

RELATÓRIO DO TRAINEESHIP ANTT-UITP

Elisa Guedes Guerra

Especialista em Regulação de Transportes Terrestres

Gerência de Estudos, Acompanhamento e Avaliação do Mercado de Transporte de Passageiros-GEAME

Brasília, 09 de agosto de 2017

1- INTRODUÇÃO

O intercâmbio/estágio profissional foi realizado na Confederação Espanhola de Transporte em Ônibus-CONFEBUS com sede em Madri, na Espanha, no período de 09 de abril a 06 de julho de 2018, sendo regido pelo Edital nº 02, de 23 de novembro de 2017.

A CONFEBUS é uma das associadas da União Internacional de Transporte Público-UITP e foi indicada por esta organização internacional para a realização do estágio, após o acordo estabelecido entre a ANTT e a UITP.

O transporte rodoviário de passageiros de longa distância na Espanha é regulado pelo Ministério do Fomento. Este acumula as funções, que no Brasil, seriam do Ministério dos Transportes e da ANTT (política pública e regulação, respectivamente), além de abranger outras pastas.

O presente relatório é dividido em duas partes: (i) Título I – Atividades Desenvolvidas: apresenta as atividades realizadas durante o estágio profissional e (ii) Título II – Transporte Público Rodoviário de Passageiros operados por ônibus na Espanha: apresenta uma compilação do conhecimento adquirido durante o estágio profissional, subdividido por temas, relativo ao transporte rodoviário coletivo de passageiros na Espanha. As principais fontes utilizadas para compor as informações do Título II foram pesquisas na internet (sites oficiais, estudos etc), em normas da Espanha e da União Europeia, bem como conversas com os empregados da CONFEBUS e com empresários do setor de transporte de passageiros por ônibus.

2- ESTUTURA FUNCIONAL DA CONFEBUS

A Confederação Espanhola de Transporte em Ônibus-CONFEBUS, é uma confederação composta por grandes e médias empresas que prestam o serviço de transporte de passageiros por meio de ônibus, abrangendo o serviço rodoviário de longa distância, o fretamento e serviço urbano, fazendo parte também associações regionais e locais da Espanha que representam também o mesmo setor. A CONFEBUS possui sede em Madri e está localizada dentro da Estação Mendez Álvaro ou Estação Sul, principal terminal de ônibus de Madri e um dos mais modernos da Espanha.

A CONFEBUS representa seus associados em matérias de seu interesse junto a órgãos e entes, tanto públicos como privados, prestando alguns serviços como: cursos de capacitação, assessoria, solicitações junto ao Ministério do Fomento etc.

Na Espanha, existe cerca de 3.400 empresas de transporte rodoviário de passageiros operados por ônibus e uma frota de cerca de 42.000 veículos.

A Confebus possui uma equipe composta das seguintes pessoas:

Rafael Barbadillo- Presidente

Jaime Rodríguez Medal – Diretor Jurídico

Mayi Mora-Figueroa Victoria - Diretora de comunicação

Maria Jose - Diretora Financeira
Natalia Esteban - Administrativo

Título I - ATIVIDADES DESENVOLVIDAS

Dia 09/4/2018:



Na foto acima, da direita para a esquerda: Rafael Barbadillo, presidente da CONFEBUS, Elisa Guerra, servidora da ANTT, Ana Claudia Torresm Servidora da ANTT e Jaime Rodriguez, Diretor Jurídico da CONFEBUS.

Dionisio da UITP (União Internacional de Transporte Público) apresentou-me à Confibus- Confederação Espanhola de Transporte em Ônibus.

Jaime explicou-me, em linhas gerais, o funcionamento do transporte na Espanha. O transporte regular é delegado por meio de concessão (atualmente, há 83 contratos que foram licitados a partir de 2007), já o transporte fretado é delegado por autorização.

Dia 10/4:

Elaborei uma apresentação da ANTT e de suas competências e dei início a leitura de normas sobre transporte da Espanha.

Dia 11/4:

Mais explicações de Jaime, dúvidas esclarecidas. Mostrei ao Jaime a apresentação da ANTT, sobre sua competência geral e, em especial, sobre o serviço de transporte rodoviário de passageiros regulado pela ANTT.

Dia 12/4:

Leitura do Regulamento da União Europeia n. 1073/2009 e sua proposta de alteração que será discutida na jornada com o parlamento europeu que participarei na segunda-feira.

Auxiliei na autenticação de documentos, que serviriam para apresentação em licitação publicada pelo Ministério do Fomento. A Confibus é autorizada a autenticar documentos (análogo a um cartório no Brasil), sendo este serviço prestado a empresas associadas.

Dia 16/4: Jornada de Transporte Público promovido pelo Parlamento da União Europeia



Local: Sede do parlamento europeu em Madrid (endereço: Paseo de la Castellana, 46)

Participaram 02 eurodeputados (español e búlgaro) e representantes do mercado de passageiros (CONFEBUS) e cargas, além do Diretor Geral do Ministerio do Fomento da época, Joaquin del Moral.

Foram debatidas as seguintes propostas:

- Proposta de aplicação de normas sobre motoristas no transporte de cargas deslocados. Sugerem que, se motorista trabalha entre 03 a 05 dias em um mês, aplicam-se as normas laborais do local de trabalho e não da sede da empresa do motorista.

- Proposta de alteração das normas sobre cabotagem no transporte de passageiros (transporte de uma empresa estrangeira em outro país, mas realizando linhas internas/nacionais). Hoje, como regra, não se permite a cabotagem na união europeia, tem que ter a autorização do país em que for prestar o serviço interno (se for apenas de passagem está livre).

Tanto o Ministerio do Fomento como as empresas (com exceção de algumas empresas pequenas) não querem liberar a cabotagem, pois significaria liberar o mercado de transporte regular nacional, que hoje é delegado por concessão e de forma exclusiva. Todos alegam que o transporte espanhol é o 2º com mais qualidade na europa (atrás somente da Irlanda), tem uma das tarifas mais baixas, alta capilaridade e mais frequências que em outros países da união europeia e que o sistema espanhol que deveria ser exportado para os demais países.

17/04: VISITA A ESTAÇÃO SUR DE AUTOBÚS- MENDEZ ALVARO

(por empresarios e membros de sindicato da Dinamarca)



Área de embarque com acesso restrito por meio de portas, com janelas de vidro.



Painel eletrônico com linhas e situação em tempo real.



Serviço de lava-jato oferecido dentro do terminal.



Área para recarga de dispositivos.



Diretor do Terminal, Eloy Fernández Ojeda, mostrando o sinal horizontal no chão para permitir acessibilidade de pessoas com deficiência visual.



Mapa informativo da estação em braile.



Estacionamento da estação com vagas especial e equipamento para recarga de carros elétricos.

O diretor da estação, Eloy Fernández Ojeda, é também diretor da empresa Avanza, que ganhou a licitação e celebrou o contrato de concessão para gestão do terminal. Ele apresentou a estação ao grupo de empresários dinamarqueses.

A estação é uma das mais modernas da Espanha. É bem organizada, está conectada com estações de metrô e trem. Possui acessibilidade horizontal (marcação no chão) e vertical (painel, letras em braile). Preocupa-se com a eficiência energética, entrada de luz natural por vidro, utiliza luzes led e tem aquecimento interno.

O terminal tem 65 lugares para estacionar os ônibus, mas há dias que recebem mais de 1600 ônibus. A eficiência ocorre, pois o terminal cobra uma taxa, concedendo ao motorista 15 minutos para estacionar, sendo que cada minuto adicional é cobrado, o que gera agilidade na operação. O motorista recebe um cartão magnético ao entrar no terminal com o ônibus e passa-o em uma máquina depois que estaciona.

Cobram-se poucos centavos que varia conforme a quilometragem da linha. O terminal ganha também com muitos serviços complementares, como aluguel de lojas, posto de gasolina para os ônibus, lava-jato, estacionamento, caixas eletrônicos e outros serviços.

Recentemente, instalaram local próprio no estacionamento para alugar veículos de passeio elétricos que podem ser recarregados na própria vaga do estacionamento (a estrutura foi feita pelo terminal e os carros foram comprados pelo patrocinador de cerveja Mahou). A exigência foi da prefeitura por conta da necessidade de diminuir poluentes na cidade.

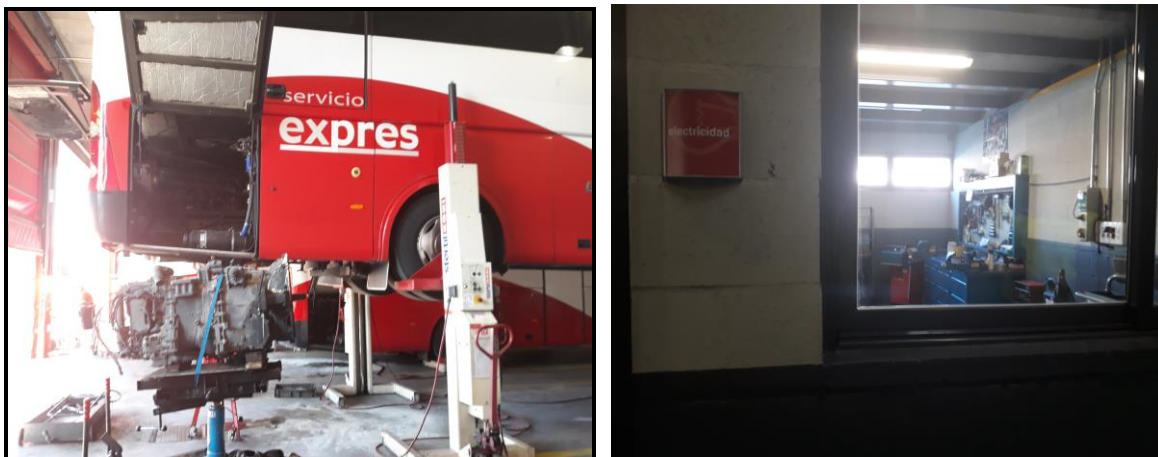
É tudo automatizado, há um sistema que se conecta com o painel central onde informam os horários das linhas, se estão atrasadas ou não. E o uso dos cartões permite atualizar as informações.

Para cada vaga de ônibus há uma entrada determinada de acesso dos passageiros, que só podem entrar depois que o funcionário da empresa abre a porta. Serve principalmente para manter a segurança, além de manter a temperatura e evitar que a poluição do ar entre no interior da estação.

17/04: VISITA À EMPRESA AVANZA



Garagem e fachada da empresa



A esquerda oficina onde há manutenção dos ônibus e a direita local específico para consertos elétricos.

Depois da visita ao terminal, tomamos o ônibus para ir até a empresa Avanza. Esta é líder em serviços urbanos na Espanha e uma das principais empresas em serviço rodoviário de passageiros que atua principalmente em Espanha (mas também em Portugal, México, onde tem sede, e outros países latino-americanos). Hoje a Avanza é denominada de “Multimodal ADO”, atua com terminais, aeroportos, além de transporte de passageiros por ônibus (serviços regulares, fretamento, turismo).

A empresa possui veículos próprios e local próprio para manutenção e reparo de ônibus (permite fazer manutenção de cerca de 200 ônibus). Os ônibus, assim que chegam na empresa são abastecidos, limpos e encaminhados para a manutenção. Usam sistema automático para a manutenção dos ônibus. O sistema elege o óleo específico para cada tipo de veículo e informa quando tem que fazer alguma revisão.

As revisões gerais ocorrem de forma periódica e variam no tempo, dependendo do tipo de veículo e da quilometragem já percorrida (a cada 20 mil km, depois que chega a 40 mil, por exemplo, podem fazer revisão aos 80mil Km.)

A idade média da frota é de 05 anos e seu veículo mais velho tem 14 anos.

Sobre os motoristas, a Espanha exige um certificado de aptidão, que necessita ser renovado e fazer provas a cada 02 anos, mas as empresas oferecem cursos com uma frequência menor, geralmente anual. A empresa preocupa-se em treinar o motorista não só por questão de segurança, como também para economizar mais combustível.

Geralmente os ônibus possuem bafômetro que se usa antes de começar a conduzir. Não é obrigatório por lei, mas muitas empresas utilizam-no (embora os sindicatos dos empregados reclamem e a maioria se recusa a utilizá-lo).

Os ônibus de linhas regulares da empresa possuem uma câmera que tem um sensor de olhos e percebe quando o motorista cochila e chega a vibrar o assento ou o volante para despertar o condutor.

Os ônibus que fazem linhas reguladas pelo Ministerio de Fomento carregam um celular que envia dados diretamente ao ministerio.



A direita bafômetro e a esquerda aparelho que envia dados ao Ministerio do Fomento.

OBS: Há muito leasing para aquisição de ônibus na Espanha. Também é permitido alugar ônibus, mas o fazem, na prática, somente a empresas de um mesmo grupo econômico.

Dia 18/04:

Terminei de ler e elaborei um resumo do Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho de 27 de abril de 2016, que trata de proteção de dados e entrou em vigor em maio de 2018 (v. Anexo I). Jaime me pediu para avaliar o impacto para as empresas de transporte. É uma norma extremamente extensa (há 178 considerandos), com muitos conceitos e regras.

Dia 19/04: Assembleia Geral da CONFEBUS



Realizado na sala Goya do IFEMA- Feria de Madri.

Ato formal anual da Confibus, em que se aprovaram as contas, apresentaram as principais atividades do ano anterior e desafios a seguir, bem como trabalhos em andamento.

Houve participação do Diretor-Geral do Ministério do Fomento, Joaquin de Moral. Este mencionou sobre a alteração da Lei de contratos públicos e sobre os novos editais que saíram recentemente de concessão, em que se reduziu o peso da parte econômica (tarifas) e aumentou o peso dos quesitos de eficiência e qualidade. Citou, ainda, a jornada que teve no Parlamento Europeu sobre a liberalização do serviço de transporte e disse que o governo quer defender o modelo espanhol de concessão e de exclusividade, pois dá certo. Também mencionou que os novos prazos de concessão que são menores que 05 anos estão de acordo com a lei referida. Disse que se o prazo for inferior a 05 anos e suficiente para pagar os investimentos, ele é válido.

Por fim, o Diretor-Geral abordou a proposta de alteração do Real Decreto nº 1211/1990- ROTT (Regulamento do Ordenamento de Transporte Terrestres), uma das principais normas do setor: uma delas seria reduzir o número mínimo de veículos exigidos para uma empresa operar (hoje são 05 veículos por empresa), mas mencionou que, por outro lado, os exames para ser transportador e outros critérios ficariam mais rigorosos.

Quanto a participação do mercado, houve um empresário que mencionou a necessidade de curso para formação de motoristas e mecânicos que estão em falta.

O Presidente da Confibus, Rafael Barbadillo, citou o projeto de lei que visa reduzir a idade mínima do motorista de 24 anos para 18 anos. Ele também mencionou que o presidente da ANETRA (uma associação de empresas de transporte de ônibus, mas composta por empresas menor porte), que compõe o Comitê de Transporte no Ministério do Fomento pediu sua renúncia ao Comitê. Este senhor representa a ANETRA e adotou esta medida como forma de demonstrar que não está de acordo com a posição do governo e da Confibus sobre a proposta de alteração do Regulamento UE n. 1079/09, pois deseja que o mercado seja livre a todos.

Dia 24/4: Jornada sobre Mobilidade Inteligente e Inovadora para o Transporte de Passageiros Terrestre

Local: Universidad de Nebrija, em função de um convênio, recém realizado, entre a CONFEBUS e a Fundação Corell. O evento ocorreu durante toda a manhã e foi aberto pelo presidente da Confibus Rafael Barbadillo.

Rafael Barbadillo, presidente de Confibus, comentou que *“las principales empresas de Silicon Valley, además de en salud, están invirtiendo mucho en como mejorar el transporte, lo que demuestra su importancia. Si el sector de la aviación creó Amadeus, sería deseable realizar algo similar en nuestro Sector. También favorecería en gran medida tener tarjetas de fidelización. Las nuevas tecnologías ya existen, ahora solo hay que aplicarlas”*.

Javier Iglesias, responsável de Contas Públicas de Daimler Buses. Iniciou com um funcionário da Daimler que apresentou a evolução dos ônibus até chegar ao ônibus autônomo. Este *“começou em 2013 com Mercedes-Benz Clase S, seguiu em 2015 com o Actros Highway Pilot, e para 2016, chegou o Future Bus, que segue os anteriores. Há tendência a pensar que a condução autônoma carece de condutor, mas a legislação atual não permite isso, embora se pode chegar a uma quase nula atenção do condutor”*.

Ele menciona que hoje já é possível ônibus autônomo em vias controladas, mas que um totalmente autônomo e em vias urbanas acredita que vai demorar ainda para ter (talvez em 2030), pois tem que adaptar algumas falhas de sistema e a legislação. Menciona que estão fazendo testes ainda.

“No es lo mismo conducción autónoma por carretera que en un entorno urbano. El Future Bus posee gran cantidad de cámaras, sistemas, radares de corto y largo alcance y GPS

para funcionar autónomo, y si algo falla, se produce un aviso a la central. Otro factor importante es la comunicación entre el vehículo e infraestructuras de la vía, principalmente semáforos. También para más adelante se busca la comunicación entre vehículos”.

Javier Iglesias también menciona três características a ter em conta na nova mobilidade: conectividade, eficiência e segurança.



Alexandra Delgado, doutora arquiteta urbanista falou sobre a correlação entre o aumento de habitantes na Comunidad de Madrid no séc. XX e começo do XXI e as medidas na mobilidade necesarias para satisfazer este crescimento populacional. No séc. XX, o veículo privado é o protagonista da mobilidade das pessoas, enquanto que, no Sec. XXI a aposta das administrações é pelo transporte público, o que produziu uma mudança de paradigma, ao menos no município de Madrid, capital.

Rocío Viñas, subdiretora geral de Cooperação e Inovação de Ineco, falou sobre o Plano de Inovação para o Transporte e Infraestruturas do Ministerio de Fomento e que foi apresentado a sociedade por Íñigo de la Serna, o Ministro do Fomento em noviembre de 2017. ‘*El por qué del Plan, es que faltaba una estrategia común, algo también necesario de cara a proyectos y fondos europeos. Cuatro objetivos a alcanzar: acelerar la incorporación de la tecnología al servicio ciudadano, elevar la rentabilidad de inversiones, hacer de España un lugar de referencia en innovación y movilizar la inversión extranjera*’. Viñas también explicou como a estratégia se baseia em quatro eixos (com 22 linhas estratégicas y 70 iniciativas): experiência do usuário, rotas inteligentes, eficiência energética e sustentabilidade e plataformas inteligentes.

Álvaro Fernández, Diretor Geral da EMT Madrid, moderou a primeira mesa redonda da jornada, que contou com a participação de **Benito Páramo**, diretor de Soluções de Movilidade de Gas Natural Fenosa, **Francisco Javier Gómez**, subdiretor de Planejamento Estratégico do CRTM – Consórcio regional de Madri e **José Javier Muruzábal**, vicepresidente de Taryet TRN. ‘*EMT de Madrid está intentando pasar de ser una empresa de autobuses a empresa proveedora de movilidad*’, disse Fernández. Páramo asseverou que o transporte atual não é sustentável pela dependência do petróleo (95%) e por causa da contaminação local e global. O gás natural significa uma diversificação e tem preço inferior e mais estável, ademais de reduzir as emisiones de NO2 e partículas, sem esquecer que o gás natural é 100% compatível com o biometano, que se obtém de resíduos.

“El CRTM no puede olvidarse de los operadores que se encargan de las distintas líneas de la Comunidad, a la hora de realizar los desarrollos tecnológicos. Para controlar los autobuses de la región contamos con el Citram (Centro de Innovación y Gestión del Transporte), que incluye 45 centros de control, unas 20.000 cámaras y 6.000 paneles. Asimismo, cuenta con información multimodal en tiempo real: módulo de alertas tempranas, sistema de gestión de intercambiadores, supervisión intermodal mediante cámaras, módulo de incidencias, etc...”, informó Gómez.

Muruzábal indicou as vantagens do novo *Carril Bus-VAO* (via exclusiva para ônibus) que terá a A2, entre Alcalá de Henares y Madrid (20 km), onde se reservará a via esquerda nas horas de pico, para os ônibus e veículos VAO. Com o mesmo sistema na via A6, aumentaram os usuarios do transporte público em 12%. È prevista uma economia de cerca de 18-21 minutos para os usuários de ônibus. *“Habrá balizas luminosas para señalar el carril (en color verde se puede usar por todo el mundo y en naranja no) y cámaras para controlar a los infractores. Cuatro serán los embarques con itinerario destino Madrid (Avenida América): M300, Torrejón de Ardoz, Coslada y Canillejas. Una vez dentro del carril, hay que mantenerse hasta el siguiente punto de salida”*.

Segunda mesa redonda sobre o impacto tecnológico e rentabilidade financeira do Setor. Abriu e moderou a mesa o Diretor de sector de Produto da Continental, Walter Herrmann. O Diretor Geral de Movelia, **Santiago Vallejo**, afirmou que a experiência do usuário *“se está convirtiendo en el centro de todos los esfuerzos”*, pois na Espanha *“hay más de cuatro millones de domicilios sin vehículos, algo que el autobús solventa, pues el 60% de desplazamientos se hacen en autobús (29,4% en coche, 10% en avión y 0,6% por el mar)”*. Concluiu afirmando que os passageiros hoje demandam flexibilidade e qualidade do serviço, algo que se consegue, em grande parte, pela digitalização.

O diretor ejecutivo de Lowbus, **Eduardo Torres**, disse que Lowbus *“es la única empresa de nueva creación que apuesta por el emprendimiento”*, e sobre a digitalização apontou que *“es lenta y creemos que hay que llegar a ella poco a poco. Nuestra solución va encaminada hacia una plataforma que conecte todas las empresas del Sector para que puedan comunicarse”*. Por último, o assessor senior de Amadeus IT Group SA, **Felipe González Abad**, destacou especialmente o tema da multimodalidade, pois *“la oferta de una compañía de autobús con líneas regulares puede ser comparable a la de una aerolínea con vuelos regulares”*. A multimodalidad tem vantagens *“tanto para los viajeros (tienen la garantía de agencias de viaje y transportistas por la compra que realizan), como para compañías de buses (pueden disponer de una red comercial mundial creada por las compañías aéreas), aéreas, y agencias de viaje (aumentan su gama de productos y por consiguiente sus ingresos)”*, concluiu González.

Dia 25/4

OBS: Confibus (Rafael e Jaime) ficaram das 10h até 5h da manhã na negociação com os sindicatos dos trabalhadores, devido à greve existente no transporte interurbano/metropolitano e firmaram um acordo prévio.

Dias 03 e 04 de Maio de 2018: VISITA AO CONSÓRCIO REGIONAL DE TRANSPORTES DE MADRID- CRTM

Dia 03/05: VISITA AO CITRAM-

Sr. Francisco Gómez López (Coordenador de desenvolvimento e estratégia)



Foto da sala de operações do CITRAM.

Foi apresentado o Citram para mim e Ana Cláudia. O CITRAM é um centro de controle operacional de todos os modos de transporte que o consórcio atua (metro, ônibus urbano, metropolitano, interurbano e trem cercanías- renfe só possui acordo tarifário). Possui mais de 10 mil câmeras e visa receber informações de incidentes dentre outros fatos e compartilhá-las com os operadores de outros modos de transporte. Possuem informações em tempo real, 24 horas por dia.

Os operadores são obrigados a ter seu próprio centro de controle, mas o CITRAM centraliza as informações e repassa-as aos próprios operadores, além das demais áreas competentes do CRTM (fiscalização, operacional etc).

As pessoas que trabalham no CITRAM só olham as telas que interessam (quando há um incidente ou um evento importante em determinado local e hora). As imagens não ficam gravadas. O Citram possui acordo com os diversos operadores e órgãos para ceder as imagens.

O CITRAM pode, por exemplo, verificar um grupo grande de pessoas na rua após um jogo de futebol, indo em direção ao metrô e informar ao metrô esta ocorrência, pois o metrô não tem a imagem das ruas. Ou também pode o CITRAM informar ao metrô que uma linha de ônibus teve problemas e solicitar ajuste da frequência do metrô ou vice-versa.

Dia 04/05: VISITA AO CRTM

9h-11h: Elena Tarruella

Responsável pela parte operacional do serviço de transporte de ônibus (alterações de itinerário, frequência, reclamações de usuários etc).

Fazem relatórios periódicos pelo SAE (*sistema de ayuda a la explotación*). Este sistema é que reúne as informações de viagem que se encontra dentro do ônibus (embarcado). Demorou cerca de 03 a 04 anos para ser implantado por todos operadores. Tiveram problemas na implantação, pois se permite que a empresa use qualquer sistema/marca, mas que obedeça ao padrão estabelecido pelo consórcio, como codificações das linhas, sentidos etc.

Possuem muitos problemas de sombra de sinal em algumas áreas como serra e área subterrânea. Tem uma margem de 5% de erro estes dados. Por isto, cruzam as informações do sistema com os relatórios enviados pelas empresas (estas podem pedir que altere o relatório automático do SAE neste percentual de margen de erro), e também com as informações recebidas pelo CITRAM.

As empresas enviam, a cada 15 dias, relatórios de frequência e horários e o consórcio verifica se estão cumprindo as rotas e horários. Os contratos pedem 95% de cumprimento dos

horários e itinerários na média anual e a grande maioria cumpre. Estão pensando, inclusive, em aumentar este percentual de cumprimento.

Quando há algum problema ou reclamação, ligam para as empresas para solucionar e normalmente resolvem. O consórcio possui uma boa relação com as empresas. Não costumam aplicar multas. Estas deveriam ocorrer anualmente, mas na prática ainda não aplicam as bonificações e penalidades dos indicadores de qualidade.

No serviço interurbano, há mais de 2.000 ônibus, composta por 30 empresas em 07 concessões que não foram licitadas. Até 2020, irão decidir se farão licitação.

A subvenção do governo é muito forte, cerca de 54 % a 60% dos gastos é pago pelo setor público.

04/05: VISITA AO CRTM

11h-12h: Carmen Sanz

Responsável pela parte comercial: Distribuição dos cartões de transporte entre os diversos operadores (ônibus, renfe e metrô). Tais operadores são obrigados a terem instaladas as tecnologias para receberem os cartões sem contato.

Mencionou que possui acordo com o Banco Bankia que ganhou uma licitação, onde se pode fazer recarga dos cartões de transporte.

A comunidade de Madrid está dividida em 06 zonas tarifárias, cujo critério estabelecido foi a distância. Com isto, compram-se os abonos, conforme as zonas e os preços variam também.

Há 03 tipos de usuários:

1- Esporádico: este usa o bilhete simples e paga o custo completo do transporte.

2- Intermediário: normalmente não usa muitos modos de transporte e possui um desconto de 20 a 30% com relação ao bilhete simples. Compram os cartões de 10 viagens que é anônimo e qualquer pessoa utiliza.

3- Frequente: abono mensal ou anual. Neste há maior subvenção e o preço não cobre todos os custos. O cartão é pessoal, usados em vários modos de transporte. Representa cerca de 70% dos usuários e que pagam menos proporcionalmente aos demais usuários.

Dentre os abonos:

- **Crianças até 7 anos** não pagam (entre 3 a 7 anos) e possuem cartão verde que, quando passa na máquina, possui um sinal diferente do abono comum e serve para controlar e evitar fraudes.

- **Jovem de 7 a 25 anos:** pagam 20 euros por qualquer zona

- **Adulto (26 a 64 anos):** pagam valor normal (54,60€ zona A)

- **Idosos (maior que 65 anos):** pagam 12,30 euros (tarifa única também)-tarifa menor da europa (mas há países que são gratuitos).

OBS: Ainda há mais descontos, para PNE, pessoas com 03 filhos (20% desconto), com mais de 03 filhos (50% de desconto). Se de baixa renda e PNE paga 10% do custo (6,30 euros por mês).

Há também certa subvenção cruzada entre os usuários.

A maioria dos contratos remuneram a tarifa por custo do Km produzido (ou seja, pela oferta produzida) e não pela capacidade de passageiros. Isso gera certos problemas para avaliar alguns indicadores de desempenho.

12h as 13:30h- Gorra Ferrer Cuida das questões de qualidade

Há uma norma da União Europeia que baseou os indicadores de qualidade exigidos pelas empresas: UNE EN 13816 (há outras mais específicas: UNE 152001-1 transporte de larga distância, UNE 152001-2 transporte regional; UNE 152001-3 transporte interurbano).

Há um sistema de bonificações e penalizações que traduzem, normalmente, em descontos ou ganhos financeiros aos operadores. Estes poderiam ganhar 3% a mais de dinheiro. Na prática, ainda não se aplica este sistema, devido a algumas dificuldades para aplicar alguns indicadores.

No total são 32 indicadores relativos a questões de informação, avaliação do usuário, oferta do serviço etc. Depende muito dos dados do SAE (sistema de ayuda a la explotación).

Sugeriram a nós, antes de implementar um sistema de indicador, ter um histórico de dados para saber quais índices exigir das empresas (para serem mais reais e permitir avaliar se houve melhora ou não com a implantação do sistema de indicador).

Também sugerem colocar os indicadores baseados mais em resultados, pois há alguns indicadores que exigem das empresas cumprirem protocolos e procedimentos que são difíceis de controlar/mensurar (Ex: planos de manutenção, limpeza e conservação de veículos, exigem alguns protocolos para serem seguidos quando há avaria no veículo). Ademais, mencionaram que exigem muitas certificações que são fáceis de serem obtidas na Europa.

Um dos indicadores é a ocupação. Contudo, não conseguem utilizá-lo para avaliar, pois não possuem controle de quantas pessoas desembarcam e também porque hoje se remunera a empresa por km ofertado, não importando quantos passageiros utilizam o serviço (antes era por passageiro e pensam em voltar a pagar por passageiro).

As informações que alimentam os indicadores provêm de diversas fontes: SAE, queixas, CITRAM; fiscalização etc.

Há indicadores que só penalizam, outros só bonificam ou os dois, ou ainda os que são neutros e não possuem consequência.

As penas no sistema de indicadores são anuais e somente pecuniárias (multa), embora exista suspensão e advertência.

Questões de trânsito, como pneus e Inspeção veicular, são aplicadas pelos órgãos de trânsito (*Dirección General de Tráfico*) e não pelo consórcio, este sanciona somente por questões relativas ao transporte. O CRTM, na parte de segurança, avalia mais se há certificados, planos de contingência, número de acidentes, se segue os protocolos...

Dia 08/05: REUNIÃO DO COMITÊ NACIONAL DE TRANSPORTE POR RODOVIA

Às 10h, presenciei a reunião, ocorrida no Ministério do Fomento, em que participa a CONFEBUS e representantes de outros setores (agências de viagens, taxis, representantes de Uber e Cabify etc).

Na reunião, não houve participação de membros do governo, mas apenas discussão de temas para que o setor opine e encaminhe ao Ministério posteriormente.

A reunião contou com a seguinte Ordem do dia:

1º.- Aprovação da ata da reunião anterior:

2º.- Tributação de combustível: Opinarão por encaminhar proposta para não aumentar os tributos sobre o transporte público, mas apenas sobre o individual.

3º.-Ordem que modifica os Anexos II, XI e XVIII do Regulamento Geral de Veículos. A normativa classifica os veículos e obriga-os a ter adesivos que identificam a classe do veículo, conforme o grau de emissão de poluentes.

4º.-Plano de Ajudas a veículos movidos com energias alternativas.

O plano apresenta benefícios para a aquisição de veículos movidos a energia elétrica. Opinaram por encaminhar proposta, solicitando a extensão dos benefícios a outras fontes de energia como o gás, pois hoje os veículos elétricos são mais caros e não há infraestrutura para fazer recargas, sobretudo nas rodovias para os ônibus.

5º.- Assuntos varios.

Obs: Houve intenso debate entre o representante dos taxistas e o das empresas que usam plataformas colaborativas.

Dia 08/05: APRESENTAÇÃO DOS RESULTADOS DO PLANO DE FISCALIZAÇÃO DE 2017

12:00h– local: Ministerio do fomento

Fomos a outra sala e a área de fiscalização apresentou dados numéricos sobre os resultados do plano de fiscalização de 2017 (o plano de fiscalização de 2018 parece que foi apresentado final de 2017). Verificou-se, na maior parte dos casos, que houve aumento do número de inspeções e aplicação de sanções, mas dois representantes das empresas cobraram mais ações para coibir o transporte sem autorização (clandestino). A seguir trecho publicado sobre os resultados do plano de 2017:

“Según los datos presentados, se incoaron 2.384 expedientes de transporte de viajeros (+19,62%) y se resolvieron 1.647 (-5,62%) con respecto a 2016. Por carencia de autorización de viajeros, el número de expedientes incoados ascendió en un 25,92% y hubo un -14,99% en el número de expedientes resueltos. La Guardia civil controló 13.777 vehículos.

En el transporte internacional hubo un aumento en el número de expedientes incoados y resueltos (+14,38% y +13,73% respectivamente) con respecto a 2016, cuyo porcentaje fue más abultado en el transporte escolar y de menores (+33,06% en expedientes incoados y +27,14% en número de expedientes resueltos).

En cuanto al plan específico de control para plataformas digitales de contratación de servicios de transporte de viajeros de turismo particulares, se pusieron de manifiesto los importantes aumentos respecto al número de actuaciones (+101,44%), denuncias (+347,19%), infracciones detectadas (+346,75%) y expedientes sancionadores (+346,75) respecto a 2016.

Dia 10/05:

Jaime solicitou que pesquisasse sobre os limites de velocidades nas rodovias de Espanha. Foi encontrado um mapa de estradas fornecido pelo Minsitério do fomento (<http://www.fomento.es/NR/rdonlyres/621E118D-7983-4762-B374-D2A257834175/145256/MapaVelocidades2016.pdf>)

A Confibus pretende propor aumento do limite de velocidade para ônibus nas rodovias, que hoje é de 100 Km/h para 110Km/h. Devem argumentar a diminuição de emissão de poluentes, o aumento da eficiência do serviço, além de os ônibus hoje terem mais tecnologia e segurança que antigamente.

Jaime solicitou que atualizasse um guia sobre restrições de acesso (zonas de baixa emissão de poluentes, restrições de veículos em zonas e horários etc) a algumas cidades de países da União Europeia. A atualização foi realizada, utilizando como fonte de dados o site: <http://urbanaccessregulations.eu/>

Dia 17/05: Reunião da Comissão Executiva e Junta diretiva da Confibus na Iveco.



Na reunião foram discutidos assuntos diversos de interesse dos empresários de transporte de passageiros. Depois da reunião, foi apresentada a fábrica da Iveco em Madrid e conhecemos o processo de produção de caminhões (um caminhão leva 40h horas para ser montado, produzem cerca de 134 caminhões ao dia e cada um é diferente do outro, sendo que, em 01 ano, apenas 2 ou 3 unidades são iguais). Depois foi oferecido um almoço no local.

Dia 22/05: SEMINÁRIO: “ADAPTAÇÃO DA EMPRESA E EVOLUÇÃO JURISPRUDENCIAL EM MATERIA DE COMPLIANCE”. (9:15-13h)

Evento foi promovido pela ACOFES-ASOCIACIÓN DE COMPLIANCE DE ESPAÑA



Eventoda ACOFES foi realizado no Hotel Elba, Madrid.

Trataram dos seguintes temas:

- **Responsabilidade penal das pessoas jurídicas** (D. Alejandro Abascal, magistrado adscrito ao Tribunal Superior de Justicia de Madrid)

Na Espanha, há delitos específicos que podem ser cometidos por pessoas jurídica (ex: sonegação fiscal, lavagem de dinheiro, aborto, terrorismo, corrupção, segurança viária etc).

- **Responsabilidade penal dos administradores** (Bartolomé Vargas, Ponente-fiscal de sala del Tribunal Supremo, Fiscal de Seguridad Vial)
- **Corrupção Internacional (Ricardo Rodriguez, Magistrado penal)**
- **Compliance e direitos fundamentais do trabalhador** (D. Manuel Marchena, Presidente da sala segunda do Tribunal Supremo)

As empresas precisam ter um plano de prevenção de delitos. Se não possuem, não significa que cometeram um crime, mas já é um mal sinal).

Para que a pessoa jurídica seja responsável deve comprovar que a empresa teve proveito (essencial).

Os direitos fundamentais são um limite para o poder de investigação da empresa sobre o empregado. Ex: a intimidade do empregado, mas ela pode ser renunciada (colocam cláusula nos convênios coletivos no sentido do empregado permitir que a empresa tenha acesso aos sites que o empregado acessa- caso da sentença de 26/9/2007). No entanto, entende que não há como renunciar ao direito de inviolabilidade das comunicações (e-mail), só pode mediante autorização judicial. Neste caso, não pode a empresa acessar e-mail pessoal do empregado, nem que ele permita no convênio coletivo (caso da sentença de 16/7/14).

Dia 28/05: Jornada sobre a Normativa Social Europeia de Transporte, Harmonização, Controle e Flexibilidade.

Local: Conselho Econômico e Social, Madrid.

9:00h- 14:00h



Temas:

- Transporte Europeo por rodovia: pacotes legislativos mercadorias e passageiros
Eurodeputada Inês Ayala

- Novas tecnologias, condução autônoma e legislação

Apresentações:

- Mercedes-benz Trucks España (Alberto Merino)

Apresentou a evolução dos caminhões no decorrer do tempo e os novos modelos de caminhões

- Continental Automotive Spain (Walter Herrmann)

Apresentou novas tecnologias como o Smart tacógrafo (este depois foi questionado por um apresentador no sentido que ainda possui problemas, pois não indica no mapa o local geográfico exato do veículo.)

- Harmonização da normativa e flexibilidade. Pacotes legislativos de mercadorias e passageiros. Análises e debate

Moderador: Alfonso Sanchez (ex Subdiretor de Fiscalização do Ministerio do Fomento)

Participantes:

Pedro Conejero (consejo Transporte Caudete e patrono da Fundação Corell), Mathias Maedge (Delegado Geral da IRU). Roberto Parrillo (Presidente ETF- associação de trabalhadores transp.), Jaime Rodriguez (Director Confibus)

Discutiram sobre a proposta de alteração da normativa do pacote de mercadorias (Pretende limitar o transporte internacional, cabotagem, de mercadorias em rodovias a dias limitados ao mês e outras medidas). Foi comentad, apenas por Jaime, a proposta de alteração do Regulamento 1073/2009 de liberalização do transporte internacional para mais de 100Km. Ele afirmou que o sistema de concessão espanhol funciona, com tarifas baixas, eficiência, grande abrangência das linhas (mescla de linhas rentáveis e não rentáveis).

Mesa redonda: Participação de grupos parlamentares espanhóis de alguns partidos (UGT, Podemos, Socialista, Popular e Ciudadanos).

Fechamento: falaram o Diretor Geral de Transportes do Ministério do Fomento (Joaquín del Moral) e Rafael Barbadillo. O primeiro manteve sua posição no sentido de não apoiar a reforma pretendida do Regulamento 1973/2009 do parlamento europeu, mencionando que o sistema concessional espanhol funciona bem a custo zero para a administração.

Dia 31/05 - I Reunião do Comitê de licitação da CONFEBUS

Particpei da reunião do Comitê de licitação constituída no âmbito da CONFEBUS e realizada na sala de reuniões do Terminal Mendez Álvaro, local da sede da Confibus.

A comissão tem por objetivo estabelecer critérios para servir de base para os editais de licitação de transportes na Espanha. Pretendem apresentar sua proposta às administrações centrais, autonômicas e locais que licitam os diversos tipos de transporte (regular de uso geral e especial, incluindo também transporte escolar).

Começaram a definir os pontos essenciais que devem estar contemplados nos editais, como: solvência econômica, técnica e prazo do contrato. São favoráveis a exigência de garantia provisória (um representante apontou a necessidade de estabelecer prazo limite para esta garantia, eis que algumas administrações demoram em licitar).

As empresas devem demonstrar faturamento suficiente, de acordo com o serviço licitado; os veículos devem estar vinculados apenas ao serviço daquele contrato (não poderia usar em outros contratos); devem exigir certificados mínimos ISO 9000 e 14000, devem exigir plano de exploração que justifique o preço e custos ofertados. Na questão de preços temerários, surgiu o tema da necessidade de justificar a possibilidade de ofertas de tarifas muito baixas e não poderia permitir a justificativa de preço mais baixo em razão da prestação conjunta com outro serviço de outro contrato (pois a atividade deveria ser viável por si só).

Percebe-se um consenso dos empresarios em estabelecer mais requisitos técnicos e econômicos, a fim de beneficiar as empresas que estão mais estruturadas (maiores empresas) e afastar licitantes aventureiros ou empresas menores.

Dia 7/6: Estudo sobre acessibilidade do Parlamento Europeu

Elaborei um resumo sobre um estudo recente do Parlamento Europeu sobre acessibilidade no transporte e no setor de turismo na União Europeia (acesso ao estudo pelo link abaixo).

[http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/617465/IPOL_STU\(2018\)617465_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/617465/IPOL_STU(2018)617465_EN.pdf)

Mandei email a Jaime com o resumo, conforme abaixo:

Resumo:

El estudio trata del tema de accesibilidad en el transporte y en el sector de turismo (esto en general, que incluye hoteles, ocio y transporte).

Con relación al tema de transporte, esto fue repartido en transporte local y de largo recorrido, pero incluye todos los modos de transporte.

Como metodología, el estudio se basó en búsqueda a otros estudios anteriores sobre accesibilidad, hicieran también encuestas y workshops en variados sitios. Por esto, creo que los datos encontrados sean más subjetivos, quiero decir, resultan de la reunión de los estudios y la opinión de usuarios, de la administración y otras personas más.

Pero creo que sirve para tener un buen panorama general de la accesibilidad en el transporte y sus desafíos.

Primeramente, sobre un análisis del reglamento (UE) n. 181/2011, concluyen que no deben sólo cubrir servicios de largo recorrido, pero también servicios urbanos y regionales. Creen que los países de UE deben proporcionar un porcentaje armonizado mínimo de terminales accesibles en todo país y que deben ser creados manuales para entrenamiento del personal de las empresas (pag. 55).

Con la publicación del Reglamento sobre Accesibilidad Europea ("European Accessibility Act"), terá que ser revisada la legislación sectorial (de transporte).

El estudio repartió los países en 08 grupos con relación al nivel de accesibilidad (pag. 70, tabla 6):

1- "Front-runners": países más pequeños, como Malta, Estonia, Cyprus, dónde es más fácil aplicar medios para tener accesibilidad y controlarla.

2- Auto-regulados (países nórdicos y RU): el nivel de accesibilidad está bueno, pero hay mucha variación en el país.

3- Mejoradores (Francia, Alemania, Finlandia y Holanda): Son los candidatos a tener mejor nivel de accesibilidad en el futuro.

4- Provincial (España, Italia, Austria y Bélgica): hay mucha variación el nivel de accesibilidad en el país. Necesitan: tener un mínimo de requisitos de accesibilidad de transporte en el país, armonizar un mínimo de capacitación en el personal de las empresas y en el nivel de información por todo el país.

5-Mesclado: Buena accesibilidad en transporte de larga distancia, pero no tanto en transporte local.

6-Falta de implementación en la legislación.

7-Comienzo tardío: hay legislación pero la aplicación debe tardar mucho a ocurrir.

8- Pocas realizaciones: necesita mejoras en la leyes y en su aplicación.

Con relación al nivel de accesibilidad en el sector de turismo, hay 3 grupos:

1. Front-runners: En lo cual se incluye España. Los países y las regiones han llevado a cabo uno o más desarrollos de programas de accesibilidad a nivel nacional o regional, con apoyo público y / o legislación. Pero la evaluación en general es de justo hasta bueno y ninguno es considerado excelente.

2- Improvers (mejoradores): Son bien evaluados en algunas áreas, pero no en otras.

3- Entrantes, tardíos y de bajo rendimiento.

PRINCIPALES RECOMENDACIONES AL TRANSPORTE LOCAL (pag. 89):

-Necesita más información sobre la accesibilidad del transporte y que sean padronizadas en nivel europeo.

-La accesibilidad debe llegar en suburbios y áreas rurales, además de los centros urbanos. El énfasis también debe poner en intercambios de modos de transporte.

- Trenes y autobuses son los modos con menos accesibilidad. Por lo menos 1/3 de los vehículos necesitan ser accesibles. para fornecer una frecuencia mínima aceptable.

- Necesitan tener información más accesible y utilizar más aplicativos y canales de redes sociales.

Sobre el uso de los distintos modos de transporte por las personas con discapacidad, el transporte público no es lo más utilizado.

*-80,6% no utilizan autocares y 26,6% no utilizan autobuses. (figura 16, pag. 93). - ----
Con relación a la frecuencia, 55,6% nunca utilizan autobuses y 80.6% nunca utilizan autocares (figura 17).*

- 66,7% creen que los autobuses no son muy accesibles o no son accesibles, dando énfasis a la falta de condiciones para sillas de ruedas , al poco espacio para maniobrar adentro que los hace sentir inseguros, mientras algunos mencionaron la mentalidad y actitud de los conductores hacia a las personas con discapacidad. Sin embargo, son evaluados como positivo la bajada del piso y las rampas (aunque, no en todos vehículos).

PRINCIPALES RECOMENDACIONES AL TRANSPORTE DE LARGO RECORRIDO
(pag. 96):

- Principales barreras son: la falta de accesibilidad en los vehículos y estaciones, así como el procedimiento de embarque, falta de implementación de la legislación existente.

- Las rampas móviles (de bajo peso) pueden resolver problemas de mal funcionamiento del equipo en las estaciones y para vehículos.

- La capacitación de las personas en transporte de largo recorrido es mejor que el local, pero entre los modos de transporte el modo por autocares es lo que tiene la peor evaluación.

- necesario uso de herramientas electrónicas accesibles para reservas y compras de billetes.

Los servicios de autocares son evaluados como no muy accesibles. Tienen escaleras sin rampas y pocos vehículos accesibles. (pag. 100).

En el sector de transporte en general es necesario capacitación del personal, más herramientas digitales, más informaciones accesibles, que sean concisas, claras, actualizadas y frecuentes (pag. 103).

Recomendo mirar las figuras 42 y 43 (paginas 145 y 146) donde se menciona los puntos fuertes y debilidades

Como mejores prácticas en transporte local, España se encuentra en cuarta posición (4,4%)- pag. 151

Ejemplos de mejores prácticas en España (mirar el estudio del anejo [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/617465/IPOL_STU\(2018\)617465\(ANN01\)_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/617465/IPOL_STU(2018)617465(ANN01)_EN.pdf)):

- Ávila: acceso al transporte local- pag. 39

- Barcelona: máquina para venta de billete- pag. 58

- Burgos: Información en tiempo real- pag. 60

- Madrid: Tecnología de la información y comunicación- pag. 77

- páginas 99, 106 y 115 (información consistente en España, ejemplo de la Fundación

Once)

-pag 237: puntos fuertes y debilidades en general en España:

Fuentes:

• Public Transport Accessibility regulated on the Law of 2003, but Autonomous Regions regulate that in their territories. • Abolished completely pre-notification for assistance at major rail stations. • According to a Law of 2015, travel agencies must facilitate information in appropriate, accessible and understandable formats. Content accessibility of public web sites must be achieved after end of 2012 but on “average level”.

Debilidades:

Accessibility of PT vehicles and infrastructure incorporates an accessibility assessment (fifth provision of 2003 Law) that examines alternatives and determines technical solutions needed to ensure universal accessibility. The term “alternatives” can be misinterpreted. • ICT accessibility is promoted (2003 Law) but not a legal obligation overall.

Dia 14/06: Curso masterclass Confibus: “Novo Paradigma do transporte de passageiros. Desafios e oportunidades da digitalização” (10h a 12h)

Local: Sede da Confibus (sala de reunião).

Participantes: TomTom Telematics, VEOX Sistemas y Movilidad e GantaBI,

TOMTOM TELEMATICS- Carlos Ontiveros

É líder na europa e líder em gestão de frota.

Possui mais de 03 milhões de quilômetros cartografados em 40 países. Mais de 400 milhões de dispositivos conectados a seu sistema.

Oferece uma plataforma segura de gestão de dados com certificado ISO 27001. Hoje muitos fabricantes de veículos já os produzem com plataformas embarcadas que permite conectar o veículo com seguradoras, locadoras, centrais de empresas etc. Prevê que em 2020, 01 em cada 05 veículos serão conectados (já de fábrica), significa cerca de 250 mil veículos com acesso a mapas, tráfego em tempo real e outras funcionalidades.

Seu sistema de gestão de frota permite localização em tempo real dos veículos, tacógrafo digital, armazenamento dos dados...

Possui um projeto chamado Ecodrive que, junto com Sistema Optidrive 360, objetiva reduzir em 20% emissão de CO2 e reduzir o consumo de combustível por meio do desempenho da condução dos motoristas. Possuem algumas regras de ouro, que orientam o condutor como: evitar excesso de velocidade, manter velocidade constante, trocar de marcha logo, tentar conduzir por inércia e evitar freiar. Tais medidas reduzem custos da empresa (no combustível, manutenção, seguro), aumenta segurança e diminui o estresse do motorista. O sistema permite avaliar também a condução do motorista.

Apresentou, ao final, dois casos concretos de sucesso de empresas que adotaram o sistema (uma empresa conseguiu reduzir 400 mil euros do prêmio do seguro e outra reduziu 14% gastos com combustível).

VEOX- SISTEMA E MOBILIDADE

A empresa possui sistemas para empresas de transporte. Mencionou que as empresas de transporte não costumam ter pessoal especializado em informática em seu corpo e normalmente precisam de algum especialista externo.

Apresentou exemplos de empresas que usam a tecnologia (ex: Flixbus que usa plataforma de tecnologia para o transporte e Netflix que produz series e filmes com base nos gostos dos usuários)

Com isto, hoje as “ameaças” ao transporte são as empresas globais e start ups tecnológicas que aproveitam a tecnologia e reinventam o modelo de prestação de serviço.

Desafios de hoje às empresas: atender as novas exigências e aos gostos dos clientes, utilizar as novas tecnologias, novos métodos de produção, aproveitar os dados para tomar decisões inteligentes...

GantaBI- Javier Cañestro

Analisa dados para as empresas de transporte. Comentou de novas profissões de hoje como engenheiro de dados (é um informático com conhecimentos de matemática, física,

estatística), Científico de dados (já seria o contrario, um matemático, físico ou estatístico com conhecimentos de computação).

Recomenda ler o livro Small data de Martin Lindstrom (necessário escolher o dado bom para resolver problemas diários). Falou de big data e que poucas pessoas sabem realmente manejar tantos dados e saber seu valor diante do volume e da velocidades de dados existentes.

Recomenda traçar um caminho para análise dos dados:

- analítica diagnóstica: saber o histórico dos dados
- analítica descritiva: conhecer a situação atual dos dados
- analítica prescritiva: fazer recomendações

Comentou que hoje já há sistema que permite conhecer os embarques e desembarques do passageiro (onde e quando) , saber onde senta, se ele se conecta ao wi-fi etc.

Recomenda no final que não se deve querer limpar os dados de uma só vez, que deve planejar e fazer aos poucos.

Dia 18/6

OBS: SEGURANÇA- Houve ACIDENTE ÔNIBUS DE ALSA da LINHA MADRID-GRANADA. Tiveram 02 mortos, 01 ferido grave e 08 feridos leves. O ônibus chocou na traseira de um caminhão. A *Guardia civil* que investiga a causa. Não se sabe se o caminhão deu uma freiada brusca. O motorista não tinha sinais de álcool. Jaime conversou com o diretor de relações institucionais de Alsa e mencionaram que havia dois passageiros que não foram encontrados, embora tenham sido vendidos os bilhetes.

Dia 19/06/: I Foro SMART CITIES

Horario: 9:30 às 13:15h

Local: Torre de Cristal (Paseo de la Castellana, 259C, Madrid. Auditorio planta 31)



Programa:

9.30 h Recepción de asistentes y ponentes

10.00 h Saludo y bienvenida Miguel Ángel Uriondo, jefe de Economía y Empresas de EL ESPAÑOL

10.15 h Apertura del acto Antonio Pulido, presidente de la Fundación Cajazol

10.25 h Intervención inaugural. Las ciudades inteligentes en España Concepción Gamarra Ruiz-Clavijo, alcaldesa del Ayuntamiento de Logroño y Vicepresidenta de Red Españolas de Ciudades Inteligentes (RECI)

10.45 h Mesa redonda 1. Transformando Ciudades • Factores clave para el éxito • Innovación urbana: desafíos y oportunidades • Iniciativas de movilidad inteligente • Nuevas

experiencias de gestión de edificios inteligentes • Nuevos proyectos en gestión de residuos, modelos energéticos y aprovechamiento de recursos naturales • Gestión inteligente de espacios públicos, infraestructuras y equipamientos urbanos Participan: Ignacio García de Vinuesa, Alcalde del Ayuntamiento de Alcobendas M^aRosario Heras Celemín, jefa de la Unidad de Eficiencia Energética en la Edificación de CIEMAT Marcos Sánchez Foncueva, Director Gerente de la Junta de Compensación Parque de Valdebebas Susana Magro Andrade, Consejera Delegada de Obras de Madrid Antonio Javier Navarro Corchon, Cuarto Teniente de Alcalde y Delegado de Urbanismo, Medio Ambiente, Agua y Huerta del Ayuntamiento de Murcia Ezequiel Domínguez Lucena, coordinador general de Planeamiento Desarrollo Urbano y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid

11.45 h Mesa redonda 2. Nuevos Avances y Retos de Futuro • Tecnologías de la información al servicio de los nuevos proyectos urbanos • Evolución hacia modelos eficientes sostenibles • Sostenibilidad económica, social y ambiental • Mejora de la calidad de vida del ciudadano • Nuevos avances y/o retos de futuro • Movilidad urbana • Las Smart Cities y el emprendimiento

Participan: Sol Cruz Guzmán, coordinadora del Programa Wake Up sobre Emprendimiento y Smart Cities de Fundación Cajasol / Vocal del Comité Técnico de AENOR Ciudades inteligentes Ernesto Salas, director de Relaciones Institucionales de Renault en España Modesto Mezquita, coordinador de Innovación de la Agencia de Innovación y Desarrollo Económico del Ayuntamiento de Valladolid Juan Carlos Ramiro, director general de CENTAC Juan Gascón, director de Innovación de AMETIC Paloma García, directora de Programas de Normalización y Grupo de Interés de la Asociación Española de Normalización, UNE

12.45 h Conclusiones

13.00 h Cierre del acto Pedro J. Ramírez, director de EL ESPAÑOL

13.15 h Cóctel

Na inauguração, **Concepción** mencionou que a colaboração entre o setor público e o privado não é fácil e que antes da mudança ocorrida na Lei de Contratos públicos era mais difícil efetuar acordos com o setor privado, pois era frequente demandas judiciais. Mencionou também sobre a importância e crescimento do comércio eletrônico e que os comerciantes têm que se adaptar a novas tecnologias, sendo importante a capacitação das pessoas. Citou, exemplo de um programa em sua cidade em que a universidade, no curso de economia empresarial, os alunos estão em contato com os comerciantes locais e trocam experiências.

Na fala de **Ignacio**, prefeito de Alcobendas, uma cidade ao lado de Madrid, disse que possui 120 mil habitantes e que a prefeitura possui um setor de inovação, possuem app em que as pessoas podem dar opinião e acessar informações.

Maria Rosário, é física e estuda há anos projetos sobre eficiência energética. Disse que a tecnologia é ferramenta e não adianta uma Smart city sem um cidadão capaz de usar as tecnologias. Mencionou a importância da energia na cidade. Desde 1986, realiza estudos sobre energia renovável, como a solar e outras e que cada local, conforme seu clima e características, pode utilizar um tipo de energia alternativa à convencional. Falou sobre a importância de cada um saber seu gasto energético em suas residências (parece que não costumam ser faturadas de forma individualizada nos edifícios).

Marcos mencionou sobre o uso de tecnologia nas cidades, permitindo torná-la mais acessível e sustentável.

Daniel de Murcia disse que a cidade está investindo milhões em tecnologia e mobilidade elétrica. Após alguns estudos, entrevistas etc. estabeleceram 50 medidas que incluem: a instalação na cidade de uma rede de carregadores para veículos elétricos; 100 vagas gratuitas na cidade para veículos elétricos; sistema de ajuda para a aquisição de veículos elétricos (carro, moto, bike) e instalação de carregadores para veículos elétricos em condomínios privados; aquisição de frota de moto elétrica aos funcionários do município; estações de aluguel de bicicletas elétricas; convênio com as concessionárias de estacionamentos públicos e com as privadas para concederem as primeiras 1h e 2h gratuitas para carros elétricos; transformação de ruas em calçadão; dentre outras medidas que envolvem investimento para melhoria do transporte público em Geral.

Ezequiel de Madri disse que cidade inteligente não envolve só digitalização, mas também eficiência. Mencionou que o consumo de energia em uma cidade envolve cerca de 40% em transporte e 50% em habitação. Assim, estes dois temas devem ser enfrentados.

Deve minimizar o uso de energia. Falou do investimento em policentros na cidade, onde os cidadãos podem resolver suas questões básicas (saúde, educação, trabalho) caminhando (distâncias de até 7 Km). Para tanto, criou o Plano Recupera com 100 medidas que incentiva o policentrismo, visando não efetuar novas construções, mas recuperar a cidade. O plano aposta no transporte público coletivo que deve ter ofertas dinâmicas para atender as demandas dinâmicas. Falou também que os veículos autônomos são uma realidade.

2ª Mesa: Ernesto da Renault falou sobre a emissão de gases poluentes dos veículos que estão cada vez mais modernos, que os veículos euro VI de 2015 emitem menos gases. Mencionou que os veículos elétricos da Renault são os mais vendidos da Espanha e Europa e possuem zero emissão de poluentes em seu uso. Acredita que já, em 2022, 30% de suas vendas serão de veículos elétricos ou com algum tipo de eletrificação. Disse que na Europa 87% dos entornos urbanos possuem distância inferior a 60Km o que permite o uso dos carros elétricos nas cidades. Ao final, mencionou que os veículos autônomos (ex: robotaxis) e conectados estão em progressão.

Modesto disse que criação de pontos de recargas públicos e vagas gratuitas em estacionamentos para carros elétricos são formas de incentivo, além de outras medidas que incluem financiamento facilitado, redução de impostos etc. Importante a colaboração entre o setor público e privado.

Juan da CENTAC (instituição sobre acessibilidade): mencionou que as tecnologias estão a serviço da acessibilidade e há um mercado consumidor de pessoas com alguma incapacidade para o setor privado que pode ser lucrativo. Falou da impotência de facilitar o acesso, por exemplo, de pontos de paradas a cegos com informação audível, vagas para PNE nos estacionamentos, sistemas inteligentes de localização. Necessidade de integração entre as diferentes tecnologias. Estabelecer espaços integrados inteligentes entre público e privado (ex: permitir a qualquer pessoa se deslocar na cidade, fazer uma compra em um estabelecimento etc).

Juan da AMETIC (associação de empresas de tecnologia) disse que é preciso humanizar as cidades para depois digitalizá-las. Deve atentar a questões éticas. Que a internet 5G possibilitará fazer coisas e estar conectado a outros lugares em tempo real, como operações cirúrgicas. Disse que a Espanha possui muitas pequenas/médias empresas especializadas em inteligência artificial (que começou com produção de efeitos especiais em cinema). Espanha é

referência em normatização de Smart cities. Que, hoje, robôs e carros podem reconhecer se é um cachorro, um gato ou uma pessoa diante de si.

Dia 21/6: Apresentação dos resultados do Observatur:

Presenciei a apresentação de dados do setor de turismo em Espanha. O relatório deverá ser feito duas vezes ao ano (antes do verão e antes do inverno para direccionar as ações do setor). Falaram representantes de algumas empresas (Iberia; Amatur, que trabalha com tecnologia; Movilia, que é da Alsa e dona de uma plataforma de venda de bilhetes; agências de viagens e associações, como a CONFEBUS) que patrocinaram o estudo. Este se baseou em entrevistas. Apresentaram dados interessantes: mulheres viajam mais que homens, média de gastos nas férias é de 719 euros, viajam mais em agosto e duram cerca de 08 dias a maioria delas; apenas 25% compram bilhetes e demais reservas com antecedência, cerca 60% do destino é Espanha. Maioria viaja em carro de passeio. Maioria do destino é praia. Maioria decide por pacotes e viagem em cima da hora, sobretudo quando se refere ao transporte em ônibus (favorece não ter variação de preço).

Outros dados sobre o perfil do passageiro de verão espanhol:

- 64% faz turismo nacional
- 37% busca praia
- 43% se hospeda em hotel
- 48% viaja em casal
- 40% sai em Agosto
- 53% viaja em carro
- 50% veraneia de 7 a 12 días
- 719 euros é a média de gasto por pessoa

Notícias:

<https://www.revistaviajeros.com/noticia/11309/autocar-el-transporte-ideal-para-los-veraneantes-espanoles>

<http://www.europapress.es/economia/macroeconomia-00338/noticia-espanoles-gastaran-media-719-euros-vacaciones-verano-observatur-20180621161200.html>

Dias 25 e 26 de junho: Curso de Verão de CONFEBUS com a colaboração da Universidade Internacional Mendendez Pelayo- “Ônibus e Digitalização”
Local: Palacio Madalena – Santander-ES



Palacio da Madalena, Santander-ES.



Curso de verão no salão principal.

10:00h-Inauguração:

*Universidad Internacional Menéndez Pelayo**

Rafael Barbadillo, *Presidente de CONFEBUS*

Agustín Gómez, *Secretario Geral de ASCABUS*

Francisco Martín, *Conselheiro de Inovação, Indústria, Turismo e Comercio do Governo de Cantabria*

Gema Igual, *Alcaldesa de Santander*

10:30h- Apresentação de relatórios

- ***Observatorio Nacional del Turismo Emisor.** Borja Rodríguez, *Reinizia-T*

Apresentou o resultado da primeira pesquisa sobre o setor de turismo na Espanha (informações já mencioandas acima)

- ***Velocidad comercial del transporte en autobús.** Ricard Riol, *Presidente de Promoção do Transporte Público*

Conclui que o aumento do limite de velocidade dos ônibus (de 100Km/h para 110 Km/h) nas rodovias geraria economia de gastos, de consumo de combustível e de tempo, além de aumentar a competitividade perante o transporte feito em carros, tudo sem comprometer a segurança (na Espanha, o índice de acidente por ônibus, cuja causa seja excesso de velocidade representa apenas 2%).

12:00h – Segurança e ônibus. Nova Lei de Segurança Viária - Moderador Ana Montenegro (*El Mundo/Expansión*)

- **Óscar Gamazo**, *Deputado da Comissão de Segurança Viária. Congresso dos Deputados (Grupo Popular)*
- **Pablo Bellido**, *Deputado da Comissão de Segurança Viária. Congresso dos Deputados (Grupo Socialista)*
- ***Irene Rivera**, *Deputado da Comissão de Segurança Viária. Congresso dos Deputados (Grupo Ciudadanos)*
- **José Ramón Blanco**, *Deputado do Parlamento de Cantabria (Podemos Cantabria)*

Falaram, em geral, de seus projetos e desafios para o transporte e as cidades na Espanha, sobretudo as questões tecnológicas envolvidas. Mencionaram, ademais, sobre os incentivos ao desenvolvimento do transporte sustentável, usando, principalmente, energia elétrica.

15:30h: ***Inovação e Transformação Digital no Transporte** - Francisco González, *Director Gerente de Combiberia*

Falou sobre a necessidade de inovar em um negócio. Que novos negócios de sucesso, possuem mesmos ativos, mas mudam modelo de gestão (ex: cias aéreas low cost, netflix, uber etc). Sobre o transporte, falou da necessidade de venda de bilhetes inteligentes, métodos de pagamento integrados e acessíveis, interconectividade intermodal e atenção ao cliente e comunicação em tempo real. Necessário oferecer novos serviços, como app com informações da viagem, bagagem em tempo real, oferecer internet e entretenimento antes e durante a viagem etc.

Menciona que o setor de transporte está nesta fase de inovação disruptiva, que outros setores, como telecomunicações e financeiro, já passaram por esta nova era de avanço tecnológico.

9:30h: **O futuro da mobilidade inteligente**-Moderador **Gonzalo Solana** (*Diretor Cátedra Nebrija-Santander em Internacionalização de Empresas*)

- **Rikard Karlsson**, *Responsável do Departamento de Serviços e Conectividade de Volvo Bus Corporation*

Mencionou sobre os sistemas de conectividade do ônibus. Permite obter inúmeras informações do veículo, armazenar na nuvem e integrar com outras informações externas, como tráfego, clima. Permite uma condução mais segura e acessível.

- ***Felipe González**, *Senior Advisor de Amadeus*

Apresentou sistema de venda de bilhetes de passagem, que pode ser uma central de vendas com uma plataforma que permite, assim como no transporte aéreo, que várias agências de viagens e sites comercializem os bilhetes e conversem entre eles. Ademais de permitir a compra de mais de um modo de transporte.

- ***Heike de la Horra**, Diretor Comercial de TomTom Telematics de Iberia

TomTom é líder em dados de navegação de veículos. Apresentou a evolução da empresa e seus produtos. Destaque para os sistemas que auxiliam a gestão de frota, a gestão da condução (Optidrive 360), sistema que permite monitorar entrada e saída do veículo de determinada área, sistema que auxilia no controle fiscal etc

- ***Eduardo González**, *Diretor Gerente de Continental Automotive España*

Mencionou sobre a evolução do transporte, sobre a tendência em ser cada vez mais autônomo, o que aumenta a segurança. Que os veículos estão cada vez mais conectados, o que permite a gestão da frota (com manutenção a distância de pneus etc), uso de novas tecnologias como tacógrafo digital, sistema único para pagamento de pedágios, uso de câmeras internas e externas nos ônibus, tudo conferindo maior eficiência na gestão da empresa. Tendência ao uso de veículos elétricos.

- **José Ignacio Quirós**, *Conselheiro de Meio Ambiente, Movilidade Sustentável e Serviços Técnicos do Ayuntamiento de Santander*

12:00h: Contratação eletrônica e novas tecnologias em licitações – Moderador Guillermo Ginés (ABC)

- **Joaquín del Moral**, *Diretor Geral de Transporte Terrestre do Ministerio de Fomento*

Mencionou sobre o a digitalização nos procesos licitatórios do Ministerio do Fomento.

- **Pablo Rodríguez**, *Diretor Geral de Transportes da Comunidad de Madrid*

- **José María Fortuny**, *Subdiretor Geral de Ordenação de Transportes e Desenvolvimento Setorial da Generalitat de Catalunya*

13:30h: Conclusões e Fechamento- Felipe Piña, *Diretor Geal de Transportes de Cantabria* e **Rafael Barbadillo**, *Presidente de CONFEBUS*

<http://www.confibus.org/publicaciones/ver/2115/confibus-aboga-por-la-union-del-sector-en-una-unica-plataforma-de-reservas>

OBS:

Em conversa com empresário do setor de transporte (Alberto), ele mencionou que há uma competição muito grande no serviço de transporte discrecional. Que as empresas menores são favorecidas, no sentido que possuem menos obrigações laborais e acabam ganhando maior espaço neste segmento.

Em conversa com outros empresários (Gerente de Alsa de Santander e diretor da associação da Cataluña) disseram que os estudos para as licitações são feitos com base nos dados enviados pela operadora do ano anterior, disseram que deveria ser uma média, com projeção futura. Além disso, há concessões antigas de 40 e 50 anos atrás que estão licitando agora e mantiveram as mesmas linhas e frequências, o que é um problema. Isto porque há, na Espanha, um processo de despovoamento e, com isto, a demanda geralmente é menor nestes locais.

Dia 02/07: Entrevista com Diretor da Estación Sur de Madrid e outras de Avanza- Eloy Fernández Ojeda

Ele é funcionario de avanza e gerencia os terminais que possuem na Espanha, presta assessoria a empresas e órgãos públicos.

Disse que as normativas básicas sobre requisitos dos terminais são: art. 184 da LOTT e Decreto-Real 1544/2007, anexo IV, que possui requisitos de acessibilidade.

Mencionou sobre a importância de focar na atenção ao cliente (ter zonas para recarregar celular, zonas para fumar, serviço de informação acessível ...) e também em construir um modelo que atenda ao passageiro, ao governo (conversar com os estados que possuem gestão das estações) e ao empresário (o serviço tem que ser rentável, senão ocorre deterioração dos terminais e ficam obsoletos).

Espanha tem muitos problemas como o Brasil: terminais obsoletos, falta de segurança, pouca iluminação, pouca acessibilidade e pouco uso de tecnologias.

Ele falou da reforma que foi feita em 2013/2014 na Estación Sur de autobús, em que modernizaram e investiram 05 milhões de euros (investimento privado), mas decorrente de parceria com a comunidade de Madrid. Colocaram as plataformas fechadas com acesso só a pessoas com bilhete, o que favorece a segurança e o conforto do clima. Possuem segurança 24 horas, usam reconhecimento facial; tiraram os assentos que ficava em frente as biheterias, pois estas áreas são zonas rápidas e de circulação e colocaram as áreas de espera perto da área comercial. Tornaram a estação acessível (rampas, elevadores, portas automáticas, sinalização...).

LEITURAS E ESTUDOS:

Foram realizadas diversas leituras e pesquisas solicitadas pelo Jaime nos demais dias de trabalho.

Leituras:

- Lei de acesso a proteção de dados- UE
- Ley ° 16/87- Lei do Ordenamento do Transporte Terrestre-LOTT.
- Real Decreto nº1211/90-Regulamento do Ordenamento do Transporte Terrestre-ROTT
- Estudo de transporte de passageiros em ônibus na europa <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/road/studies/doc/2016-04-passenger-transport-by-coach-in-europe.pdf>
- Observatorio do transporte de passageiros por rodovia (sobre oferta e demanda e outro sobre custos no transporte- contratos de gestão da administração geral do Estado- 2017- Ministerio do Fomento (dados estatísticos)
- Regulamento UE n. 1079/2009 – Transporte internacional rodoviário por ônibus
- Regulamento UE n. 181/2011 - Direito dos passageiros
- Regulamento n. 1370/2007 (CE) do Parlamento europeu e do Conselho: sobre os serviços de transporte de passageiros por ferrovia e rodovia

Pesquisas:

- Terminais de ônibus,
- Acessibilidade de terminais e veículos (estudo de 2018 do parlamento europeu sobre acessibilidade no transporte e no turismo, direitos dos passageiros.)
- Velocidade permitida nas rodovias da Espanha
- Restrições a acesso de veículos às cidades da europa.
- Estudo do terceiro pacote de mobilidade do parlamento europeu.
- Transporte escolar
- Dados sobre o setor de transporte rodoviário de passageiros na Espanha e europa (dados de eurostat, Instituto Español de Estadística - INE, Parlamento europeu etc)
- Transporte Turístico na Espanha.

OBS: Retroatividade de norma administrativa sancionadora mais benéfica: na Espanha, a regra é que não retroage, mas pode ocorrer se a norma for expressa neste sentido.

Na greve do transporte interurbano, houve quebras de janelas de ônibus. A CONFEBUS queria negociar o quanto antes com os grevistas/sindicatos para que a greve acabasse logo. Ao final, fizeram algumas concessões (deram aumento de salário, alguns benefícios para lactantes etc).

TÍTULO II- Transporte Público Rodoviário de Passageiros operados por ônibus na Espanha

➤ **INFORMAÇÕES GERAIS**

Hierarquia de normas:

- 1) Normas União europeia (estabelece normas Gerais)
 - Regulamentos (lei geral de aplicação direta)
 - Diretivas: Lei geral (aplicação indireta: cada país regulamenta)
 - Decisão: Aplicação direta (para todos ou para um país /empresa determinada)
- 2) Normas da Espanha: Principais normas da Espanha sobre transporte de passageiros:
 - Ley 16, 1987 (LOTT) y Real Decreto nº 1211/1990 (ROTT)
 - 3) normas locais (comunidades)

O setor de transporte compõe a pasta do Ministério do Fomento na Espanha.

A estrutura do Ministerio de Fomento é regulada no artigo 6º do Real Decreto nº 595/2018, de 22 de junho, ficando organizado da seguinte forma:

1. *Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda*
Secretaria General de Infraestructuras, con rango de Subsecretaría
Dirección General de Carreteras
2. *Secretaría General de Transporte, con rango de Subsecretaría*
Dirección General de Aviación Civil
Dirección General de Marina Mercante
Dirección General de Transporte Terrestre
3. *Secretaría General de Vivienda, con rango de Subsecretaría*
Dirección General de Arquitectura, Vivienda y Suelo
4. *Subsecretaría de Fomento*
Secretaría General Técnica
Dirección General de Programación Económica y Presupuestos
Dirección General de Organización e Inspección
Dirección General del Instituto Geográfico Nacional

O transporte regular geral na Espanha é delegado por concessão. Atualmente, há 83 contratos no âmbito do Ministério do Fomento. Foram licitados a partir de 2007.

➤ **Sistema de Transporte Espanhol**

- Serviços regulares de passageiros (Inter-autonômico e intra-autonômico): delegado por meio de concessão, com exclusividade do operador.
- Âmbito urbano e metropolitano: gestão direta ou concessão (empresas mistas, consórcios etc)
- Serviço de fretamento (chamado de *discrecional*) está liberalizado, sendo exigido alguns requisitos.
- A licitação no serviço regular usa o critério da melhor proposta (tarifa, frequência mínima, requisitos de segurança, solvência da empresa, política de meio ambiente, idade dos veículos...)

- Se a vigência do contrato termina e não amortizou o financiamento, pode o concessionário pedir compensação da administração, que paga o financiamento ou pode prorrogar o prazo do contrato.

- Há concorrência pelo mercado e não no mercado. Permite concorrência entre os diferentes modos de transporte, como trem (França, por exemplo, não permite esta concorrência).

OBS: um dos modos que mais concorre com o ônibus é o trem na Espanha

- As tarifas são inferiores ao de outros países europeus (países com tarifa livre, como Reino Unido ou Suécia, possuem tarifas mais altas. Nestes países, assim que liberalizaram as tarifas, elas ficaram mais baratas, mas virou oligopólio e os preços aumentaram)

- A oferta de serviços na Espanha é maior que em outros países europeus (no Reino Unido e Suécia, os governos tiveram que dar incentivos diretos para que houvesse serviço de transporte em locais pouco rentáveis).

- Ocupação média de passageiros por ônibus na Espanha é de cerca de 23 pessoas (menor que a média de outros países europeus) dada a maior oferta que é definida pela Administração.

- A partir de 1998, as autorizações passaram a ser dirigidas às empresas. Estas possuem um número de cópias para cada ônibus sem que se especifique a matrícula do ônibus nesta cópia.

- Em 2017, verifica-se uma média de 12 ônibus autorizados por empresa (fonte Observatorio del transporte de viajeros por carretera de 2017, pg. 55). Total de 43.650 veículos autorizados na Espanha (maioria, de 42 mil, é serviço discrecional)- pg. 57 do observatório de 2017. Há 3.482 empresas que prestam algum tipo de serviço público (pg. 58 do observatório)¹

#Transporte interurbano: classificação por distância:

Cercanías. Até 50 Km

Media distância: 50 a 300 Km

Longa distancia: superior a 300 Km

Há clara distinção entre infrações de trânsito e de transporte. Muitos temas afetos à segurança estão inseridos na legislação sobre trânsito.

#Blablacar: Teve denúncia, ação judicial por parte das empresas, mas deu mais publicidade e as transportadoras resolveram não fazer mais nada. Houve sentença entendendo ser legal sua atividade, mas as empresas de ônibus recorreram e está pendente de julgamento.

“Turismo”: Esta palavra na Espanha quer dizer veículo de passeio (carro), podendo referir-se a carro particular, taxis e ubers.

#VTC: Refere-se a veículos de passeio alugado com condutor (originalmente eram limosines e carros de luxo e hoje abrange uber e similares). Há um decreto recente (2017/2018) que determina que limita as licenças de VTC a cada 30 de taxis, mas as que já existiam continuarão operando.

➤ **Principais problemas enfrentados no setor** (segundo informado por Jaime):

¹ Fonte Observatorio del transporte de viajeros por Carretera . Oferta y demanda, enero 2018, publicado pelo Ministerio do Fomento, Espanha.

- Falta de motoristas profissionais: média de idade de 50 anos e logo depois se aposentam. Exigem mínimo de 24 anos (UE). Normalmente, possuem baixa escolaridade (há projeto de lei para diminuir a idade mínima).

- Terminais obsoletos (ausência ou infraestrutura antiga): normalmente são públicos (mas concedidos), mas são administrados pelas prefeituras (*ayuntamientos*) ou estados (*comunidades autónomas*).

- A idade média da frota da Espanha é de 07 anos (modernos) e gostariam de aumentar a velocidades máxima nas rodovias de 100Km/h para 110Km/h. A Confibus contratou estudos (em curso) para subsidiar o pedido de aumento de velocidade.

- Há problema com transporte pirata, principalmente em âmbito local

- Maioria dos ônibus são movidos a diesel e este deve acabar, com isto há certa preocupação.

- Os ônibus possuem certificações relativas ao modelo de ônibus e emissões de gases (euro I a VI- mais moderno): cada cidade europeia exige um tipo de veículo para acessá-la (sobretudo nos centros das cidades), causa problemas em cidades que são vizinhas e exigem tipos diferentes.

- Falta estacionamento para ônibus turísticos.

➤ **Regulamento n. 1370/2007 (CE)** do Parlamento Europeu e do Conselho: sobre os serviços de transporte de passageiros por ferrovia e rodovia estabelece:

- A duração dos contratos de serviço público será limitada e não poderá superar 10 anos para os serviços de ônibus e 15 anos para transporte ferroviário.

- Prorrogação máxima de 50% do tempo (pode prorrogar se necessário para cobrir financiamento)

- Os documentos de licitação e os contratos de serviço público indicarão com clareza se é possível a subcontratação.

- Permite a adjudicação direta dos contratos de serviço público quando seu valor anual médio seja inferior a 1 000 000 EUR, seja quando tenham por objeto a prestação anual de menos de 300 000 quilômetros de serviços públicos de transporte de passageiros (pode aumentar para 2MI € ou 600mil Km se a adjudicação se dá para empresas pequenas ou médias com até 23 veículos).

A lei espanhola dispensa licitação para contratos com valores menores que 100 mil euros ao ano, mediante justificativa. (art. 73, Ley16/87)

LEY 16/1987 (LOTT)- Principal lei de transporte espanhol (além do real decreto 1211/1990, de 28 de setembro- ROTT).

➤ **CLASSIFICAÇÃO DO TRANSPORTE:**

- Por seu uso, podem ser: geral ou especial (estudantes, empregados, militares etc)

Art. 64, ROTT:

Pode ser:

1-**Regulares**: horários preestabelecidos

2- **Discrecionales**: eventual (sem itinerário e horário pré-estabelecidos)

- Podem ser ordinários ou especiais: este por urgência, perigo, ou porque não se enquadra em nenhum outro (ex: escolares)

1- **SERVIÇO REGULAR:** Pode ser geral ou especial (este é destinado a grupos específicos de empregados, estudantes)

O serviço é criado por resolução administrativa, após projeto de prestação dos serviços. Deve respeitar os projetos/programas de transportes (Art. 70, Ley16/87 e art. 61 ROTT). A iniciativa pode ser do Estado ou de particulares para criar o serviço.

A Direção Geral de Transportes deve aprovar um anteprojeto que inclua:

- Justificativa da necessidade do serviço,
- Descrição detalhada dos tráfegos (itinerário, paradas, população da localidade, frequência)
- Frota necessária e instalações físicas necessárias;
- Prazo de concessão;
- Avaliação do volume de tráfego
- Avaliação econômica; estrutura de custos, índice de ocupação e custos de veículo-km e passageiro/Km

Art. 65 ROTT: A Direção Geral remeterá um exemplar do anteprojeto às comunidades autônomas que façam parte da rota e abrirá prazo, com um período de informação pública por 30 dias, anúncio no Boletim Oficial do Estado.

Após os 30 dias + 15 dias: o comitê, o conselho, as comunidades autônomas enviam as informações suas e de seus particulares.

É feita uma avaliação técnica e econômica e envia ao Ministério do fomento que decide sobre a criação do serviço. Se aprovar o projeto, este servirá de base para o edital.

Prazo contrato até 10 anos, pode prorrogar pela metade do tempo, se necessário para amortizar os ativos. (art. 72, Ley 16/87)

Art. 67 ROTT: menciona prazo de 06 anos (mínimo) a 15 anos (máximo). Mas como o Regulamento UE n.1370/2007 estabelece máximo de 10 anos (podendo prorrogar pela metade do tempo se necessário para amortizar os ativos), este prevalece.

- **Transporte Regular de uso especial** (art. 105 e seguintes ROTT)

Destinados a usuários que formam grupos homogêneos e específicos e que tenham um único centro de atividade comum (colégio, fábrica, quartel etc) que seja origem ou destino da viagem e também a origem e destino pertença a uma única população. Por exceção, permite-se centros e atividades diferentes, mas próximas.

Tem que ter contrato da empresa com os representantes dos usuários –art. 106 ROTT

Governo concede uma autorização especial pelo prazo do contrato (regra art. 89, Ley16/87)

São aqueles em que uma empresa possui contrato para levar seus empregados ou para estudantes (análogo ao fretamento contínuo no Brasil).

Este veículos terão que ter autorização para o transporte discrecional.

2- SERVIÇO DISCRECIONAL (FRETADO):

Concedido por autorização à empresa transportadora ao conjunto de veículos (como regra, conforme previsão do art. 110, item I da ROTT, cada veículo fica com uma cópia em que terá a sua matrícula).

A autorização habilita a empresa a prestar serviço de fretamento em todo território nacional de Espanha, mas é expedido no domicílio fiscal da empresa, como regra, pela comunidade autônoma correspondente. Documenta-se por um cartão de transporte (contém o titular, classe, domicílio).

No âmbito da União Europeia, todos os serviços *discrecionales* estão liberados, quer dizer que não precisam de autorização específica, mas precisam ter documento de controle e folha de rota. Esta folha é obtida em órgãos públicos das províncias ou em associações de transportadores, como a Confibus. (art. 12 Regulamento 1073/2009).

O transporte turístico é um tipo de transporte discrecional.

Jaime disse que a autorização é para cada empresa e é concedida pela comunidade autônoma, mas com validade no âmbito nacional. Não precisa de autorização por cada viagem, mas durante a viagem deve portar alguns documentos como livro de rota (se houve venda por agência de viagem, deve constar o nome da agência neste livro), de reclamações e outros. Disse que há casos de empresas que fazem um regular clandestino, mas hoje é menos comum.

Liberdade de contratação – é um princípio que se aplica.

Regra: contrata o veículo inteiro, mas, por exceção, permite-se contratar por assento individual (art. 99, 3 Lei 16/87). Para que se permita a venda de assento individual no fretamento, o art. 122 ROTT requer que ocorra 03 das 04 situações:

- a) Haja um evento com demanda massiva que o transporte regular geral não supre;
- b) Que não se estabeleça transportes regulares permanentes, nem temporais nem de uso especial.
- c) Que o serviço não se preste com reiteração de horários, itinerários, tendo cada transporte uma finalidade específica e independente.
- d) Que o transporte organize-se com um objetivo ou finalidade comum a totalidade dos passageiros.

A venda de assento individual em fretamento turístico só pode ser feita junto a agências de viagem -Art 128 ROTT. Neste caso, deve estar inserido em um pacote que necessariamente inclua outros serviços como alojamento, alimentação, assessoria a eventos etc. Pode permitir que não se incluam estes serviços complementares se o transporte for ocasional e não for periódico nem com reiteração de itinerário (art 131, ROTT).

O preço do transporte individual turístico proporcionalmente não pode ter preço menor que de uma linha regular. Deve ser ao menos 30% superior ao transporte regular, se forem de caráter periódico (art. 124, LOTT e 129 ROTT).

Consideram-se, ademais, transporte turístico os serviços que conectam aeroportos e portos ou estações ferroviárias (translados). Deve sempre ter contrato.

-TRANSPORTES PRIVADOS:

SERVIÇO PARTICULAR: caráter pessoal ou doméstico

SERVIÇOS COMPLEMENTARES: prestado por empresa cuja atividade principal não é o transporte, mas sim um meio para prestar seu serviço principal. ex: transportar seus empregados. Tem algumas condições para não ser considerado público (art. 102, Lei 16/87).

SERVIÇO AUXILIAR: prestado por empresas que fazem intermediação no transporte, como agência de viagem e locadora.

- **FROTA:**

Maioria da frota é de propriedade das empresas (Apenas permite o uso do veículos de outras empresas do grupo – com mais de 50% de participação do capital social ou do concessionário ou da empresa que arrenda- art. 83 ROTT).

- Média de 12 veículos por empresa
- A frota da Espanha possui média de 07 anos de idade (só não é mais baixa que da Holanda na UE)
- Destino de ônibus velhos: vai para turismo ou exportam para África (informado por Jaime)
- Hoje há número mínimo de 05 veículos por empresa (mas devem diminuir ou tirar esta exigência, conforme informado pelo diretor geral do fomento na assembleia geral da Confibus)
- Veículos deverão ser acessíveis e matriculados na Espanha.

Os veículos estão vinculados à concessão, mas podem ser utilizados em outras concessões da mesma empresa (mesmo titular) ou do mesmo grupo econômico com mais de 50% do capital social (ou ainda para o fretamento se não prejudicar a continuidade dos serviços). As modificações do número de veículos e de sua categoria devem ser autorizadas pela Administração. Esta também pode impor modificações. (art. 83 ROTT)

Por exceção, permite-se um reforço em caso de demanda alta, podendo utilizar veículos não vinculados à concessão (primeiro tem que atender as características mínimas e, se não for possível, pode ser de característica inferior, mas deve compensar economicamente o usuário) – art. 85 ROTT. Como regra, este reforço com veículos não vinculados à concessão não pode superar 30% do tráfego total ao ano (art. 48 , ROTT). O terceiro deve ser uma empresa com habilitação. Se supera os 30% em 02 anos seguidos, o governo modifica o contrato para aumentar a frota vinculada a concessão.

#Autobús X autocar

Autobús: permite passageiro em pé (seria ônibus urbano)

Autocar: não permite.

Obs: A lei não faz esta diferenciação, define como veículo que cabe mais de 09 passageiros, incluindo motorista.

➤ **TRANSPORTADOR:**

No início, as empresas de transporte de ônibus eram muito familiares, mas devido à criação da União Europeia e com a exigência de novos requisitos mínimos foram obrigadas a se profissionalizarem.

Regulamento UE 1079/2009: possui requisitos ao transportador (nível internacional)

Pode ser a empresa espanhola ou da União Europeia ou 3º país com tratado (art. 42). Permite-se empresa estrangeira na Espanha, mas deve estar estabelecida na Espanha. Na prática, ocorre mais em serviços internacionais. As maiores empresas possuem maioria de capital estrangeiro (ALSA- maior parte é do Reino Unido, Avanza, outra grande empresa, é mexicana...).

Há cerca de 3440 empresas de ônibus em Espanha (total, incluindo empresas com serviços locais e fretamento).

O transportador pode ser pessoa física, jurídica, inclusive cooperativa e com finalidade de prestar serviço de transporte. Permite-se empresa individual e sociedades, neste caso, um dos dirigentes deve ter a capacitação profissional.

Deve ter capacidade profissional e econômica, ter honorabilidade e não possuir débito fiscal, laboral e de previdência social.

Há capital mínimo exigido, depende do tipo de empresa (se LTDA, S/A).

O ROTT, art. 40, exige capital (reembolsável e de reserva) de € 9mil para 01 veículo e mais € 5mil por cada veículo adicional. Ministro do fomento pode aumentar até 03 vezes mais se necessário.

O Ministério de Fomento pode pedir condições de capacidade específicas como: número mínimo de veículos, outras garantias (pode pedir fiança), volume ou capacidade da empresa etc. (art. 40, ROTT).

Necessita que a empresa tenha o requisito de honorabilidade e não ter as seguintes condições:

- Condenada por crime doloso com pena maior que 06 meses;
- Condenada a pena de inabilitação ou suspensão, salvo se for acessória e não tiver relação com a profissão de transportador;
- Descumprimento muito grave e reiterado de normas fiscais, laborais, seguridade social, segurança de via ou meio ambiente;
- Perde por cometer determinadas infrações (art. 38 ROTT)

#A perda da honorabilidade pode ser por 03 ou 05 anos, dependendo da causa. A perda estende-se aos dirigentes da empresa quando a causa deriva de algumas infrações de transporte (mesmo assim, pode justificar o dirigente que não tem relação/culpa direta com a causa).

Necessário expedir um título habilitante (concedido pela Dirección General de Transportes Terrestres). Ele não possui prazo, como regra, mas há visto periódico. Pode ter prazo determinado, conforme cada tipo de transporte (para transporte regular geral, por exemplo) - art. 47 Ley 16/87 e 45 ROTT.

Art. 53, Ley 16/87 Art. 49, ROTT: A Dirección Geral de Transportes Terrestres cuida do registro geral de transportadores e de empresas de atividades auxiliares, bem como de pessoas que tenham alguma habilitação. Neste registro, há informação da empresa, dos títulos habilitantes, dos contratos de concessão e autorizações, motoristas, cartões de tacógrafo, todas incidências, infrações e sanções (estas possuem publicidade restringida).

O administrador da empresa precisa ter capacitação profissional (art. 33 e sgts ROTT): Pode ser por fazer um curso em transportes ou ser aprovado em uma prova que o Ministério aplica. Os exames são prestados pelo Ministério de Fomento e incluem temas de direito empresarial, transporte, noções de tributário e contabilidade básica etc. (Jaime diz que não é um exame muito difícil, incluem questões objetivas e subjetivas e as perguntas se repetem a cada ano e podem ser acessadas no site do ministério do fomento).

OBS: No passado, as empresas que já operavam e comprovaram experiência de determinado número de anos foram consideradas capacitadas automaticamente.

Art. 51 Ley16/87: autorizações de transporte não possuem prazo, mas pode ter um visto periódico.

Art. 49 Ley n. 16/87: como regra geral, as autorizações de transporte são intransferíveis.

➤ **MOTORISTA**

Na Espanha, precisa ter mais de 24 anos de idade para ser motorista de ônibus (uma das mais altas da europa e o setor pede para diminuir, pois falta condutor).

Além do carnê de conduzir (carteira de motorista), precisam ter o CAP (Curso de aptitud profesional). Este curso deve ser feito antes de começar a dirigir, tem um número de horas mínimas (fazem o curso e depois há prova teórica e prática) e depois deve ser renovado com certa periodicidade (UE estabelece a cada 5 anos, mas cada país pode determinar um

período entre 03 e 07 anos- art. 8.2). Os cursos são oferecidos por entidades privadas (inclusive a Confibus oferece) sob a supervisão e incentivo financeiro do governo.

Máximo de tempo de condução seguida são 4,5h e depois deve descansar por 45 minutos (no regulamento UE). Permite um máximo de 9h de direção ao dia.

Reglamento general de conducción – Dirección de tráfico há outras regras:

http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/normativa-legislacion/reglamento-trafico/2016/RD-818_2009.-Rgto-Gral-de-Conductores-actualizado-a-RD_1055_2015-vigente-31-12-2015.pdf

Normas: Diretiva UE 2003/59: estabelece a formação necessária do motorista.

Diretiva UE 2002/15: tempo de trabalho. Este estabelece máximo de 06 horas consecutivas. Pausa deve ser de mínimo de 30 minutos se trabalha entre 6h a 9h e mínimo de 45 min se mais de 9h.

Regulamento UE 561/2006: temas sociais no transporte rodoviário (art. 7 a cada 4,5h deve haver 45 min de descanso):

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/HTML/?uri=CELEX:32006R0561&from=ES>

Real decreto 1561/95 e 902/2007: normas sobre condução e descanso

➤ **TARIFA:**

art. 86 ROTT

O governo estabelece uma tarifa teto. Se o governo subsidia por qualquer meio econômico a tarifa, a empresa não pode baixar o valor da tarifa ou dar descontos sem antes comunicar, no prazo de 15 dias, ao governo sobre o valor da tarifa. O governo poderá proibir - ou limitar as tarifas.

As tarifas poderão ser estipuladas (i) por passageiro-km: em todos os serviços da concessão, ou serem específicas para cada serviço da concessão ou diferenciada pelo tipo de serviço (especial); ou (ii) ainda ser por zona (independe do número de km); (iii) tarifas por passageiro (independentemente dos Km). Normalmente, nos contratos do Ministério do Fomento, as tarifas são estipuladas por passageiro-Km, sendo distintas para cada concessão.

A tarifa do serviço interurbano não pode ser inferior ao do serviço municipal (regra).

A pedido do concessionário, a Administração poderá autorizar serviços complementares ou de maior qualidade que terão tarifas livres e não poderão ter frequência superior a 50% das mesmas viagens com idênticos origem e destino de um mesmo dia (mas devem garantir os serviços convencionais obrigatórios com as tarifas que são limitadas). São serviços extras em geral.

Há revisão das tarifas no transporte interurbano no segundo trimestre de cada ano (art. 87 ROTT).

➤ **BILHETE:**

Não é obrigatória a venda pela internet por lei, mas costuma ganhar pontos na licitação do Ministério do Fomento, conform previsto nos editais. Cerca de 90% dos bilhetes são vendidos diretamente nas bilheterias, segundo Jaime informou.

➤ **COLABORAÇÃO COM A ADMINISTRAÇÃO**

Há previsão normativa de existência de um Comitê Nacional de Transporte por rodovia, composto por representantes de vários segmentos do setor de transporte de passageiros, cujo objetivo é permitir a participação do mercado na elaboração de normativas, programas de transporte etc.

Os membros são indicados pelas respectivas associações.

ART. 58, Ley16/87: *“El Comité Nacional del Transporte por carretera es una entidad corporativa de base privada, dotada de personalidad jurídica, e integrada por las asociaciones de transportistas y de actividades auxiliares y complementarias del transporte por carretera.”*

OBS: Segundo Jaime, a Confibus possui participação no comitê, no entanto é mais uma forma de dar legitimidade às decisões do governo que uma participação mais ativa.

OBS: Ao presenciar uma reunião do Comitê, verifiquei que são debatidos temas variados afetos ao setor e, em muitos casos, decidiam por enviar carta ao governo fazendo pedidos e sugestões sobre o tema.

Há previsão de participação de associações dos usuários nas decisões da administração
- art. 30, ROTT

Há também o Conselho Nacional de Transportes Terrestres:

- Órgão superior de assessoramento, consulta e debate. Há 2 seções: Uma para passageiros e outra para cargas.
- Seção de passageiros, é composta por:
 - 06 conselheiros, representantes das empresas, designados pelo Comitê nacional de transporte por rodovias.
 - 02 representantes de agências de viagem;
 - 01 representa os terminais
 - 07 dos usuários
 - 02 dos trabalhadores das empresas que fabricam os veículos
 - 04 empresas ferroviárias
 - 01 empresa aérea
 - 02 especialistas em transporte
 - mínimo de 05 membros da administração

Juntas arbitrais de transporte: Composto por um presidente e 02 vogais (um deles representa usuários e outro as empresas). Normalmente, constam cláusulas nos contratos recentes do Ministério do Fomento de sujeição obrigatória a estas juntas e sua negativa configura causa de resolução do contrato.

Resolvem conflitos, não inclui questão laboral ou penal.
Podem ser de nível estadual e nacional

➤ **SEGURO**

Há o seguro obrigatório do passageiro e o seguro de responsabilidade civil por danos ilimitada.

O primeiro, como o nome sugere, é obrigatório e regulado pelo Real Decreto n. 1575/89 que estabelece um limite de indenização para cada evento a ser garantido pelas seguradoras. Mas deve respeitar o Regulamento UE n. 181/2011 que determina, por exemplo, que o limite máximo de indenização por morte na legislação de cada país não pode ser inferior a 200 mil euros. Assim, no caso de morte, a seguradora deverá pagar, segundo o Decreto n.1575/89, até 36 mil euros por morte e a diferença entre este valor e 200 mil euros caberia a empresa assumir.

A jurisprudência estabelece pagamento de cerca de € 50 a 70 mil por pessoa, a depender do dano, segundo informou Jaime.

Já o seguro de responsabilidade civil é obrigatório também para todos os veículos automotores em Espanha e está regulado pelo Real Decreto 08/2004. Nele há alguns limites de cobertura para o seguro (70 milhões para danos pessoais e 15 milhões de euros para danos a bens) e cobre danos a terceiros não transportados também. Segundo Jaime, este seguro diferencia-se do primeiro, pois abrange danos cuja causa foi atribuída ao condutor ou à empresa de transporte por alguma negligência. Já o seguro obrigatório do passageiro referido acima, cobriria, por exemplo, o caso do passageiro que perdeu o ônibus em uma parada, pois o ônibus saiu uns minutos antes do previsto, ou porque o passageiro ficou preso no banheiro.

Real Decreto 8/2004:

<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2004-18911>

➤ **SEGURANÇA**

LIMITADOR DE VELOCIDADE: Jaime disse que no âmbito do Ministério do Fomento não obrigam a ter limitador de velocidade (alegam que já há o limite de velocidade das rodovias que é de 100Km/h para ônibus), embora muitas empresas o adotem.

Já no âmbito do Consórcio Regional de Madri, obrigam a ter o limitador de velocidade que é de 80Km/h (alegam que é pela segurança dos passageiros que viajam em pé e para economia de combustível).

Os editais de licitação do Ministério do Fomento, na parte de segurança, exigem que os veículos possuem determinados itens e características relativos a segurança e conforto. Também se ganha pontos se a empresa tiver certificados (ISO 39001 de gestão de segurança rodoviária, certificação por cumprir a norma UNE 13816).

Há editais que exigem formação contínua dos motoristas para condução segura e protocolos de segurança (ex: contrato de Madrid-Guadalajara)

v. Diretiva 92/6/CEE e 2003/59/CE do Conselho Europeu (qualificação do motorista).

OBS: A Confibus pretende propor ao governo que aumente o limite de velocidade de 100Km/h para 110Km/h (contrataram estudos), argumentando que os ônibus hoje são mais seguros, taxa de acidentes são baixas e também incentivaria o transporte coletivo.

Link: Contém fatores para segurança no transporte de passageiros e classificação de veículo na Espanha:

<http://www.revistacesvimap.com/seguridad-en-autobuses-cuatro-factores-para-un-transporte-seguro/> - <http://www.revistacesvimap.com/seguridad-en-autobuses-cuatro-factores-para-un-transporte-seguro/>

➤ **REGULAMENTO n. 181/2011 do Parlamento Europeu, 11 de fevereiro de 2011: direitos dos passageiros de ônibus**

Aplica-se a serviços de transporte regulares em distâncias superiores a 250 Km e ao serviço de fretamento quando origem e destino seja um país da União Europeia.

O regulamento estabelece regras para o transporte de ônibus no que respeita as seguintes matérias:

a) Não discriminação dos passageiros no que se refere às condições de transporte oferecidas pelos transportadores;

b) Direitos dos passageiros, em caso de acidente decorrente da utilização do ônibus, que resulte a morte ou danos não patrimoniais ou o extravio ou danos nas bagagens;

c) Não discriminação e assistência obrigatória às pessoas com deficiência e às pessoas com mobilidade reduzida: cada país designa os terminais que possuem acessibilidade. É exigida formação do pessoal das empresas para receberem pessoas com alguma incapacidade.

d) Direitos dos passageiros em caso de cancelamento ou de atraso:

Cancelamento ou atraso maior que 2h: direito a optar por seguir viagem ou ter reembolso integral do valor do bilhete (se a empresa não der esta opção terá que indenizar em 50% o valor do bilhete, além do seu reembolso). Se a viagem durar mais de 3h e houver atraso, a empresa deve fornecer comida e bebida e, caso tenha que esperar 01 ou 02 noites deve fornecer alojamento (limite 80 euros a diária) e transporte ao local.

e) Informações mínimas a prestar aos passageiros;

f) Tratamento de reclamações: cada país designa o órgão que receberá reclamações de não cumprimento em geral desta norma. Na Espanha, é o Ministério do Fomento o encarregado. Mas é exigido que seja realizado de forma secundária, somente recorrendo ao ministério caso a reclamação à empresa não tenha sido resolvida.

g) Regras gerais de execução.

O parlamento europeu possui estudos sobre a aplicação e eficácia desta norma. O último ocorreu em 2016.

➤ **LICITAÇÃO:**

Concessão pode ser por linha (geralmente na forma de linha principal como rio e afluentes- é a forma mais comum) ou por zona (abrange mais de uma linha dentro de uma região e pode abranger todo tipo de transporte em uma zona, tanto serviço regular como discrecional, especial ou geral, ou até temporal). Há menos concessões por zona, normalmente são por linhas.

O Ministério do Fomento tem utilizado, nas licitações recentes, sistemas informáticos para recebimento dos documentos, sendo praticamente tudo eletrônico agora.

OBS: O Ministério do Fomento teve muitos problemas em licitar, com muitos recursos judiciais ao longo do tempo (não conseguiu licitar cerca da metade das concessões) e foi mudando as regras dos editais e contratos com o tempo (ao longo de cerca de 10 anos), a fim de torná-los mais atrativos ao mercado.

-EDITAL (art. 68 ROTT) deve ter :

- Os tráfegos a atender
- Itinerários e locais de parada
- Calendário e frequência de viagem
- Frota mínima e número de vagas ou assentos para oferecer
- Instalações necessárias
- Prazos de substituição obrigatória de veículos e instalações
- Regime tarifário
- Cláusula de arbitragem necessária para submissão às juntas arbitrais de transportes
- Prazo da concessão
- Questões econômicas e técnicas da concessão.

Não podem concorrer em uma mesma licitação pessoas jurídicas distintas quando uma empresa ou pessoa física tenha mais de 50% do capital social da outra empresa (art. 70 ROTT).

Os licitantes deverão dar uma fiança/depósito provisório de 02% do valor anual de arrecadação do contrato. Já o adjudicatário, depois prestará uma fiança definitiva de 4% sobre a arrecadação anual (art. 74 ROTT).

Normalmente, a administração propõe uma tarifa máxima e os licitantes a têm como base e oferecem descontos.

OBS: No edital de Bilbao, há critérios para estabelecer o que seria considerada oferta de tarifa anormal.

Na licitação, entregam-se 02 envelopes: um com proposta econômica e outra mais técnica (capacitação jurídica, aspectos capacitação econômica em geral e comprovação de outras condições)- art. 71 ROTT

Após a adjudicação, o vencedor terá 03 meses (pode prorrogar +03 meses) para comprovar todos requisitos necessários para prestar o serviço, também deverá indicar quadro de horários, rota com pontos de parada etc. (art. 74 ROTT).

Cumprido tudo, faz a adjudicação definitiva e então se celebra o contrato. Publica-se o contrato com as condições essenciais no Diário oficial deles e o adjudicatário que paga os custos desta publicação (condição para iniciar a prestação do serviço). Firmado o contrato, tem 01 mês para iniciar a operação, mas só a considera iniciada quando o órgão publica uma resolução que declara inaugurado o serviço. Esta resolução é emitida após a elaboração da ata pela fiscalização.

Referida ata é feita na primeira viagem, quando a fiscalização acompanha o serviço e emite a ata que constará: que os veículos estão adequados, a data e local de origem e destino da viagem, itinerário, infraestruturas e paradas. Se há indicação de deficiências na ata, o órgão pode baixar a resolução, mas impor condição para sanar as deficiências em um prazo não maior que 01 mês para sanar (a fiscalização verifica se sanaram os problemas e depois emite outra resolução confirmando os efeitos daquela anterior).

Obs: Jaime mencionou que os momentos mais comuns em que são interpostos recursos são quando se publica o edital e quando se decide pela adjudicação do licitante vencedor.

A Lei de Serviços Públicos foi alterada no fim de 2017 (Ley 09/2017) e trouxe mudanças nos novos editais de licitação, adequando-se a normativas da união europeia: antes prazo máximo do contrato era de 10 anos e hoje, como regra, os contratos de prestação de serviços de forma continuada possuem 05 anos de duração. O prazo contratual está mais relacionado ao prazo para recuperar os investimentos relacionados à concessão. Excepcionalmente, poder ter prazo superior a 05 anos, se necessário prazo maior para recuperar os investimentos.

Nos editais de licitação mais recentes lançados pelo Ministério do Fomento, houve diminuição do peso da tarifa (era 45 pontos e passou a ser 35 pontos). Peso da frequência subiu levemente e o compromisso de idade da frota já não computa pontos. A parte objetiva pontua 51% (antes era 65%), dando mais relevância a outros pontos subjetivos como o conforto, a atenção ao cliente, o WiFi, a eficiência energética ou a digitalização e as políticas de igualdade de gênero e conciliação. Estes dois últimos pontos são novos e dão 04 pontos, dos 49 que estão em jogo nesta parte.

#A Confibus pediu ao Min. Fomento para ter mais pontos os requisitos técnicos comparado ao preço, também preferem editais mais rigorosos com exigências de formação, qualidade etc (favorecem empresas maiores e mais preparadas).

v. Anexo II: Notícia divulgada pela CONFEBUS a seus associados sobre as mudanças nos novos editais publicados recentemente pelo Ministerio do Fomento.

➤ EDITAL DE LICITAÇÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS ENTRE SANTANDER, BILBAO E LA MANGA (MURCIA)

Publicado em 28/05/2018.

Apresenta-se, nesta seção, resumo com os principais pontos do edital.

PRAZO DE ENVIO OFERTA: 31/08/2018

VALOR: € 44.877.983,00 (tráfego anual X tarifa máxima)

GARANTIA PROVISÓRIA: 2%

GARANTIA DEFINITIVA: 5%

CRONOGRAMA: Abertura de envelopes:

- condições administrativas: 4/9/2018
- condições técnicas: 10/09/2018
- condições econômicas: 15/10/2018

Exige experiência em transporte de passageiros nos últimos 03 anos com número de veículos igual ou superior ao do edital. (pode se consorciar e exige que pelo menos uma empresa possua a experiência)

- número mínimo de condutores: 41
- número de expedições mínimas: 20
- idade da frota deve ser de no máximo 05 anos na data da adjudicação.

Normas aplicáveis ao edital e contrato:

- *Reglamento (CE) nº 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de octubre de 2007.*

- *Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT)*

- *Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT)*

- Leis reguladoras sobre contratação de serviço público:

- *Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público (LCSP)*

- *Real Decreto nº 1098/2001, de 12 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento General de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas (RCAP), en lo que no se oponga a la LCSP.*

- *Real Decreto 817/2009, de 8 de mayo.*

O novo concessionário **subroga-se nos deveres laborais**, na condição de empregador, do antigo prestador de serviço com relação aos empregados deste. A jurisprudência estabelece que deve permanecer com os empregados mínimos, do anterior transportador, necessários para prestar o serviço (em geral, seriam os motoristas), mas há editais que apontam outros funcionários (gerentes, mecânicos etc) que também serão sujeitos a subrogação. O novo concessionário poderá demitir o empregado, mas deverá pagar a indenização proporcional ao tempo de serviço, que inclui o tempo que trabalhou com o anterior empregador. Muitos reclamam que esta exigência seria uma barreira de entrada para algumas empresas, pois aumenta os custos.

Permite-se cessão (com condições) e subcontratação (esta só por exceção e para serviços assessoriais).

Concessionário deve pagar um valor anual (canon) de 1% sobre o valor anual do contrato uma vez ao ano.

Garantia provisória de 2% do valor do contrato (estimativa de demanda X tarifa estimada X prazo contrato)

Garantia definitiva: 5 % do valor novo do contrato com base na tarifa ofertada agora.

As ofertas são enviadas por sistema eletrônico do governo (plataforma de contratação do estado). Documentos deverão ser firmados eletronicamente pelo representante da empresa. As notificações são todas por e-mail cadastrado no sistema.

Requisito de solvência econômica, deve comprovar um dos 03 requisitos:

- ter patrimônio líquido de 20% do valor anual do contrato

- Faturar 1,2 vezes o valor anual estimado do contrato em um dos 03 últimos anos

ou

- ter seguro de responsabilidade por riscos profissionais

- Devem cumprir certificado ISO 9001 de gestão de qualidade e ISO 14001 de gestão ambiental, Norma OHSAS 18001 Sistema de gestão da segurança e saúde no trabalho, qualidade ou documento similar expedido por organismo estabelecido na união europeia.

Na proposta técnica é essencial apresentar, sob pena de exclusão do concurso:

- o plano de exploração com previsão das viagens em mês de maior movimento, número de motoristas, período de condução e descanso deles.

- Estudo de demanda com base nos dados fornecidos pelo poder concedente e outras publicações disponíveis.

- **Avaliação com juízo de valor:** máxima pontuação 49 pontos (menor que 24,5 é inaceitável), incluem os seguintes aspectos, cada um com um máximo de pontuação preestabelecida:

- a) Conforto do veículo (inclui entretenimento, acesso a tecnologias na viagem)
- b) Medidas de atenção ao público e comercialização (sistema de controle de bagagem, canais de comercialização de bilhetes, sistemas de informação ao cliente; programa de fidelização);
- c) Conectividade e intermodalidade com outros modos de transporte
- d) Segurança: certificados (podem obter dentro de 14 meses da firma do contrato e deverão manter por toda sua vigência), gestão da segurança, planos.
- e) Programa de eficiência energética
- f) Plano de contingências
- g) Plano de organização de meios
- h) Planos para promover a conciliação da vida familiar e laboral dos trabalhadores
- i) Planos de igualdade de gênero

- **Avaliação com fórmulas:** máximo 51 pontos

a) tarifa: máximo 35 pontos

La valoración se llevará a cabo en dos tramos, cuyo punto de inflexión será la tarifa promedio. La puntuación de la tarifa ofertada (T) se obtendrá mediante las siguientes expresiones, según los casos:

- Las tarifas cuyos valores estén entre $T_{MED} \leq T \leq T_{MAX}$ obtendrán los puntos según la fórmula:

$$T - T_{T - T}$$

- Las tarifas cuyos valores estén entre $T_{MIN} \leq T < T_{MED}$ obtendrán los puntos según la fórmula:

$$T - T'$$

$$\text{Puntos} = 30 + 5 \times T - T$$

A los efectos de aplicar las fórmulas, se considera:

- - T_{MED} : Tarifa promedio (media aritmética de las tarifas ofertadas por los licitadores).
- - T_{MAX} : Tarifa máxima admisible fijada en el apartado 4 del cuadro de características de este Pliego.
- - T_{MIN} : Tarifa más baja de las ofertadas, siempre que no hubiera sido rechazada por presentar un valor anormal o desproporcionado. La valoración final de las tarifas se redondeará al segundo decimal.

b) expediciones (viagens)

• Para la valoración de este apartado se procederá tal y como se detalla a continuación: La valoración se llevará a cabo en dos tramos, cuyo punto de inflexión serán los vehículos-kilómetro promedio. La puntuación de las expediciones ofertadas (E) se obtendrá mediante las siguientes expresiones, según los casos:

$$\text{Puntos} = 30 \times$$

- Las expediciones (vehículos-kilómetro) cuyos valores estén entre $E_{MIN} \leq E \leq E_{MED}$ obtendrán los puntos

según la fórmula:

$$\text{Puntos} = 12 \times E \times E - E E E - E$$

- Las expediciones (vehículos-kilómetro) cuyos valores estén entre $EMED < E \leq EMAX$ obtendrán los puntos según la fórmula:

A los efectos de aplicar las fórmulas, se considera:

- - *EMED: Vehículos-kilómetro promedio (media aritmética de los vehículos-kilómetro totales ofertados por los licitadores).*
- - *EMIN: Vehículos-kilómetro correspondientes a las expediciones mínimas fijadas en el apartado 3.3 del cuadro de características de este Pliego.*
- - *EMAX: Oferta más elevada de vehículos-kilómetro, siempre que no hubiera sido rechazada por presentar un valor anormal o desproporcionado. La valoración final de las expediciones se redondeará al segundo decimal.*

É obrigatório o uso de sistema de controle de gestão, conforme especificação ditada pelo Ministerio: el Sistema de Información de Registro de Datos de Explotación (SIRDE).

É obrigatório realizar auditoria externa anual que comprove o cumprimento do contrato.

➤ **CONTRATO:**

Os contratos de serviços regulares e de uso geral são exclusivos.

Nos contratos recentes do Fomento, verificou-se que formalizam no contrato as condições da proposta econômica e técnica ofertada pelo licitante vencedor, dispondo, por exemplo: sobre os meios específicos de comunicação, certificados que deverão manter ou obter em determinado prazo, seguros e valores de indenizações a serem realizadas em caso de atraso, acidente, perda e dano de bagagem. Colocam como causa específica (além dos previstos em lei) de resolução dos contratos não pagar o canon anual, não manter os certificados e garantias, além de recusa a se submeter às juntas arbitrais.

Modificações das condições do contrato: podem ocorrer de ofício ou a pedido dos usuários ou do concessionário. Este só pode pedir passados 03 anos da formalização do contrato ou 02 anos desde a última modificação (também proíbe que altere contrato com prazo inferior a 02 anos para terminar a vigência do contrato). O pagamento das sanções com decisão administrativa final é condição para a modificação pedida. Necessário manter o equilíbrio econômico e financeiro inicial do contrato.

OBS: Jaime mencionou que modificações das rotas e pontos de parada ocorrem, mas não são comuns, precisam justificar e ter um estudo do ayuntamiento, este no caso de alteração do ponto de parada.

Pode pedir para modificar o tráfego:

- a) Ampliar o itinerário;
- b) Aumentar a frequência;

c) Para suprimir viagens ou dividi-las.

Pode haver modificação do contrato, com anuência do contratado, em caso de aumento de demanda e necessidade de ajustar a prestação do serviço (art. 75, Ley16/87). Quando há diminuição do tráfego (demanda) - risco do concessionário, como regra.

Modificações permanentes de horários e frequência devem ser comunicadas à administração com antecedência mínima de 15 dias. Diminuições de frequências devem ser previamente autorizadas pela Administração (art. 82 ROTT).

As modificações de frequência e horários deverão ser anunciadas ao público com 07 dias antes de vigerem para valerem. (art. 82 ROTT).

No contrato (mais de serviços urbanos ou metropolitanos), há reserva de vagas para estudantes e trabalhadores de instituição pública, mas o governo subvenciona (normalmente paga diretamente- art. 75, Ley 16/87).

O Rott, art. 94, permite a cessão da concessão, mediante autorização da Direção Geral de Transportes Terrestres. Exige mínimo de 03 anos de operação do licitante vencedor e impede ceder se faltarem 2 anos para o término do prazo da concessão.

Os serviços regulares permanentes de uso geral poderão possuir condições especiais:

Poderiam ter condições especiais nos serviços permanentes regulares de uso geral que sejam pouco rentáveis. Possuem normas mais flexíveis para horários, frequências, características veiculares (livre). Possuem prazo máximo de 05 anos de concessão (art. 100 ROTT).

-Transportes Regulares temporais:

Art. 103 ROTT

a) os que prestam de forma continuada por um período de tempo não maior que 01 ano por uma única vez, como em feiras e exposições extraordinárias.

b) Prestam de forma continuada por não mais que 04 meses ao ano, como férias.

c) Prestam de forma descontínua, mas periódica em um ano por não mais que 08 dias ao mês, como feiras e mercados.

➤ ENVIO DE DADOS

Segundo Rafael, as empresas devem enviar relatórios trimestrais no âmbito do Ministério do Fomento. Os observatórios que o ministério publica anualmente baseiam-se nestes dados informados pelas empresas em seus relatórios periódicos.

Com as concessões novas, passam a exigir nos contratos a instalação de sistema que envia dados de venda de bilhetes direto ao ministério. Vão, paulatinamente, exigindo o sistema (SIRDE) a medida que são firmados os novos contratos de concessão, mas cerca da metade dos contratos ainda não possui o sistema.

Obs: Edital recente (mar/18) de Bilbao, cláusula 26, C e D:

• “ c) Adherirse y asumir, en su caso, los costes que para el control directo de los datos de explotación establezca la Dirección General de Transporte Terrestre, debiendo adaptarse a las innovaciones que a este respecto se le exijan, con el objetivo de poder realizar un control más efectivo sobre las operaciones de gestión de los servicios. En particular, desde el 1 de enero de 2017, la empresa contratista deberá

emplear el Sistema de Información de Registro de Datos de Explotación (SIRDE), cuya aplicación y especificaciones técnicas pueden consultarse en la página web del Ministerio de Fomento.

• *d) Transferir los datos estadísticos y de explotación del servicio a la Dirección General de Transporte Terrestre, mediante los procedimientos informáticos y telemáticos que esta determine.”*

Os ônibus que fazem linhas reguladas pelo Ministerio de Fomento carregam um celular que envia dados diretamente ao ministério, conforme já exigem em algumas concessões.

Já o consórcio de Madri, possui o sistema SAE (sistema de ayuda a la explotación) para envio de dados.

OBS: Segundo informado por Rafael Barbadillo, os empresários não sabem como conseguiram gestionar antes de implantar os sistemas de monitoramento exigidos pelo governo.

➤ **GRATUIDADES:**

Descontos em transporte de longa distância por lei não há, mas as empresas podem dar descontos por meio de programas de fidelidade.

Há descontos, geralmente, para transporte urbanos e metropolitanos: para jovens (em Madri, jovens até 26 anos pagam menos da metade 20€), para pessoas com deficiência (maior ou igual que 65%), famílias numerosas (03 ou mais filhos: dão desconto de 20% ou 50% dependendo) etc.

Para idosos maiores de 60 anos, há uma instituição, denominada IMSERSO- Instituto de Mayores e Serviço Social, que tem convênios e descontos

➤ **TERMINAL DE ÔNIBUS**

Os terminais normalmente são públicos e concedidos pela Comunidade autônoma (estado) ou pelo ayuntamiento (autoridade local). Há alguns privados. Portanto, a fiscalização compete ao órgão de transporte da comunidade autônoma ou do ayuntamiento, de acordo com quem seja o órgão concedente. Quanto ao cumprimento dos requisitos de acessibilidade, o ayuntamiento que fiscaliza, segundo informado por Eloy Ojeda, diretor da Estação Mendez Álvaro de Madri.

As tarifas para utilização do terminal são fixadas pela autoridade que delega a concessão, normalmente a comunidade autônoma. Na Espanha, cobra-se o valor por trecho, com base no valor do Km-passageiro da linha.

Requisitos mínimos - art. 184 LOTT:

1. Para alcanzar tal consideración a efectos de la ordenación del transporte, las estaciones de transporte de viajeros deberán cumplir las siguientes condiciones:

a) Contar con accesos, para entradas y salidas de los vehículos, configurados de modo que no produzcan interferencias entre los mismos ni alteraciones sensibles en la capacidad de circulación normal por las vías colindantes.

b) Contar con accesos para entradas y salidas de los viajeros, independientes de los vehículos.

c) *Poseer dársenas cubiertas en número suficiente para los aparcamientos simultáneos que se precisen.*

d) *Tener andenes cubiertos para subida y bajada de viajeros.*

e) *Contar con zonas de espera independientes de los andenes.*

f) *Contar con instalaciones de servicios sanitarios.*

g) *Poseer dependencias, de uso común o individualizado, para la facturación, consigna y venta de billetes, así como oficina de información, ya sean explotadas por medios propios o a través de terceros.*

Previsto também, no Regulamento UE 181/2011, conceito de terminal: local de parada de ônibus com embarque e desembarque de passageiro e que conta com alguns serviços como guichês e sala de espera.

A regra é que os veículos de longa distância de serviços regulares parem nos terminais de ônibus, excepcionalmente podem parar em um ponto de parada, tendo que ter justificativa da prefeitura. Já o transporte de fretamento poderia parar nos terminais, mas não costumam, pois ficaria mais caro. Por isto, normalmente, param em pontos de parada permitidos pela prefeitura e também estacionam em algumas zonas de estacionamento da cidade

As características dos terminais variam muito na Espanha, conforme o local, sendo que muitos estão obsoletos.

OBS: Nos eventos que participei, os empresários reclamavam de falta de lugar para estacionar os veículos de fretamento turístico nas cidades.

Pela lei, o Ministro do Fomento poderia efetuar uma classificação dos terminais, mas não existe na Espanha (informação de Rafael Barbadillo).

Há norma com requisitos de acessibilidade (na prática não se cumpre). Real Decreto n. 1544/2007, anexo IV (aplica a todos modos de transporte): Cidades com mais 01 milhão de passageiros ao ano e capitais devem cumprir algumas condições de acessibilidade em paradas e terminais.

➤ **FISCALIZAÇÃO E PENALIDADES:**

As notificações de sanção são eletrônicas, como regra (art. 56 Ley 16/87).

Podem ser muito graves, graves ou leves (art. 140 e sgts Lei 16/87).

A União Europeia estabelece as penas, mas cada país pode acrescentar penas (não pode retirar), pode mudar valor de multa ou mudar gravidade delas.

Infração muito grave (arts. 140, Lei 16/87): inclui transporte sem possuir a habilitação, veículo sem especificação correta, ausência de seguro, falsificações em geral, falta do tacógrafo e da folha de registro de condução (folha que aponta tempo de condução e descansos do motorista); não cumprir a frequência mínima, a tarifa, as condições de acessibilidade do veículo previstas no contrato etc.

Infrações graves (art. 141 Lei 16/87): não fazer revisão periódica de algum instrumento de controle que seja de porte obrigatório; transportar em condições diferentes da habilitação, falta de alguma condição de acessibilidade que não seja muito grave. Etc.

Infração leves (art. 142, Lei 16/87): não ter algum aviso ou informação, conforme a especificação determinada, não levar a bordo determinados documentos obrigatórios (que não sejam graves), não enviar determinados dados por meio dos relatórios anuais.

Infração sobre excesso de peso gradua-se em muito grave a leve, conforme o percentual de excesso, assim como gradua-se a violação aos descansos dos motoristas.

Penas:

- Multas: Na Espanha, o valor varia de 300 a 4600 euros (só aplica a empresa). Art. 143, Lei 16/87: varia de 100 a 6000 euros (pode chegar a 18000 euros em caso de reincidência).

Todos que paguem antes do transcurso de 30 dias da notificação possuem desconto de 30% da multa. (art. 146.3 Lei 16/87)

Obs: Suécia permite aplicar multa ao motorista também.

- Imobilização do veículo: Consiste em uma retenção do documento de conduzir até sanar o problema ou, no caso de insegurança, pode ter que conduzir até um local determinado pela autoridade e o transportador arcará com os gastos. Somente após pagá-los terá devolvido o veículo. Ocorre em algumas situações, como falta de habilitação, questões de segurança, quando exceda muito tempo de condução.

#Se fica mais de 02 meses sem reaver o veículo, a empresa será notificada, dando-a ciência de que o veículo pode ser levado a um centro de tratamento com posterior destruição dele (art. 149 Lei 16/87).

- Perda da honorabilidade: Pena grave que alcança o gestor (prazo não maior que 01 ano). Ocorre na prática. Rott, art. 38: dispõe de prazo de 03 ou 05 anos de perda, dependendo da infração. Ex: Envio de dados falsos à administração.

Quando a infração seja falta de autorização há perda de honorabilidade que atinge a pessoa física (art. 143, Lei 16/87, fel 60). Perda da honorabilidade é sempre sobre pessoa física.

As infrações de transporte prescrevem em 01 ano, já as sanções podem ter prazo diferente (art. 145).

Há pena, ademais, de retirada da carteira de motorista, retenção do veículo (que pode ir a hasta pública e o dinheiro recebido paga a sanção, custos da hasta pública...) e caducidade da concessão.

O processo de perdimento do veículo é feito normalmente pela administração (as vezes a polícia ou a Fazenda, por exemplo, o efetuam).

A prática de duas ou mais infrações graves em 01 ano pode levar a inabilitação por 03 anos do transportador (não poderá prestar o serviço de transporte) - art. 202 ROTT.

As infrações estão dispostas no capítulo II do ROTT (arts. 196 e sgts)

➤ **SERVIÇO INTERNACIONAL:**

REGULAMENTO (CE) No 1073/2009 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO de 21 de Outubro de 2009 que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado internacional dos serviços de transporte em ônibus e que altera o Regulamento (CE) no 561/2006.

O transporte pode ser regular, discrecional (ocasional ou fretamento) ou de lanzadera (shuttle) (art. 152 ROTT). O turístico pode ser um dos 02 últimos.

O transporte regular internacional pode ser considerado livre. Geralmente, a empresa propõe ao Ministério do Fomento o itinerário, a frequência e paradas. Posteriormente, o ministério analisa, verifica se possui licença comunitária e consulta o respectivo ministério do outro país. Normalmente, se não há concorrência com linhas internas, é autorizado o serviço.

Atualmente, a cabotagem (serviço nacional) dentro de uma linha internacional de um serviço regular pode ser feita desde que o país onde for prestar o serviço permita. A Espanha nunca permite, pois os contratos são concedidos de forma exclusiva.

Se o serviço for de fretamento, é livre também, mas precisa ter habilitação profissional e demais documentos exigidos pelo ministério. Precisam de documento de controle e folha de rota, esta de porte obrigatório (uma cópia fica na sede da empresa).

(arts 145 e 146 ROTT). O serviço ocasional, tendo contrato e sendo temporário (cerca de 28 dias ao ano), pode ser prestado em outro país da UE.

Está em discussão proposta para liberar a cabotagem para serviços regulares acima de 100 Km. Aqueles com distancia inferior a 100 Km estariam sujeitos a uma avaliação se afeta o equilíbrio econômico e financeiro do contrato de concessão do serviço regular do país afetado. Haveria uma análise feita por um órgão regulador com independência de qualquer autoridade pública ou privada. (Espanha está contra a proposta).

Já há uma emenda da proposta dizendo que deve respeitar o sistema de delegação do serviço no país, se a rota é prestada por concessionária com direitos exclusivos e se o serviço é urbano ou metropolitano, mas há exceções permitindo ter serviços de transporte se ele for de outro tipo (como um serviço diferenciado no Brasil).

OBS: Os estudos da UE para liberalizar os mercados de transporte de passageiros nacionais tiveram muitas entrevistas em vários Estados e empresas.

Fonte : site Ministerio do Fomento:

https://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/TRANSPORTE_TERRESTRE/TRANSPORTE_INTERNACIONAL/VIAJEROS/

GENERALIDADES

Corresponde a Dirección General de Transporte Terrestre, a outorga de licenças e autorizações e emissão de documentos de controle para a realização de transporte internacional de viajeros por carretera.

AUTORIZACIONES

Existen dos tipos de autorizaciones:

- *Bilaterais: son autorizaciones de otro Estado cuya distribución u otorgamiento ha sido encomendado a la Administración española mediante convenio internacional y que habilitan a un transportista español para realizar servicios de transporte con origen o destino en dicho Estado o en tránsito a través del mismo.*

- *Multilaterais: son autorizaciones de organizaciones internacionales de las que España es miembro, cuya distribución u otorgamiento ha sido encomendado a la Administración española en virtud de las normas emanadas de aquéllas y que habilitan para realizar servicios de transporte con origen o destino en cualquiera de sus Estados miembros o en tránsito a través de los mismos.*

RÉGIMEN DE AUTORIZACIÓN

De acuerdo con la Orden de 6 de mayo de 1999 (B.O.E. del 13 de mayo) (80725 bytes) por la que se desarrolla el capítulo IV del Título IV del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de otorgamiento de autorizaciones de transporte internacional de viajeros por carretera, se consideran:

- *Transportes internacionales liberalizados: aquéllos que, en virtud de lo previsto en los convenios o tratados internacionales o en las normas propias de las organizaciones internacionales de las que España es miembro, pueden ser realizados por los transportistas españoles sin necesidad de proveerse previamente de una autorización específica para su realización. Estos transportes pueden realizarse al amparo de un **documento de control** (Carné UE, Carné INTERBUS).*

- *Transportes internacionales no liberalizados o sujetos a autorización: aquéllos que, en virtud de lo previsto en los convenios o tratados internacionales suscritos por España o en las normas propias de las organizaciones internacionales de las que España es miembro, sólo pueden ser realizados por los transportistas españoles que hayan obtenido previamente una **autorización específica** que habilite para su realización.*

TIPOS DE SERVICIO

En el transporte público internacional de viajeros por carretera podemos distinguir los siguientes tipos de servicios:

- *Servicios regulares: son aquéllos que aseguran el transporte de personas con una frecuencia y un itinerario determinados. Estos servicios pueden recoger y dejar viajeros en paradas previamente fijadas.*

- *Servicios regulares especializados: son servicios regulares que aseguran el transporte de determinadas categorías de viajeros con exclusión de otros.*

- *Servicios de lanzadera: son aquéllos que se organizan para transportar en varios viajes de ida y de regreso, desde un mismo punto de partida a un mismo punto de destino, a viajeros previamente constituidos en grupos. Cada grupo, compuesto por viajeros que hayan efectuado el viaje de ida, será devuelto al punto de partida en un viaje ulterior.*

- *Servicios discrecionales: son los servicios que no corresponden ni a la definición de servicio regular ni a la definición de servicio de lanzadera y que se caracterizan fundamentalmente por el hecho de transportar grupos formados por encargo o por el propio transportista.*

- *Servicios de cabotaje: son transportes nacionales de viajeros por cuenta ajena, realizados, con carácter temporal, en otro Estado, sin disponer en él de sede o de otro establecimiento.*

DOCUMENTOS DE CONTROL

Son los documentos establecidos en los acuerdos bilaterales o multilaterales para realizar servicios que no precisan autorización. En general, se componen de varias hojas de ruta que forman parte de un carné, debiendo ir a bordo del vehículo que realice el servicio una hoja de ruta cumplimentada en todos sus apartados.

REQUISITOS PREVIOS

- *Inscripción en el REAT: Las empresas españolas que pretendan realizar transportes públicos internacionales de viajeros no liberalizados deberán estar inscritas en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte con competencia para el transporte de viajeros por carretera.*

• *Licencia comunitaria: Para poder efectuar transportes internacionales de viajeros con autocares o autobuses en el ámbito de la Unión Europea las empresas españolas deberán poseer una licencia comunitaria.*

A partir de enero de 2010 se exige disponer de licencia comunitaria para explotar servicios regulares con Marruecos.

OBLIGATORIEDAD DE OTROS DOCUMENTOS

Además de la documentación específica para cada tipo de servicio, todos los transportes de viajeros por carretera deberán disponer de los diferentes documentos de transporte correspondientes al servicio de que se trate, de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento (UE) nº 361/2014 de la Comisión, en los tratados internacionales suscritos por España y en la Ley 16/87, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y sus normas de desarrollo.

https://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/750F0AC2-85C8-4F7B-AF44-A08BA0CFD946/125253/CELEX_32014R0361_ES_TXT.pdf (reglamento 361/14)

PRESENTACIÓN DE SOLICITUDES

Conforme a lo establecido en el artículo 56 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres en combinación con la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, a partir del 1 de enero de 2017, los titulares o solicitantes de autorizaciones de transporte público de cualquier clase deberán llevar a cabo por vía electrónica cualquier comunicación con la Administración. Se incluye también a los titulares o solicitantes del certificado de competencia profesional para el transporte y, por tanto, a los solicitantes de homologación de certificados de competencia profesional expedidos en otros Estados Miembros de la UE.

La presentación de las solicitudes podrá hacerse personalmente o a través de representante. En caso de que el interesado intervenga por medio de representante deberá acreditarse la representación tal y como prevé el artículo 5 Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Será necesario además acreditar el pago de la correspondiente tasa en el Modelo 790 (código 023) de la Agência Tributaria.

• LICENÇA-COMUNITARIA:

https://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/TRANSPORTE_TERRESTRE/TRANSPORTE_INTERNACIONAL/VIAJEROS/LC/

A CONFEBUS faz intermediação do pedido desta licença ao Ministério do Fomento para as empresas (realizado pela internet).

A licença é emitida à empresa, mas possui número de cópias igual ao número de veículos, pois necessitam portar na viagem. Pode ter validade de até 10 anos.

Já autorização para serviço regular é de até 05 anos (art. 6.2, Regulamento 1073/09).

No pedido de autorização de linha regular internacional, deve ter um plano de condução (para ver se respeita tempo limite de condução e descanso) - art. 7.3 Regulamento

1073/09: Deve pedir autorização a todos os países da rota e estes países devem trocar as informações.

➤ **BAGAGEM:**

O Ministério do fomento não obriga a identificar a bagagem nem impõe um limite de peso, é política da empresa. Normalmente, na Alsa, só serviços Premium que identificam bagagem e pode levar 02 malas de 32 Kg cada.

A responsabilidade por perdas ou avarias do transportador é de máximo de 145 euros por kg (art. 3.2 ROTT).

A responsabilidade da bagagem de mão é do passageiro como regra.

No entanto, o Regulamento da União Europeia n.º 181/2011 estabelece, art. 7º.2:

*O limite máximo previsto na legislação nacional para a **indenização por morte e por danos não patrimoniais ou por extravio ou danos das bagagens** não pode, em cada ocorrência, ser inferior a:*

a) 220 000 EUR por passageiro;

b) 1 200 EUR por volume de bagagem. No caso de perdas ou danos relativamente a cadeiras de rodas, a outros equipamentos de mobilidade ou a dispositivos de assistência, o montante da indenização é sempre igual ao custo de substituição ou reparação do equipamento extraviado ou danificado.

➤ **RECLAMAÇÕES DOS USUÁRIOS:**

Obrigatório que os ônibus portem nas viagens folha de reclamação.

Jaime disse que também no bilhete de viagem deve ter um contato da empresa (não encontrou a norma, mas acredita que seja relativa a direito do consumidor, mais genérica)

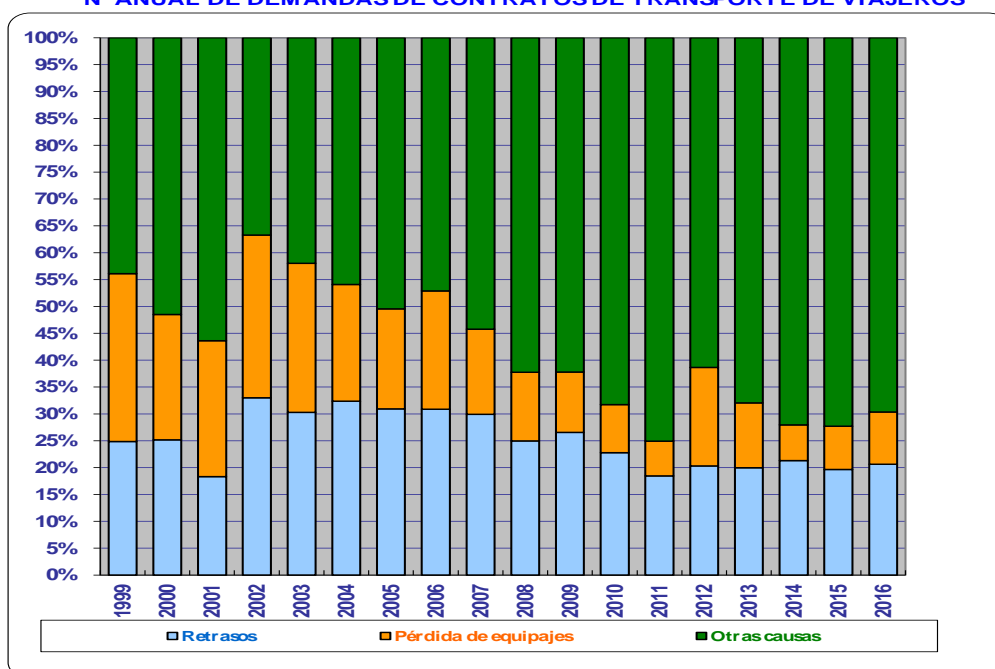
A maioria das reclamações referem-se a danos/perda de bagagens e horários (atrasos).

O Ministério do Fomento possui canal de atendimento ao público (telefone e e-mail) e também é o organismo executivo oficial (NEB) para fins de reclamação relativo aos direitos dos usuários de transporte previsto no Regulamento europeu nº 181/2011.

DISTRIBUIÇÃO DE DEMANDAS EN TRANSPORTE DE VIAJEROS

Año	Retrasos	Pérdida de equipajes	Otras causas
1999	128	161	226
2000	203	188	415
2001	176	243	542
2002	409	376	455
2003	404	370	560
2004	459	308	651
2005	567	341	924
2006	657	468	1.003
2007	698	369	1.265
2008	730	374	1.821
2009	906	382	2.123
2010	762	300	2.286
2011	591	207	2.402
2012	487	440	1.471
2013	459	278	1.563
2014	553	172	1.868
2015	567	233	2.086
2016	512	242	1.730

Nº ANUAL DE DEMANDAS DE CONTRATOS DE TRANSPORTE DE VIAJEROS



Fonte: Dados no site do Ministério do Fomento

➤ ACESSIBILIDADE

Real Decreto n. 1544/2007 (aplica a todos modos de transporte). Nesta norma, há condições mínimas de acessibilidade para terminais e divide-os, estabelecendo requisitos para aqueles com mais de 01 milhão de passageiros ao ano e seja capital de província e para aqueles com menos de 01 milhão de passageiros ao ano. Há disposição obrigando vender também o bilhete por internet para transporte interurbano que tenha mais de 10 veículos vinculados. (anexo III, ítem 2, 1 A).

Além de estabelecer requisitos para terminais, a referida normativa também estabelece para veículos. Ex: veículos interurbanos podem ter piso baixo (deverão ter rampa) ou serem mais altos, quando deverão ter plataforma elevatória. Há vários outros requisitos como: piso do ônibus que não deve ser deslizante; se tiver informação audiovisual deve ter legenda etc.

A normativa europeia de direito dos passageiros estabelece que deve haver um órgão para receber reclamação em cada país (NEB).

A fiscalização da acessibilidade é mais do Ministerio de Empleo y Asuntos Sociales (segundo informou Jaime, já segundo Eloy, nos terminais, a fiscalização é feita pela prefeitura).

Já as reclamações dos usuarios, normalmente é resolvida pelo órgão concedente (Ministério do Fomento, se nacional, *comunidad autónoma*, se o serviço é regional, ou *ayuntamiento*, se o serviço é local.)

Vide estudo de 2018 do parlamento europeu sobre acessibilidade em transporte e turismo na Europa:

<http://www.emtmadrid.es/RSC/Accesibilidad>

[http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/617465/IPOL_STU\(2018\)617465_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/617465/IPOL_STU(2018)617465_EN.pdf)

[http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/617465/IPOL_STU\(2018\)617465\(ANN01\)_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/617465/IPOL_STU(2018)617465(ANN01)_EN.pdf)

• CONCLUSÃO

A experiência do intercâmbio profissional em uma associação de empresas de transporte foi bem enriquecedora, sobretudo para perceber a ótica e o trabalho empreendido pelas empresas de transporte público rodoviário de passageiros. Com efeito, as atribuições de uma associação de empresas não são simples, pois este ente encontra-se situado entre a administração e o mercado privado, exercitando sobre a administração sua influência na tomada de decisões, no planejamento e aplicação de políticas públicas, ademais de ter que atender às solicitações de suas empresas associadas.

Quanto ao sistema de transporte público rodoviário de passageiros espanhol, verifica-se que este constitui um modo de transporte com bastante importância no país, visto que, a Espanha, comparada a outros países europeus, não possui uma rede ferroviária muito extensa, embora haja concorrência entre o serviço de transporte rodoviário de passageiros com o serviço ferroviário em algumas ligações.

O transporte rodoviário regular de longa distância é delegado pelo Ministério do Fomento por meio de concessão, em que o concessionário opera com exclusividade. A correspondente rede de transporte possui grande capilaridade no país e tarifas baixas. Utilizam o modelo de subsídio cruzado, licitando ligações rentáveis com não rentáveis em uma mesma quota.

Há exigências não previstas na legislação brasileira, como por exemplo, a obrigação de o adjudicatário contratar os motoristas e parte do pessoal da empresa que operava anteriormente, gerando um grande custo ao licitante vencedor (e talvez uma barreira de entrada, embora apresente um benefício social). Ademais, o Ministerio do Fomento cobra emolumentos pelos serviços prestados (cadastros, solicitações etc), além de um valor anual (canon) pelo contrato de concessão. Sendo a cobrança de emolumentos, uma medida possível de ser implementada na ANTT.

Outras medidas que poderiam ser observadas na ANTT, seriam as exigências de segurança e qualidade, bem como o sistema de indicadores de desempenho, embora necessitem de estudos mais aprofundados.

No que tange ao serviço de fretamento, em que pese este serviço seja delegado por meio de autorização e de forma semelhante ao Brasil, verifica-se que há mais liberdade em sua operação, pois não se exige que seja feito em circuito fechado, não há autorização por cada viagem e permite, em certos casos, ser comercializado por assento individual. Desta forma, algumas medidas de flexibilização neste tipo de serviço também poderiam ser pensadas pela ANTT.

Percebe-se que o setor de transporte rodoviário de passageiros, considerando tanto as empresas como o governo, vem sofrendo um processo de transformação com a utilização de novas tecnologias, constituindo os temas da digitalização, veículo autônomo e uso de veículos elétricos, os mais debatidos nos eventos que participei no período do estágio.

Neste aspecto, vale mencionar que o Ministério do Fomento, recentemente, começou a utilizar sistemas eletrônicos para realização dos processos licitatórios e os novos contratos passaram a exigir das concessionárias a instalação de sistemas de envio de dados da operação ao governo. Assim, paulatinamente, os contratos mantidos com o Ministério do Fomento passam a enviar dados ao governo de forma eletrônica, sendo também um desafio a análise crítica e utilização eficaz de tantos dados disponíveis.

Interessante perceber a fala do representante da CONFEBUS ao mencionar que a introdução de sistemas de monitoramento e envio de dados ao governo trouxe muitos benefícios na gestão das empresas de transporte a ponto de dizer que não sabiam como gerenciavam as empresas antes de usar estes sistemas.

Constata-se também, na Espanha, a existência de problemas semelhantes ao Brasil. O Ministério do Fomento também passou por reformulações nos editais de licitação e algumas licitações também restaram desertas, sem interessados. Há reclamação de empresários quanto à desatualização dos estudos de demanda pelo governo, o que deve ser superado no futuro com a exigência e uso dos sistemas de envio de dados pelas concessionárias.

Uma questão a ser enfrentada na Espanha é o processo de despovoamento que vem ocorrendo em algumas regiões. Assim, certas ligações que antes eram lucrativas, deixam de ser rentáveis com a diminuição de demanda e, com isto, os estudos antigos baseados em uma demanda maior ficam defasados.

Verificou-se uma participação mais ativa e transparente dos representantes do mercado do setor de transporte de passageiros no governo por meio de sua participação na composição do Conselho e do Comitê de Transportes. Constatou-se também uma intensa interação entre governo e mercado, visto que havia participação de representante do governo em diversos eventos promovidos pelo mercado regulado. A criação de órgãos semelhantes ao Comitê e Conselho de Transporte da Espanha na ANTT pode ser benéfica à transparência e a maior interação entre o governo e o mercado.

Percebe-se, por derradeiro, que, além do objetivo inicial de lucro, o setor deseja melhorias e mais visibilidade no segmento de transporte de passageiros operado por ônibus, valorizando a importância econômica e social do setor.

ANEXO I- RESUMO DO REGULAMENTO UE N. 2016/679 SOBRE PROTEÇÃO DE DADOS

REGLAMENTO (UE) 2016/679 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO, de 27 de abril de 2016

Estructura

Se trata de una norma muy extensa, que consta de 173 considerandos previos y 99 artículos, agrupados en once capítulos.

La normativa se refiere a:

- la protección de datos de las personas físicas (no se aplica a persona jurídica) en lo que respecta al tratamiento de datos personales y
- a la libre circulación de estos datos

La normativa no se aplica, en particular:

- Al ejercicio de actividades no comprendidas en el ámbito de aplicación del Derecho de la Unión
- A la actividad de las autoridades con fines de prevención o investigación de delitos o de protección de la seguridad pública,
- Ni al tratamiento de datos efectuado por una persona física en el ejercicio de actividades exclusivamente personales o domésticas y, por tanto, sin conexión alguna con una actividad profesional o comercial.

El consentimiento debe darse mediante **un acto afirmativo claro** que refleje una manifestación de voluntad libre, específica, informada, e inequívoca del interesado de aceptar el tratamiento de datos de carácter personal que le conciernen. (Por tanto, el silencio, las casillas ya marcadas o la inacción no deben constituir consentimiento.)

El modelo de declaración de consentimiento debe contener lenguaje claro, sencillo y no contenga cláusulas abusivas. (considerando 42)

El interesado debe conocer como mínimo la identidad del responsable del tratamiento y los fines del tratamiento a los cuales están destinados los datos personales.

Se presume que el consentimiento no se ha dado libremente cuando no permita autorizar por separado las distintas operaciones de tratamiento de datos personales pese a ser adecuado en el caso concreto, o cuando el cumplimiento de un contrato, incluida la prestación de un servicio, sea dependiente del consentimiento, aún cuando cuando este no sea necesario para dicho cumplimiento (considerando 43)

Condiciones para entender válidamente prestado el consentimiento ([art. 7](#)): Cuando el tratamiento se base en el consentimiento del interesado, el responsable deberá ser capaz de demostrar que aquel consintió el tratamiento de sus datos personales. El interesado tendrá derecho a retirar su consentimiento en cualquier momento.

El consentimiento es válido si hecho por niños con edad mínima de 16 años, pero los Estados pueden establecer una edad mínima de 13 años.

CAPITULO II: Principios aplicables al tratamiento de datos (**art. 5**): Licitud, lealtad y transparencia; recogidos con fines determinados, explícitos y legítimos («limitación de la finalidad»); limitados a lo necesario en relación con los fines para los que son tratados («minimización de datos»)- excepción para fines de investigación científica, histórica o estadísticas; exactos y, si fuera necesario, actualizados («exactitud»); mantenidos de forma que se permita la identificación de los interesados durante no más tiempo del necesario para los fines del tratamiento de los datos personales («limitación del plazo de conservación»); tratados de tal manera que se garantice una seguridad adecuada de los datos personales («integridad y confidencialidad»); el responsable del tratamiento será responsable del cumplimiento de lo dispuesto en el apartado 1 y capaz de demostrarlo («responsabilidad proactiva»).

Las nueva regulación garantizará que la salvaguarda de la protección de datos se incorpora a los productos y servicios desde sus primeros estadios de desarrollo. Esto implica, por ejemplo, que en materia de redes sociales, los perfiles de privacidad de los usuarios estarán por defecto cerrados a otros usuarios, debiendo ser el usuario quien los abra a otros.

El tratamiento de los datos sólo son lícitos si hay consentimiento del interesado o sea necesario para la ejecución del contrato (o también observe algunas otras condiciones del art. 6, 1)

Capítulo III. Derechos del interesado, dividido en 5 secciones;

1.ª Transparencia y modalidades (art. 12. *Transparencia de la información, comunicación y modalidades de ejercicio de los derechos del interesado*);

2.ª Información y acceso a los datos personales (arts. 13. *Información que deberá facilitarse cuando los datos personales se obtengan del interesado*, a 15. *Derecho de acceso del interesado*);

3.ª Rectificación y supresión (arts. 16. *Derecho de rectificación*, a 20. *Derecho a la portabilidad de los datos* --incluyendo el importante art. 17. *Derecho de supresión* («el derecho al olvido»), esto en las siguientes circunstancias:

- a) los datos personales ya no sean necesarios en relación con los fines para los que fueron recogidos o tratados de otro modo;
- b) el interesado retire el consentimiento en que se basa el tratamiento;
- c) el interesado se oponga al tratamiento, apartado 1, y no prevalezcan otros motivos legítimos para el tratamiento,;
- d) los datos personales hayan sido tratados ilícitamente;
- e) los datos personales deban suprimirse para el cumplimiento de una obligación legal establecida en el Derecho de la Unión o de los Estados miembros que se aplique al responsable del tratamiento;
- f) los datos personales se hayan obtenido en relación con la oferta de servicios de la sociedad de

la información mencionados en el artículo 8, apartado 1.

Artículo 19: Obligación de notificación relativa a la rectificación o supresión de datos personales o la limitación del tratamiento por el responsable del tratamiento a cada uno de los destinatarios a los que se hayan comunicado los datos personales, salvo que sea imposible o exija un esfuerzo desproporcionado.

Artículo 20: **Derecho a la portabilidad de los datos**, cuando el tratamiento esté basado en el consentimiento o el tratamiento sea automatizado.

4.ª Derecho de oposición y decisiones individuales automatizadas (arts. 21. *Derecho de oposición*, y 22. *Decisiones individuales automatizadas, incluida la elaboración de perfiles*) y

5.ª Limitaciones (art. 23. *Limitaciones*).

Capítulo IV. Responsable del tratamiento y encargado del tratamiento, dividido en 5 secciones:

1.ª Obligaciones generales (art. 24. *Responsabilidad del responsable del tratamiento*; 25. *Protección de datos desde el diseño y por defecto*; 26. *Corresponsables del tratamiento*; 27. *Representantes de responsables o encargados del tratamiento no establecidos en la Unión*; 28. *Encargado del tratamiento*; - Este es elegido por el responsable por el tratamiento y debe aplicar medidas técnicas y organizativas apropiadas conforme el reglamento

29. *Tratamiento bajo la autoridad del responsable o del encargado del tratamiento*; 30. *Registro de las actividades de tratamiento*, - que son obligatorios y 31. *Cooperación con la autoridad de control*;

2.ª Seguridad de los datos personales (arts. 32. *Seguridad del tratamiento: se debe aplicar medidas y técnicas para garantizar un nivel de seguridad adecuado al riesgo*, 34. *Comunicación de una violación de la seguridad de los datos personales a la autoridad de control (hasta 72 horas de su constancia) y al interesado (cuando entrañe un alto riesgo para los derechos y libertades de las personas físicas)*,

3.ª Evaluación de impacto relativa a la protección de datos y consulta previa(arts. 35. *Evaluación de impacto relativa a la protección de datos: Cuando sea probable que un tipo de tratamiento, en particular si utiliza nuevas tecnologías, por su naturaleza, alcance, contexto o fines, entrañe un alto riesgo para los derechos y libertades de las personas físicas, el responsable del tratamiento realizará, antes del tratamiento, una evaluación del impacto de las operaciones de tratamiento en la protección de datos personales.*

a 36. *Consulta previa a la autoridad de control cuando la evaluación de impacto indique alto riesgo*

4.ª Delegado de protección de datos (arts. 37. *Designación del delegado de protección de datos*, a 39. *Funciones del delegado de protección de datos*) y

El delegado será designado sólo en ciertos casos. Creo que la figura del delegado no se aplica a las empresas de transporte, pues no tienen como actividades principales el uso de datos personales ni lo utilizan en gran escala.

Fue creada esta persona para:

A) Función de información y asesoramiento normativo

Debe informar y asesorar al responsable o al encargado del tratamiento de las obligaciones normativas en protección de datos que les incumban, así como a los empleados de la empresa

B) Función de supervisión del cumplimiento normativo. Auditoría

C) Función de cooperación y enlace con la autoridad de control

D) Función de atención a los interesados que le soliciten

5.ª Códigos de conducta y certificación

(arts. 40. *Códigos de conducta: serán elaborados por los Estado miembros, las autoridades de control, el Comité y la Comisión para la aplicación del reglamento. Las asociaciones y otros organismos representativos de categorías de responsables o encargados del tratamiento podrán elaborar códigos de conducta o modificar o ampliar dichos códigos con objeto de especificar la aplicación del presente Reglamento.*

a 43. *Organismo de certificación: a fin de demostrar el cumplimiento de lo dispuesto en el Reglamento sobre la protección de los datos personales*

Capítulo V. Transferencias de datos personales a terceros países u organizaciones internacionales (arts. 44. *Principio general de las transferencias*

Artículo 45 Transferencias a tercer país u organización internacional- cuando ellos garanticen un nivel de protección adecuado.

50. Cooperación internacional en el ámbito de la protección de datos personales).

Capítulo VI. Autoridades de control independientes: establecidos por cada Estado miembro para mandato no inferior a 4 años y deben ser independientes. Dividido en 2 secciones: **1.ª Independencia** (arts. 51. *Autoridad de control, a 54. Normas relativas al establecimiento de la autoridad de control*) y **2.ª Competencia, funciones y poderes** (arts. 55. *Competencia: será competente para hacer cumplir el reglamento, tratar una reclamación que le sea presentada o una posible infracción del Reglamento y otras funciones* (art. 57)

Capítulo VII. Cooperación y coherencia, dividido en 3 secciones, **1.ª Cooperación y coherencia** (arts. 60. *Cooperación entre la autoridad de control principal y las demás autoridades de control interesadas, a 62. Operaciones conjuntas de las autoridades de control*); **2.ª Coherencia** (arts. 63. *Mecanismo de coherencia, a 67. Intercambio de información*) y **3.ª Comité europeo de protección de datos** (arts. 68. *Comité Europeo de Protección de Datos: compuesto por el director de una autoridad de control de cada Estado miembro y por el Supervisor Europeo de Protección de Datos o sus representantes respectivos.*a 76. *Confidencialidad*)

Capítulo VIII. Recursos, responsabilidad y sanciones (arts. 77. *Derecho a presentar una reclamación ante una autoridad de control: a todo interesado , que tienen también derecho a la tutela judicial efectiva contra una autoridad de control y contra un responsable o encargado del tratamiento*

Artículo 82 -Derecho a indemnización y responsabilidad:

Cualquier responsable que participe en la operación de tratamiento responderá de los daños y perjuicios causados en caso de que dicha operación no cumpla lo dispuesto por el presente Reglamento.

Art. 83: multas administrativas de 20 000 000 EUR como máximo o, tratándose de una empresa, de una cuantía equivalente al 4 % como máximo del volumen de negocio total anual global del ejercicio financiero anterior

Art. 84. *Sanciones*: Estados miembros pueden establecer otras sanciones.

Capítulo IX. Disposiciones relativas a situaciones específicas de tratamiento (arts. 85. *Tratamiento y libertad de expresión y de información*, a 91. *Normas vigentes sobre protección de datos de las iglesias y asociaciones religiosas*)

Capítulo X. Actos delegados y actos de ejecución (arts. 92. *Ejercicio de la delegación*, y 93. *Procedimiento de comité*)

Capítulo XI. Disposiciones finales (arts. 94. *Derogación de la Directiva 95/46/CE*, a 99. *Entrada en vigor y aplicación*)

Principales novedades que incorpora el Reglamento- Según José Luis Piñar Mañas, en la **Jornada Enatic sobre el nuevo Reglamento Europeo de protección de datos**:

Obs: Lo que está destacado en negro se aplica a las empresas de transporte.

1, Principios aplicables al tratamiento de datos (art. 5): Licitud, lealtad y transparencia; recogidos con fines determinados, explícitos y legítimos («limitación de la finalidad»); limitados a lo necesario en relación con los fines para los que son tratados («minimización de datos»); exactos y, si fuera necesario, actualizados («exactitud»); mantenidos de forma que se permita la identificación de los interesados durante no más tiempo del necesario para los fines del tratamiento de los datos personales («limitación del plazo de conservación»); tratados de tal manera que se garantice una seguridad adecuada de los datos personales («integridad y confidencialidad»); el responsable del tratamiento será responsable del cumplimiento de lo dispuesto en el apartado 1 y capaz de demostrarlo («responsabilidad proactiva»).

2. Condiciones para entender válidamente prestado el consentimiento (**art. 7**)

3. Necesidad de que el responsable del tratamiento pueda probar que se prestó el consentimiento

4. Regulación específica del conocido como Derecho al olvido o, más propiamente, derecho de supresión (**art. 17**)

5. Principio de portabilidad de los datos (**art. 20**)

6. Responsabilidad del responsable del tratamiento de los datos por la adopción y actualización de las medidas adecuadas (art. 24)

7. Registro de las actividades de tratamiento (art. 30)

8. Notificación a los interesados de las violaciones de seguridad (art. 33)

9. Evaluación de impacto relativa a la protección de datos (art. 35)

10. Consulta previa a la autoridad de control en caso de identificarse riesgos en el tratamiento (**art. 36**)

11. Introducción de la figura del Delegado de protección de datos (**arts. 37 a 39**)

**ANEXO II: NOTICIA CONFEBUS: NUEVO PLIEGO DE LICITACIÓN DE LAS
CONCESIONES DEL MINISTERIO DE FOMENTO**

09-04-2018

El pasado jueves en Valencia, durante la celebración de la Asamblea General de la Asociación Empresarial de Transporte de Viajeros de Valencia (ADIVA), asociación territorial integrada en CONFEBUS, el director general de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento, Joaquín del Moral, adelantó las principales novedades del nuevo pliego de licitación de las concesiones de su Departamento, cuyo proceso se inicia esta misma semana:

Se eleva el corte técnico a 24,5 puntos (antes 15). Las que no lo superen se consideraran proposiciones que tienen calidad técnica suficiente.

Se considerarán ofertas temerarias o desproporcionadas las que se encuentren un 8% por debajo de la media aritmética de las tarifas o expediciones ofertadas, en vez de un 10% como hasta ahora.

	Último Pliego	Nuevo Pliego 2018
Tarifa	45	35
Expediciones	10	12
ISO 13816	4	4
Compromiso edad de flota	6	-
TOTAL OBJETIVO	65	51
Confort material móvil	7	9
Elementos de confort y ergonomía	3	4
Opciones de entretenimiento durante el viaje	2	2,5
Dispositivos de acceso a nuevas tecnologías	2	2,5
Medidas de atención al público y comercialización	11,5	9
Indemnizaciones, retrasos y cancelaciones	3	-
Control de equipajes	1,5	1
Canales de Comercialización	1,5	2
Sistemas de información	1,5	2
Programas de fidelización	4	4
Conectividad e intermodalidad	5	6
Seguridad	6,5	9
Eficiencia energética	5	8
Plan de Contingencias	-	2
Plan de organización de medios	-	2
Conciliación vida familiar y laboral (art 202 LCSP)	-	2
Planes de Igualdad de género	-	2
TOTAL SUBJETIVO	35	49

Se establecen sistemas de pódium para los criterios de Seguridad y Eficiencia Energética:

	1ª mejor oferta en el apartado	2ª mejor oferta en el apartado	Siguientes ofertas
Intermodalidad y conectividad	6	4	3
Seguridad	9	7	5
Eficiencia Energética	8	6	4

Valoración de los criterios de adjudicación:

Se modifica la fórmula de valoración de las tarifas, pero se mantiene la misma para la valoración de las expediciones:

$$\text{Si } T_{\text{MED}} \leq T \leq T_{\text{MAX}}: \text{Puntos} = 30 \times ((T_{\text{MAX}} - T) / (T_{\text{MAX}} - T_{\text{MED}}))$$

$$\text{Si } T_{\text{MIN}} \leq T < T_{\text{MED}}: \text{Puntos} = 30 + 5 \times ((T - T_{\text{MED}}) / (T_{\text{MIN}} - T_{\text{MED}}))^{0,25}$$

Vehículos:

Se deroga la Resolución de 2007 sobre las características técnicas de los vehículos.

Subrogación de los vehículos solamente se dejarán de permanencia en el nuevo contrato, el 20% de la duración del mismo, pero quedará condicionada a que todos los vehículos sean accesibles para PMR.

Duración de los contratos (art 29 LCSP):

La duración de las concesiones se establecerá en función del tiempo que se calcule razonable para que el concesionario recupere la inversión:

Si el periodo de recuperación de la inversión es inferior o igual a 5 años, la duración será de 5 años.

Si el periodo de recuperación de la inversión es superior a 5 años, la duración del contrato coincidirá con el periodo en que se recupere la inversión, sin que pueda superar el plazo de 10 años.

Para el cálculo de la recuperación de la inversión se utilizará la fórmula contenida en el RD que desarrolla la Ley de Desindexación de la Economía Española.

Recurso especial en materia de contratación

Las concesiones de servicios cuyo valor estimado supere los 3 millones de euros son susceptibles de recurso especial en materia de contratación.

Las ofertas se presentarán exclusivamente de forma telemática.

Revisión de precios:

Para aquellos contratos cuyo periodo de recuperación de la inversión sea superior a 5 años, las tarifas se revisarán a partir de tercer año conforme a las formulas recientemente aprobadas por Real Decreto 75/2018.

Para aquellos contratos cuyo periodo de recuperación de la inversión sea inferior o igual a 5 años, no procede la revisión periódica predeterminada. En este caso, cabra revisión periódica no predeterminada.