso de warning y/o dispositivos cableados para señalar el vehículo antes de colocar los triángulos, con el peligro que conlleva (datos del informe "Atropello de peatones en carretera" de RACE-GOODYEAR).

DISPOSITIVO LUMÍNICO DE SEÑALIZACIÓN

Help Flash es un dispositivo lumínico para señalar las emergencias en carretera sin tener que salir del vehículo.

INVERTIR 730 MILLONES EN LAS CARRETERAS CONVENCIONALES EVITARÍA 69 FALLECIDOS

Con esa inversión, se podrían mejorar 1.121 Kilómetros de la red convencional de carreteras de España y también evitaría más de 200 heridos.



Estos datos se desprenden del informe presentado por SEOPAN y AEC: "Seguridad en carreteras convencionales: un reto prioritario de cara al 2020". El estudio se ha presentado dentro del Seminario "Infraestructuras: recuperan-

do un sector estratégico para España", organizado por la patronal de las grandes constructoras y concesionarias de obras públicas, en el marco de los Cursos de Verano de la Universidad Internacional Menéndez Pelayo, en Santander. El Presidente de SEOPAN, Julián Núñez, y el Director General de la Asociación Española de la Carretera, Jacobo Díaz, han hecho públicos los resultados del Informe "Seguridad en carreteras convencionales: un reto prioritario de cara al 2020", elaborado conjuntamente.

La Asociación Española de la Carretera (AEC) propone en su estudio, como medidas complementarias a las campañas de concienciación ciudadana, actuaciones en 73 tramos de vías convencionales con el índice de peligrosidad y tráfico más elevados para compensar los previsibles errores humanos que se pueden producir en los mismos. En el trabajo se estima, además, que los accidentes en la red convencional tienen un coste de 2.120 millones de euros anuales para el conjunto de la sociedad y que estas medidas ahorrarían 144 millones solo en gasto sanitario.

UNA NUEVA APP RECONOCE LA ZONA MEDIOAMBIENTAL POR LA QUE CIRCULAMOS

La App Green-Zones ofrece información gratuita sobre todas las áreas medioambientales europeas, lo que permite a los conductores saber qué distintivos necesitan para realizar su viaje en cada tramo por el que circulan.

La aplicación informa también en tiempo real sobre las posibles restricciones de tráfico que se pueden imponer de un día para otro. Usted podrá pedir a través de la App Green-Zones los distintivos que le sean necesarios. Todo en cinco idiomas (alemán, inglés, francés, polaco y español). Sabrá si puede circular y si existen limitaciones permanentes o temporales causadas por las condiciones climatológicas, o cuál de los diferentes 17 tipos de vehículos y con qué carburante tienen permitida la circulación.

La App responde a todas las preguntas para planificar su viaje sin recibir ninguna multa por este laberinto de distintivos europeos. Se actualizan diariamente las notificaciones de estado establecidas por las autoridades locales, especialmente los crecientes avisos sobre partículas finas, ozono y óxidos de nitrógeno. En un futuro, van a estar disponibles incluso los diferentes niveles de preaviso en las que se clasifican las prohibiciones que se establecen a un ritmo creciente en Francia en sus zonas medioambienta-



les y que desempeñarán un papel importante en Alemania con las prohibiciones de Diésel a partir de 2018. La App es válida para teléfonos inteligentes o como Web-App. Estará disponible para descarga en Play-Store y App-Store.

PLAN FORMACIÓN 2017/2018 – ANETRA MINISTERIO FOMENTO

ANETRA, nuestra Asociación nacional, en colaboración con el Ministerio de Fomento ha iniciado, al igual que en convocatorias anteriores, su Plan de Formación Nacional 2017 – 2018, el cual está dirigido a todas las empresas asociadas.

El objetivo del mismo es dar solución a las necesidades de formación de los profesionales del sector que necesiten adquirir o ampliar conocimientos, conocer novedades en los distintos aspectos técnicos y complementar su formación con diversas acciones formativas.

Todos los cursos incluidos en el mencionado Plan, son de carácter totalmente gratuito y de modalidad presencial al estar subvencionados por la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento y, ofrecen la posibilidad

de ser impartidos y realizados en cualquier lugar y horario, incluidas las instalaciones propias de la empresa, siempre y cuando se reúna el número mínimo de 12 alumnos. Como en anteriores años cabe la posibilidad de inscribir a un número inferior de trabajadores (1, 2, ...), estando, en este caso, supe- ditada la viabilidad de la acción formativa presencial a que se cubra el curso con 12 alumnos de varias empresas de la zona. En ambos supuestos la consultora encargada de la im- partición, se ocupará de coordinar todo el proceso.

¿QUÉ ES UNA UTE Y COMO SE CONSTITUYE?

Es un proceso por el cual dos o más se empresas crean una unión temporal para hacer frente a un proyecto común o prestar un servicio determinado. Durante el tiempo que dure la obra o servicio las empresas se convierten en una sola, con su propio número de identificación fiscal y nombre.

Normalmente la unión conlleva la puesta en común de recursos, conocimientos y experiencias. Las empresas en cuestión, al unir recursos pueden ahorrar gran parte de la inversión que tendrían que hacer en el caso de afrontar solas el nuevo proyecto. Además la unión temporal supone un abaratamien-

to de costes y la posibilidad de presentación de una oferta mejor, diversificar riesgos y mejores condiciones para la consecución de avales y financiación.

La constitución de una Unión Temporal de Empresas tiene que hacerse mediante notario en escritura pública. Eso sí, las UTEs contarán con el respaldo de sus empresas miembros, que responderán de manera subsidiaria a las deudas. Los acreedores se dirigirán a las empresas que conforman la unión individualmente, teniendo en cuenta su forma societaria, que responderán solidariamente ante los créditos que se generen.

Las UTEs tienen una duración máxima de la obra o servicio objeto de su unión, y se terminará exactamente

cuando ésta concluya. De todos modos, las UTEs no podrán tener una duración mayor de 25 años, excepto si su objeto es de ejecución de obras y explotación de servicios públicos, en cuyo caso podrían durar hasta 50 años. Una vez termine la obra, se procederá a la liquidación de la unión, no sin antes satisfacer las deudas existentes y repartir los excedentes en función de la aportación de cada una de las empresas.

Una Unión Temporal de Empresas contará con una Junta de Empresarios, un Comité de Gerencia (que será como un Consejo de Administración), un Gerente, y personal técnico y administrativo que se encargará de gestionar todo el volumen de operaciones (contabilidad, nóminas, facturación, etc.).



¿Qué ocurre si una empresa titular de autorización VDN no realiza el visado de su tarjeta ni durante el mes que le corresponde ni el siguiente?

Conforme a la Orden de 23 de julio de 1997 por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia



de autorizaciones de transporte discrecional y privado complementario de viajeros por autobús, la falta de realización del visado o de la aportación de la documentación en el plazo establecido implicará la caducidad de la autorización sin necesidad de revocación expresa por parte de la Administración.

Asimismo, la citada norma permite que las autorizaciones caducadas por falta de visado sean rehabilitadas cuan-

do así se solicite en el plazo de un año, contado a partir del vencimiento del plazo para visar.

En consecuencia, el plazo para visar concluye el último día del mes correspondiente, 31 de octubre en el caso que nos menciona. Pasado el mismo, y sin haber solicitado el trámite la autorización pasa a estar caducada pudiendo ser rehabilitada durante un año a contar desde que terminó el plazo para visar.

Un vehículo, debidamente asegurado, sufre un accidente ocasionando daños por valor de 2.500 euros. La compañía aseguradora del vehículo causante de los daños está declarada en concurso, por lo que no puede hacer frente al pago. ¿Quién cubrirá los daños?

El Consorcio de Compensación de Seguros. Corresponde al Consorcio de Compensación de Seguros indemnizar los daños a las personas y en los bienes cuando la entidad española aseguradora del vehículo con estacionamiento habitual en España hubiera sido declarada judicialmente en concurso.

Ley norma: RD Legislativo 8/2004 Art. 11



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

La sanción es incorrecta, porque la Directiva 96/53/CE, sobre pesos y dimensiones de vehículos, estipula que ningún Estado podrá prohibir el uso en su territorio de un vehículo matriculado en otro Estado miembro, si respeta los valores límite establecidos en la misma, lo que sucede en el

presente caso, pues la longitud máxima permitida por la mencionada Directiva para autobuses de dos ejes es 13,50 metros.

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

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

RESUMEN CIRCULARES INFORMATIVAS AÑO 2017

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

RESUMEN CIRCULARES INFORMATIVAS AÑO 2017

FECHA	CONTENIDO	FECHA	CONTENIDO
22/2017	I.- Inspección jornadas trabajo: nueva Instrucción 1/2017 Dirección General Inspección Trabajo II.- Fiscal: aprobación de las especificaciones técnicas del suministro inmediato de información del IVA III.- Proformatrans: Curso CAP junio 2017	31/2017	I.- Transporte internacional viajeros – nueva tasa por servicios turísticos en Roma y Florencia II.- Cámara Comercio Madrid – ayudas certificación ISO III.- Proformatrans: acciones formativas septiembre 2017
23/2017	I.- Transporte internacional viajeros: nueva tasa Francia Ley Macron, salario mínimo en Luxemburgo y descanso semanal en Europa II.- Proformatrans: Curso CAP inicial viajeros	32/2017	I.- Convocatoria ayudas adquisición vehículos ligeros eficientes II.- Calendario impuestos septiembre III.- Zonas medioambientales europa – APP Green-Zones IV.- Proformatrans: curso CAP 35 h. octubre 2017
24/2017	I.- Web AETRAM – información sobre licitaciones y concursos públicos de la Comunidad de Madrid II.- Fiscal: plazo extraordinario para renunciar a registro mensual del IVA (REDEME) III.- CEIM – firma convenio financiero entre Avalmadrid y Abanca IV.- Calendario de impuestos mes de junio V.- Proformatrans: cursos junio 2017	33/2017	I.- Ayudas y subvenciones: cheque innovación Comunidad Madrid II.- Inversión en PRL subvencionada
25/2017	I.- Restricciones en madrid al tráfico vehículos pesados – World Pride 2017 II.- Ayuntamiento de Madrid: autorizaciones transporte escolar curso 2017/2018 III.- Nuevo Reglamento Protección de Datos	34/2017	I.- Hojas reclamaciones – renovación del Convenio AETRAM-CAM II.- Nueva Consejera de Transportes de la Comunidad de Madrid III.- El Ayuntamiento de Madrid aprueba el Plan A de calidad del aire
26/2017	I.- Transporte internacional viajeros – Alemania II.- Descuentos parking proximidades oficinas de AETRAM III.- Horario verano AETRAM	35/2017	I.- Horario AETRAM – servicio ampliado mediodía II.- Proformatrans – curso de normas y leyes en el transporte
27/2017	I.- Plan MOVEA 2017 II.- Nuevo Reglamento Instalaciones Protección contra Incendios III.- Proformatrans: Curso CAP 35 h. julio 2017	36/2017	I.- Calendario laboral 2018 – Comunidad Madrid II.- Plan formación 2017/2018 – ANETRA Ministerio Fomento III.- Calendario impuestos mes de octubre
28/2017	I.- Comunidad Madrid – habilitaciones transporte escolar y alta/visado autorizaciones transporte regular de uso especial – curso 2017/2018 tramitación telemática obligatoria II.- Ayuntamiento Madrid – paradas provisionales servicios discrecionales turísticos autobus – World Pride 2017 III.- Impuesto actividades económicas – plazo y lugar de ingreso IV.- Calendario impuestos julio	37/2017	I.- Ayuntamiento de Madrid – Plan A Calidad Aire - plazos II.- Fiestas laborales año 2018 III.- Transporte internacional – acuerdo España/Andorra IV.- Proformatrans – cursos formación noviembre 2017
29/2017	I.- Fiscal: novedades impuesto sociedades 2016 II.- Ayudas Avalmadrid – eficiencia energética III.- Notificaciones electronicas – aplicación autofirma	38/2017	I.- Ayuntamiento de Madrid – suspensión temporal de reserva SEA de la C/ Goya II.- 40 Aniversario AETRAM – concurso fotografía III.- Comunidad Madrid – XII Edición Premios Madrid Excelente
30/2017	I.- Clasificación de empresa: justificación solvencia económica y financiera II.- Proformatrans: curso título competencia profesional/capacitación transportista III.- Medidas tributarias incluidas en la Ley Presupuestos Generales Estado IV.- Líneas financieras ico 2017 para empresas y autonomos V.- Proformatrans: cursos CAP 35 h. formación continua – agosto 2017	39/2017	I.- Ley de reformas urgentes del trabajo autónomo II.- Ayuntamiento de Madrid – áreas de prioridad residencial APR – renovación 2017
		40/2017	I.- IPC – transporte de pasajeros en autobús y autocar II.- Proformatrans: curso CAP 35 h. diciembre 2017 III.- Calendario de impuestos mes de noviembre

MARK ELLIOT ZUCKERBERG

FACEBOOK

EL JOVEN QUE REVOLUCIONÓ LAS RELACIONES SOCIALES Y EMPRESARIALES

Mark Elliot Zuckerberg nació el 14 de mayo de 1984. Es un programador informático estadounidense y emprendedor de Internet. Fue cofundador de Facebook en 2004 y actualmente desempeña los cargos de presidente y director ejecutivo. Su valor neto se estima en 74,2 mil millones de US \$ a partir de noviembre de 2017, y en 2016 fue calificado por Forbes como la quinta persona más rica del mundo.



Zuckerberg lanzó Facebook desde su habitación compartida de la Universidad de Harvard el 4 de febrero de 2004. Fue asistido por sus compañeros de habitación de la universidad y compañeros estudiantes de Harvard, Eduardo Saverin, Andrew McCollum, Dustin Moskovitz y Chris Hughes. El grupo luego presentó Facebook a otros campus universitarios. Facebook se expandió rápidamente, llegando a mil millones de usuarios en 2012. Mientras tanto, Zuckerberg estuvo involucrado en varias disputas legales presentadas por otros miembros del grupo, que pidieron compartir la compañía en función de su participación durante la fase de desarrollo de Facebook.

El 24 de mayo de 2007, Zuckerberg anunció Facebook Platform, una plataforma de desarrollo para programadores para crear aplicaciones sociales dentro de Facebook. En cuestión de semanas, se crearon muchas aplicaciones y algunas ya tenían millones de usuarios. Más de 800.000 desarrolladores de todo el mundo crearon aplicaciones para la Plataforma de Facebook. El 23 de julio de 2008, Zuckerberg anunció Facebook Connect, una versión de Facebook Platform para usuarios.

El 6 de noviembre de 2007, Zuckerberg anunció Beacon, un sistema de publicidad social que permite a las personas compartir información con sus amigos de Facebook en función de sus actividades de navegación en otros sitios. Por ejemplo, los vendedores de eBay podrían dejar

que sus amigos conozcan automáticamente lo que tienen a la venta a través de las noticias de Facebook a medida que enumeran los artículos en venta. El programa fue objeto de escrutinio debido a las preocupaciones de privacidad de grupos y usuarios individuales.

En 2007, Zuckerberg fue agregado a la lista TR35 de MIT Technology Review como uno de los 35 innovadores más importantes del mundo menores de 35 años.

Reconocido filántropo

En diciembre de 2012, Zuckerberg y su esposa Priscilla Chan anunciaron que a lo largo de sus vidas aportarían la mayoría de sus riquezas para "promover el potencial humano y promover la igualdad" en el espíritu de The Giving Pledge. El 1 de diciembre de 2015, anunciaron que darían el 99% de sus acciones de Facebook (por un valor aproximado de 45 mil millones de dólares en ese momento) a la Iniciativa Chan-Zuckerberg.

La revista Time ha situado a Zuckerberg entre las 100 personas más ricas e influyentes del mundo y le otorgó su premio Persona del Año.





Presentamos un

DÍA A DÍA MÁS SEGURO



Estamos orgullosos de presentarle nuestro nuevo autobús intercity, el Volvo 8600. Es una oferta que le garantiza la máxima calidad y seguridad, al mismo tiempo que logra una eficiencia de costes y una productividad extraordinarias. Es una solución que se beneficia de los recursos globales y de toda la experiencia del Grupo Volvo. Su durabilidad, la eficiencia en el consumo de combustible y su amplia capacidad son inigualables.

NUEVO VOLVO 8600

Volvo Buses. Driving quality of life

