



Proyecto de ley por la que se modifica la Ley 16/1987 de 30 de julio de Ordenación de los Transportes Terrestres

El Gobierno impulsa la modificación de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres para adaptarlo a los cambios experimentados por el mercado de transporte terrestre de viajeros y mercancías, tanto en el ámbito nacional como en el de la Unión Europea.



ANÁLISIS DEL TEXTO EN SU CONJUNTO

La modificación persigue los siguientes objetivos:

1. Mejora de la competitividad y eficiencia empresarial
2. Mejora del servicio público del transporte de viajeros
3. Mejora de la transparencia y el control

LOS ASPECTOS MÁS RELEVANTES SON:

- Reducción de cargas administrativas.
- Refuerzo de la libertad mercantil de las empresas.
- Refuerzo de las condiciones de acceso al mercado.
- Racionalización del régimen jurídico de los transportes regulares de viajeros.
- Racionalización de los servicios de transporte de viajeros en vehículos de turismo.
- Racionalización del régimen sancionador.

Los artículos a modificar son:

1.1, 2, 17, 19.1, 19.2, 19.3, 19.6, 19.7, 20, 22, 28, 36, 38, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 51, 52, 53, 54, 56, 59, 71, 72, 73, 74, 75, 76.1, 81, 82, 83, 84, 85, 89, 91, 94.1, 95, 98, 99, 102, 103, 104.2, 106, 107, 108, 110, 111, 119, 120, 121, 122, 123, 127, 137.2, 138.1, 140, 141, 142, 143, 146, 149,

Los artículos a suprimir son:

19.4, 21.2, 23, 24, 41.2, 57.2 y 3, 60, 61, 63.1.c) y 2, 67.a), 68, 69, 76.1, segundo párrafo, 87, 88, 90, 92, 93, 96, 97, 109, 125, 126, 134 y 144).

OPINIÓN DE EXPERTOS

-La modificación es necesaria para adaptar la normativa del transporte a la realidad social, económica y de competencia en el mercado del transporte por carretera.

-En el curso de su tramitación han sido escuchados y tenidos en consideración propuestas de Comunidades Autónomas,

de los Departamentos de Transporte de Viajeros y Mercancías del Comité Nacional del Transporte por Carretera, de las Secciones de Transporte de Viajeros y Mercancías del Consejo Nacional de Transportes Terrestres y de la Comisión Nacional de la Competencia. Ello facilitará el entendimiento y cumplimiento de la norma cuando entre en vigor.

-Se va a incidir en los agentes intervinientes en el sector de transporte propiciando una mejor estructuración empresarial de la oferta de transporte, aumentando la capacidad de las empresas tanto en términos cuantitativos como cualitativos y eliminando rigideces comerciales.

-Con esta norma se van a elevar los niveles de profesionalización del sector de transporte, incrementando en última instancia la calidad de los servicios de transporte.

-Se sientan las bases para una posible relación por medios informáticos entre los operadores del sector con la Administración haciendo realidad la denominada "Administración electrónica". Fundamental y necesario, será bien recibido cuando sea necesario presentar alegaciones y recursos.

-La armonización de las infracciones de transportes en materia de tacógrafos y tiempos de conducción y descanso, en todos los países de Unión Europea lo consideramos una razón de peso que nos iguala a todos ante la Ley pero ¿Para cuándo la armonización de las cuantías económicas? En la actualidad se aplican sanciones económicas distintas dependiendo del lugar donde se sancionan las infracciones.

Fuente: CONGRESO DE LOS DIPUTADOS
Acceso al documento completo en el link:
http://www.congreso.es/public_oficiales/L10/CONG/BOCG/A/BOCG-10-A-32-1.PDF

CONTINENTAL no asume responsabilidad alguna en relación con el material y comentarios incluido en estas páginas. Rogamos nos advierta de cualquier error u omisión que observe.



¿Autopista de pago o carretera nacional?



Para el transportista, elegir entre viajar por la autopista de peaje o una carretera nacional de acceso gratuito implica responder a tres preguntas: ¿Cuál es más barata? ¿Cuál es más rápida? ¿Cuál es más segura? Solo una vez que se hayan valorado estos tres aspectos podrá decidir cual es el mejor trayecto.

Con la posibilidad de una decisión del Gobierno de privatizar la gestión y el mantenimiento de las autopistas, podrían desaparecer en España las autovías de acceso gratuito. Afectaría a los automovilistas por supuesto, pero el mayor impacto sería para los profesionales del transporte, cuyo negocio depende directamente de las infraestructuras.

El transportista se vería entonces obligado a elegir entre la autopista de pago y la carretera nacional. Una decisión que deben tomar muchos profesionales en la actualidad en algunas zonas del país donde las autovías tienen peajes, como en Cataluña. Veamos como resolver esta cuestión.

LOS FACTORES A TOMAR EN CUENTA

Para optar por una de las alternativas hace falta, en mi opinión, valorar al menos tres factores importantes: el coste del trayecto, el tiempo de desplazamiento y la seguridad en carretera. Vamos a repasar cada uno comparando la autopista de pago con la carretera nacional.

COSTE DEL TRAYECTO

Sin duda en este aspecto el mero hecho de tener peaje hace que las autopistas de pago sean en principio menos atractivas que las carreteras nacionales. Sin embargo, reducir la comparación de coste entre los dos tipos de vías a la existencia de un peaje es una simplificación abusiva.

Ya hemos visto en un artículo anterior la importancia del consumo de combustible en los gastos del transportista. Si comparamos autopistas y nacionales, tenemos que fijarnos en las diferencias de consumo. En general, las autovías favorecen un menor consumo, ya que están diseñadas con trayectorias largas y progresivas, que permite una conducción más suave y anticipada. En sectores montañosos, suelen

estar provistas de túneles, que acortan considerablemente la distancia y evitan el consumo adicional de gasoil para escalar. Finalmente, al disponer de varios carriles, permiten un tráfico más fluido que permite mantener una velocidad de cruceo más estable que en una carretera de doble sentido, algo que también permite ahorrar combustible.

Por lo tanto, a favor de la carretera nacional tendríamos el acceso gratuito, y a favor de la autopista normalmente un menor consumo de combustible. Dependiendo del coste del peaje y de la geografía la opción más barata puede ser una u otra.

TIEMPO DE DESPLAZAMIENTO

Aunque la mayoría de los vehículos pesados no estén autorizados a superar los 100 kilómetros por hora, la autovía permite un tiempo de desplazamiento menor que la carretera nacional por varios motivos.

En primer lugar, una autopista está diseñada para evitar pueblos y ciudades pequeñas. Incluso en los alrededores de grandes aglomeraciones suelen haber circunvalaciones que permiten a los vehículos pasar de largo sin perder tiempo, a cambio de hacer un poco más de kilómetros. Es raro que haya zonas con velocidad reducida, salvo obras y casos muy excepcionales. A cambio, la carretera nacional suele cruzar pueblos, y su diseño más básico obliga a muchos cambios de velocidad, incluso a paradas en semáforos. Todo eso provoca que el tiempo de desplazamiento sea mayor.

Luego, la carretera nacional solo tiene un carril en cada sentido, lo que hace que cualquier vehículo lento pueda retrasar a los demás, ya que las posibilidades de adelantar sean escasas (hace falta buena visibilidad y no tener tráfico en el otro sentido). En autovía, con dos o más carriles en cada sentido, es muy fácil adelantar si hace falta.

En el capítulo de tiempo de desplazamiento, parece que todo está a favor de la autovía. El factor tiempo cobra más importancia a medida que los desplazamientos son largos. Por ejemplo, un transportista que tiene destinos internacionales no puede dedicarse a recorrer solo las carreteras na-

cionales, sino podría tardar muchas horas más en cada viaje, y perder oportunidades de negocio (sin contar los gastos adicionales como el hospedaje).

SEGURIDAD EN CARRETERA

Por diseño, las autovías suelen ser mucho más seguras que las carreteras nacionales. Tienen trayectorias más suaves y progresivas y se puede adelantar sin peligro. Las nacionales, en cambio, pueden tener más puntos negros (curvas peligrosas, cruce de pueblos) y adelantar es siempre un riesgo importante.

Para el transportista, la seguridad en carretera no es un detalle. En parte porque una mayor siniestralidad implica un mayor coste del seguro. Pero sobre todo, porque tanto el conductor profesional independiente como el que tiene un contrato asalariado se juegan mucho en la carretera. Una distracción, el cansancio o las maniobras peligrosas de otro conductor pueden provocar un accidente de graves consecuencias.



La Dirección General de Tráfico parece cada vez más exigente con el permiso de conducir

La DGT se plantea crear un examen teórico obligatorio para renovar el permiso de conducción.

EXTRACTO COMENTADO

La Dirección General de Tráfico (DGT) ha propuesto una prueba teórica para renovar el carné de conducir, procedimiento que a día de hoy se limita a la superación de pruebas de capacitación psicofísicas. María Seguí, directora del organismo, considera que esto no es suficiente y ha asegurado que es legítimo cuestionar la formación y conocimientos de los conductores con el paso de los años.

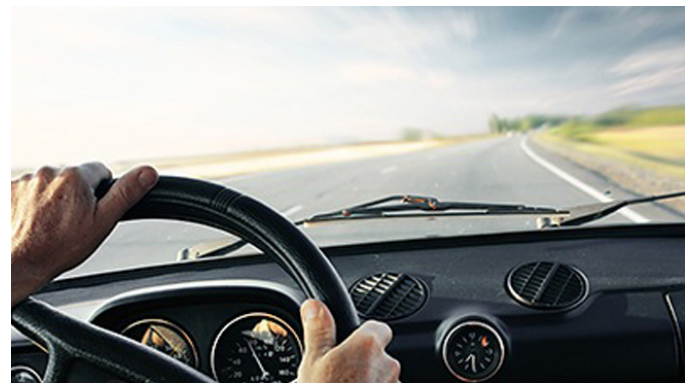
Así lo ha expuesto en la 42ª Convención Internacional de Autoescuelas celebrada en Burgos, donde ha asegurado que poco tienen que ver el entorno vial y los coches respecto al momento en el que un conductor obtuvo el permiso. Seguí no ha confirmado qué ocurrirá si la persona que va a renovar el carné no supera el examen, pero ha señalado que ésta es una buena oportunidad para las autoescuelas, que vienen viendo disminuir el número alumnos año tras año.

En este sentido, hay que recordar que a partir del próximo 19 de enero de 2013 entrarán en vigor cambios en el examen de conducir teórico, que se añaden a las recientes introducidas en el práctico. Sólo en el primero, las 800 preguntas entre las que se elige el cuestionario de cada aspirante (hay varios modelos) pasan a ser 15.000, a las que por cierto será posible acceder mediante una nueva herramienta informática desarrollada por la DGT.

CONCLUSIÓN

Desde el punto de vista de tiempo de trayecto y seguridad en carretera, no hay duda que la autopista de pago es más indicada que la carretera nacional. En lo que se refiere al coste, las cosas pueden ser muy diferentes en función del precio del peaje y de la geografía, ya que normalmente la autopista implica un consumo menor de combustible que la carretera nacional.

En caso de que se establecieran peajes en las autopistas que hoy en día son de acceso gratuito, el transportista deberá valorar si le merece la pena arriesgarse en la nacional o si es mejor pagar el peaje. Todo dependerá del precio fijado para este último. Y la única forma de comparar será probando cada opción, midiendo el consumo en cada ruta, y tomando en cuenta el tiempo y la seguridad como factores de ayuda a la decisión.



OPINIÓN DE EXPERTOS

La medida es positiva desde la perspectiva de que hay gente que se le olvidan las cosas.

- Señales, rotondas e intersecciones con prioridad de paso para unos u otros, son algunas asignaturas pendientes para ciertos conductores.
- Creemos que es necesaria, alguna medida que permita reciclar a los conductores de turismo y motocicletas. Los profesionales ya tienen el CAP.
- Eso sí, habría que estudiar la problemática de las tasas y quien corre con los gastos. Si al final, el coste repercute en el conductor no será bien acogida.
- Podría destinarse la recaudación de las multas para estos fines educativos.

Fuente: Periódico digital ABC. es

Acceso al documento completo en el link:

<http://www.abc.es/motor-reportajes/20121212/abci-valora-examen-teorico-para-201212110950.html>

CONTINENTAL no asume responsabilidad alguna en relación con el material y comentarios incluido en estas páginas. Rogamos nos advierta de cualquier error u omisión que observe.



Ahorrar en la calefacción de casa



Si quiere ahorrar en la calefacción de su casa, necesitará procurar aislar mejor las habitaciones, asegurarse de que las instalaciones están en perfecto estado, elegir el sistema más eficiente y por supuesto mantener una temperatura adecuada, con un uso razonable del termostato.

Estamos en los meses más fríos del año, un buen momento para recordar como gastar menos en calefacción. Con los precios de todas las facturas de suministros aumentando, independientemente de que tengamos un sistema de gas o eléctrico, un consumo mejor optimizado es la mejor opción para ahorrar.

AISLAR LA CASA

El consejo más importante es sin duda procurar evitar por todos los medios posibles que el calor que tanto cuesta generar se desperdicie. Para eso hace falta aislar mejor la casa. En concreto, significa ir buscando los sitios donde se puede escapar el calor, en particular ventanas y puertas hacia el exterior y encontrar formas de aislarlos.

Invertir en ventanas más modernas, con doble acristalamiento, puede suponer un gran desembolso de dinero, pero a la larga también permite ahorrar mucho tanto en invierno como en verano (cuando se busca mantener la casa fresca). Sin embargo, no hace falta iniciar obras caras para aislar mejor. Cerrar las persianas y colocar cortinas espesas puede mantener bastante el calor, al igual que con un poco de silicona se pueden tapar algunas salidas de aire.

MANTENER UNA TEMPERATURA ADECUADA

La mayoría de las personas tendemos en compensar excesivamente la sensación de frío calentando demasiado la casa en invierno. Pero si recordamos que el propósito es tener una temperatura suficiente, entonces nos daremos cuenta que 20 grados es un ambiente perfectamente aceptable. Y cuando estemos durmiendo, la temperatura puede bajar algo más.

Si no vamos a estar en casa, podemos programar la calefacción para que funcione únicamente mientras lo necesitemos (por la noche antes de llegar a casa y por la mañana antes de levantarnos). Normalmente el termostato de la calefacción de gas se puede programar, al igual que la bomba de calor del aire acondicionado. Si tenemos radiadores eléctricos, podemos colocar temporizadores.

REVISIÓN DE SISTEMA

Otro elemento importante para optimizar el gasto energético es asegurarse que el sistema funciona correctamente. Por ejemplo, en una casa con caldera de gas, los radiadores necesitan ser purgados al menos una vez al año, preferiblemente justo antes de la temporada de frío. Es una operación sencilla, que permite eliminar el aire que se acumula en las tuberías, y por lo tanto asegurar que los radiadores se calienten correctamente.

También es importante asegurarse que no hay nada que impida la difusión del calor desde el radiador. Cubrirlos o taparlos disminuye su eficiencia, por lo que hay que evitarlo. Quitar el polvo también permite mejorar un poco su funcionamiento.

Si la calefacción funciona con bomba de calor, hacer revisar el equipo de aire acondicionado regularmente también permitirá optimizar su funcionamiento, tanto en invierno como en verano.

ELECCIÓN DE RADIADORES ELÉCTRICOS

Para el presupuesto de una casa, la calefacción central con una caldera de gas suele ser el sistema más económico. Sin embargo, supone una inversión importante, y muchas personas prefieren usar calefactores eléctricos.

El problema con los radiadores eléctricos es que los más baratos consumen mucho y no calientan el ambiente de forma duradera. Funcionan con una resistencia que calienta el aire en el momento, pero en cuanto se apagan, la habitación se enfría. Eso es porque no usan el principio de inercia térmica.

Los radiadores de un sistema de gas o los nuevos aparatos eléctricos con fluidos están hechos de metales pesados que se mantienen calientes durante mucho tiempo una vez que se apaga la calefacción. Es esa inercia térmica la que permite ahorrar mucha energía.

Comprar radiadores más modernos puede suponer una inversión, pero si se trata de aparatos individuales se pueden comprar poco a poco.