

contra los fabricantes a lo largo de la última semana de junio, lo que llevaron a cabo en 15 ámbitos geográ-

conocido prestigio judicial y especializada en prácticas anticompetitivas, la cual actuará también en re-

Afectados por el cártel y las condiciones de adhesión puede consultarse en www.afectadoscartelcamiones.es.



Astic apoya a Fomento contra la inclusión de España en la 'Alianza por la Carretera'

La Asociación de Transporte Internacional por Carretera (Astic) apoya al Ministerio de Fomento y, en concreto a su director general de Transporte Terrestre, Joaquín del Moral, cuando recientemente ha declarado que la autodenominada "Alianza por la Carretera apuesta por unas medidas excesivamente proteccionistas, que llegan a pretender romper la unidad de mercado en el ámbito de la Unión Europea y por ello dificultan el transporte internacional".

En concreto, Astic denuncia que los nueve países del centro de Europa que conforman la Alianza demuestran con sus hechos que van en contra de la esencia de lo que por escrito declaran, ya que mientras en teoría apuestan por un nuevo paquete legislativo para el 'Paquete de Carretera' que permita crear un fuerte mercado único, lo que realmente han promovido y mantienen en vigor en sus países es todo lo contrario: medidas uni-

laterales y proteccionistas que van en contra a toda convergencia.

"Alguno, como Francia, acaba de modificar de nuevo unilateralmente, sin tan siquiera tener en cuenta a los otros ocho firmantes de la supuesta 'Alianza' sus propias normas para hacer pagar a las empresas de transporte 40 euros por cada trabajador registrado como desplazado en su país. Todo un nuevo ejercicio de incoherencia, al más puro estilo Donald Trump: nos hacen un muro regulatorio y lo pagamos nosotros", ha declarado Ramón Valdivia, director general de Astic.

La entidad apoya que España sea, junto a Portugal o Grecia, uno de los 20 países de la Unión que no se haya sumado a esta alianza de partes, debido a que "las acciones individuales o de grupos de países al margen del resto de socios europeos, no puede representar el camino hacia la tan anhelada búsqueda de mayor integración, sino todo lo contrario".

Congreso tramitará Proyecto de Ley para controlar empresas deslocalizadas

Hace unas semanas, el Gobierno aprobó el Real Decreto-Ley 9/2017, de 26 de mayo, que transpone la Directiva europea sobre trabajadores desplazados.

Este Real Decreto-Ley regula la obligación para las empresas extranjeras que desplacen trabajadores a España de cumplir las condiciones laborales y salariales establecidas en nuestro país. Dicha normativa cobra especial relevancia en el Sector del Transporte por carretera, ya que es la regulación que han utilizado los restantes países europeos occidentales para luchar contra la competencia desleal que, como España, sufren las empresas de transporte de dichos países por parte de empresas de transporte deslocalizadas, fundamentalmente en países de Europa Oriental, con costes fiscales y laborales hasta ocho veces inferiores a los establecidos en nuestro país.

Ello ha supuesto que en la actualidad más de una cuarta parte del transporte internacional con origen o destino en nuestro país se esté realizando con vehículos de transporte matriculados en dichos países, como consecuencia del proceso de deslocalización llevado a cabo por grandes empresarios españoles, a fin de competir de forma



abusiva en nuestro país con menores costes de explotación.

Sin embargo, como advirtió Fenadismmer tras la aprobación del Real Decreto-Ley de trabajadores desplazados, la transposición de la Directiva europea llevada a cabo por el Gobierno mediante el citado Real Decreto-Ley no permitía controlar adecuadamente a dichas empresas de transporte deslocalizadas, al eximirles de la obligación de notificar sus desplazamientos a nuestro país "si la duración del viaje era inferior a ocho días", lo que en la práctica dejaba fuera de control todos los servicios de transporte tanto de ámbito nacional (cabotaje) como de ámbito internacional llevados a cabo por empresas extranjeras en España, con lo que de este modo se perpetuaba al mercado español de transporte como un auténtico 'paraíso' para las empresas deslocalizadas, las cuales

podrían continuar su actividad de forma absolutamente desleal, pero sin que pudiera ejercerse control legal alguno sobre las mismas.

Necesidad de más medidas

En consonancia con la posición defendida por Fenadismmer, durante la tramitación parlamentaria de la convalidación del Decreto-Ley llevada a cabo el 22 de junio en el Congreso de los Diputados, la práctica totalidad de los Grupos Parlamentarios (PSOE, Podemos, Ciudadanos, PNV y Grupo Mixto) han valorado negativamente la transposición de la Directiva europea de trabajadores desplazados llevada a cabo por el Gobierno, ya que la regulación aprobada no permite combatir adecuadamente la situación de dumping social y competencia desleal que sufre el Sector español del transporte por carretera.

Un largo camino por recorrer

Tras muchos meses de espera, el denominado paquete de carretera presentado por la comisaria Violeta Bulc ya ha sido dado a conocer para abrirse ahora un complejo proceso de debate a nivel comunitario que llevará, según unas previsiones nada pesimistas, a que la normativa que afecta al transporte de mercancías por carretera no experimente cambios de calado antes de dos años.

Dice por su parte Marcos Basante, presidente de Astic, que la comisaria Bulc ha querido contentar a todos y no va a contentar a nadie. Pero también es cierto que hay un refrán que dice que “el que no se contenta es porque no quiere”. Y es que contentar a todos en todo es literalmente imposible si se tiene en cuenta el enorme conflicto de intereses que existe en el ámbito del transporte de mercancías por carretera entre los países centrales y los periféricos.

HABRÁ QUE CONFÍAR EN QUE CUALESQUIERA QUE SEAN LOS CAMBIOS NORMATIVOS VENIDEROS AL MENOS SIRVAN PARA FRENAR LA ESCANDALOSA TENDENCIA A ACTUAR POR SU CUENTA Y A ESPALDAS DE LA COMISIÓN CON LA QUE VIENEN ACTUANDO ALGUNOS PAÍSES

De momento, llama la atención la ausencia de un análisis en profundidad del contenido del paquete por parte de las principales asociaciones sectoriales en nuestro país. Y no menos llamativo es el hecho de que si por un lado desde hace algunas semanas el director general de Transporte Terrestre, Joaquín del Moral, haya venido avanzando algunos contenidos para ofrecer una visión centrada en el

hecho de que la nueva regulación estaba “bien encaminada”, haya tenido que ser el propio ministro de Fomento, Íñigo de la Serna, quien con no poca rotundidad haya concluido que “en los términos en los que está planteado, el paquete es dañino para los intereses del sector”.

Es por ello que quizá haya que pensar en comparar nuevas normas concretas frente a normas anteriores para valorar en su justa medida los pros y contra de cada una, aceptando que si en unos aspectos legales se consiguen mejoras será porque inevitablemente haya que ceder en otros. Y por encima de todo ello habrá que confiar en que cualesquiera que sean los cambios normativos que terminen por aprobarse al menos sirvan para frenar la escandalosa tendencia a actuar por su cuenta y a espaldas de la Comisión con la que vienen actuando algunos países.

Y eso por no hablar de que ni siquiera dentro de nuestro país existe algo parecido a una visión más o menos homogénea sobre qué dirección debe tomar la normativa para satisfacer los intereses del transporte español. Y qué mejor ejemplo que las diferentes posturas ante la famosa Alianza por la Carretera firmada por nueve países y rechazada por nuestro Gobierno ante la aprobación de unos y las críticas de otros. ✎

todotransporte
com

Director editorial: Pablo Guindo (pablo.guindo@todotransporte.com)
Redactor jefe: Nacho Rabadán (nacho.rabadan@todotransporte.com)
Probador: Silvio Pinto
Redacción: Juanjo Cortezón, Beatriz Serrano
Director comercial: Eusebio Albert (eusebio.albert@todotransporte.com)
Publicidad: Miguel Ángel Mora
Maquetación: Santiago Rodríguez
Administración: Pedro Collado

Atención al cliente: 677 504 815
Filmación e Impresión: VA Impresores
Depósito Legal: M-M-8488-84

ISSN: 0212-8357

Edita:
Motor de Ventas Ediserv, sl.

Consejero delegado
José Manuel Marcos

Dirección Área de Transporte
Eusebio Albert

Oficinas:
Camino de Mejorada, 10
28850 Torrejón de Ardoz (Madrid)



@todotransport

Las opiniones y conceptos vertidos en los artículos firmados lo son exclusivamente de sus autores, sin que la revista los comparta necesariamente.

SUSCRIPCIONES (telf. 677 504 815)

EJEMPLAR	16€
SUSCRIPCIÓN ANUAL EN PAPEL Y DIGITAL	120€
SUSCRIPCIÓN BIANUAL EN PAPEL Y DIGITAL	180€

Las reclamaciones de ejemplares serán atendidas en los tres meses siguientes a la fecha de edición de la revista.



Las nuevas instalaciones tienen 300 metros cuadrados de superficie.

Civiparts abre una tienda en Porriño (Pontevedra)

▲ Civiparts España ha abierto una tienda de recambios en la localidad de Porriño, en la provincia de (Pontevedra). La nueva delegación, ubicada en el polígono industrial A Granxa, cuenta con una superficie de 300 metros cuadrados y constituye el segundo bastión de la empresa Civiparts en Galicia, donde ya tenía presencia desde hace más de tres años con un punto logístico. La nueva apertura “se enmarca dentro del plan de expansión de la empresa en España, donde además del refuerzo de la cobertura geográfica, tendrá

también un aumento global de la capacidad comercial y logística”, aseguran desde Civiparts, que además de en Galicia ya cuenta con tiendas en Madrid, Extremadura, Cataluña, Valencia y Murcia. “Con esta nueva delegación mejoraremos nuestro servicio a los clientes gallegos y esperamos satisfacer las necesidades que nos venían solicitando hacía tiempo”, ha asegurado el nuevo director ejecutivo de Civiparts España, Javier Lorenzo, ha asegurado tras la apertura de la nueva tienda pontevedresa. ✦

La “culpa grave”, eje central del nuevo libro de Sánchez-Gamborino

▲ La llamada culpa grave en el transporte de mercancías es el asunto central del nuevo libro publicado por Francisco Sánchez-Gamborino, editado por Marge Books. Se trata de un trabajo que supone la actualización de su tesis doctoral, para avanzar el tema que motiva este libro “es muy oscuro, de debate muy frecuente en nuestros Juzgados y Tribunales, y en el que se juegan grandes cantidades de dinero, cuyo montante final depende de la decisión judicial, variando entre aplicar el límite por kilo o pagar hasta el último céntimo de lo que vale la mercancía perdida, por ejemplo, por robo”. Tal y como describe Sánchez-Gamborino, abogado especialista en transporte, las palabras “culpa grave” del título hacen referencia a las que, a mi juicio, abusivamente incluyen en su texto bastantes sentencias, como si fuera un concepto jurídico arraigado en nuestro ordenamiento jurídico, cuando no es así”. ✦



SOLUCIONES EN FILTRACIÓN PARA LAS CONDICIONES DE TRABAJO MÁS EXIGENTES

Gama de filtros para vehículo industrial

Es un producto de:



Del Moral inauguró la jornada sobre conducción autónoma, tacógrafo y modelo socio-laboral.



Infraestructuras y regulación son los principales escollos

La conducción semiautónoma llegará en cinco años

El transporte por carretera, tanto de viajeros como de mercancías, está experimentando una importante revolución tecnológica que llevará a que, en el plazo de cinco años, la conducción semiautónoma sea una realidad. Pero este camino no estará expedito sin la adaptación total de las infraestructuras, las normativas y de todos los actores implicados en el sector.

Los avances tecnológicos en el transporte por carretera permitirán una mayor movilidad, reducir la contaminación y mejorar la eficiencia, la transparencia y la profesionalización del sector. También harán posible que dentro de cinco años la conducción semiautónoma en los vehículos vea la luz.

Así lo aseguró Marcos Basante, presidente de la Asociación de Transporte Internacional por Carretera (Astic), en la presentación de la jornada 'Las nuevas tecnologías y su influencia en el modelo de negocio del transporte por carretera', organizada

por la Fundación Corell en el madrileño circuito del Jarama-Race.

Sin embargo, para que esta transformación tecnológica ya en marcha sea más eficaz y sostenible es necesario adecuar las infraestructuras, formar a los conductores, que las compañías evolucionen y que la Administración se implique. "Hay que pedir al Gobierno que fomente los cambios tecnológicos en nuestro sector. Que no tenga miedo. La tecnología va a permitir que el conductor mejore su calidad de vida y el empresario incremente la eficiencia de sus costes", dijo Basante.

Zaragoza aseguró que sin un cambio radical en las infraestructuras, la conducción autónoma no se desarrollará.



Isaac Martínez, de Alsa, repasó los sistemas tecnológicos implantados en sus autobuses.



D. Isaac Martínez
Responsable de Proyectos I+D+i
ALSA

El director general de Transporte Terrestre, Joaquín del Moral, recogió el testigo y reconoció la necesidad de que el Gobierno adapte las regulaciones a la nueva revolución tecnológica. "La normativa europea es lenta. Actualmente se están resolviendo problemas de una regulación que va a quedar desfasada con la conducción autónoma. Será necesario reformar la reglamentación de Seguridad Social, formación, responsabilidad, seguros, etc. El proceso tendrá una complejidad tremenda".

Del Moral también puso en valor la línea de ayudas del Ministerio de Fomento y aseguró que siempre han entendido las nuevas tecnologías como algo prioritario. En este sentido, recordó la llegada en 2019 del nuevo tacógrafo digital, una versión bautizada como inteligente, con la que se podrá controlar un vehículo sin necesidad de parar.

Asimismo, admitió que las administraciones van regulando en función de la tecnología, introduciendo cambios que también afectan al modelo socio-laboral. "Con la llegada de la conducción autónoma habrá que volver a examinar a los conductores y reconvertir a muchos para que desempeñen otras actividades", matizó.

Infraestructuras y tecnología

Las infraestructuras son uno de los puntos críticos a la hora de aprovechar el potencial de la tecnología y si no se opera un cambio radical en las mismas, la conducción autónoma no se podrá desarrollar. Así de explícito fue en su intervención Aniceto Zaragoza, director general de Oficemen y profesor de la UPM.

► **Del Moral: "Será necesario reformar la reglamentación de Seguridad Social, formación, responsabilidad, seguros... El proceso tendrá una complejidad tremenda"**



Actualmente hay una gran demanda de soluciones inteligentes por parte de las empresas, según Hermann.

Con 650.000 kilómetros de vías en España, esos cambios requieren de una seria reflexión y mucho tiempo e inversión, que no será posible únicamente con los presupuestos públicos. "No hay planificación, vamos tarde y la realidad nos sorprende", aseguró.

Zaragoza explicó que el consumo energético depende de factores como el trazado de las vías —de su diseño y pendientes—, así como del firme —rigidez y conservación, que aportan importantes ahorros de combustible—. A su entender hay un gran sobrecoste de diseño en algunas rutas nacionales y las pendientes suponen una disminución en la eficiencia de consumo de los vehículos.

Uno de los ejemplos más notorios es la ruta Madrid-Sevilla, cuyo sobrecoste es del 35%. "En muchas rutas se recorren más kilómetros de los necesarios porque las infraestructuras no se hacen al servicio del transporte. La línea del AVE tiene 80 kilómetros menos que la carretera".

El director general de Oficemen además aseguró que la calidad del firme planteará problemas importantes con la conducción autónoma. "En la

Profesión

Reportaje

El sistema Fleetboard instalado en los autobuses de Alsa permite controlar todos los parámetros del vehículo.



Alsa: innovando en seguridad

Pioneros en el uso de la tecnología, en redes sociales y en certificaciones de gestión. Así definió el responsable de Proyectos I+D+i de Alsa, Isaac Martínez, a su compañía al inicio de su intervención, en la que repasó los sistemas tecnológicos y de conectividad implantados en sus autobuses en aras de una mayor seguridad de los viajeros.

Dichos sistemas, relató, posibilitan un control total de la flota, del sistema de venta, de los servicios de administración y de los servicios al cliente. Además, permiten prevenir y predecir posibles averías y la coordinación con los talleres, lo que conlleva una reducción de los costes.

Martínez otorgó una especial importancia al sistema Fleetboard de Daimler Buses instalado en los autobuses de Alsa, mediante el cual es posible conocer la ubicación del vehículo, controlar sus parámetros e identificar al conductor y las zonas por las que transita. Del mismo modo, permite controlar la entrada y salida

de los autobuses y su velocidad, y la descarga online del tacógrafo y de la tarjeta del conductor.

Con este sistema, el responsable de Proyectos I+D+i matizó que se puede hacer un mantenimiento predictivo del vehículo, ya que “proporciona un informe diario de los errores que registra y los codifica según su gravedad, para su posterior remisión a los talleres”.

El Fleetboard también analiza la conducción a través de distintos parámetros como son las condiciones de utilización (pendiente media y peso) del vehículo, la distancia recorrida y el tiempo de conducción, el tiempo en que el vehículo está parado o el motor en marcha o apagado, si la conducción es rentable o hay un exceso en el número de revoluciones; también controla el promedio de velocidad, las emisiones de CO₂ y el consumo total, ya sea durante la conducción o con el vehículo inactivo. “Estos datos sirven para elaborar informes y señalar a los conductores los

aspectos en los que deben mejorar”, puntualizó.

Por lo que respecta a la conducción eficiente, Isaac Martínez comentó que, el pasado año, Alsa creó una certificación en la que ya hay más de 800 sistemas embarcados instalados en la flota en España y 133 en la de Marruecos, tanto urbana como regional y de largo recorrido. También hay más de 1.500 conductores monitorizados con formación específica en conducción eficiente; todo ello justificado con informes detallados mensuales a dirección, mandos medios y conductores.

Esta nueva Certificación en Conducción Eficiente, se basa en la especificación técnica de Aenor EA 0050, que acredita que las empresas de transporte por carretera han implantado un sistema de gestión, control y seguimiento de la conducción eficiente en su flota. Martínez señaló que ahora están en proceso de certificación las líneas Murcia-Almería, Granada-Aeropuerto, la Franja de Aragón y Bacoma.

conducción autónoma, todos los vehículos pasan por el mismo sitio, no como en la convencional. Al concentrar las cargas en los mismos puntos, el guiado autónomo puede incrementar en más de un 30% la deformación permanente en los pavimentos de hormigón asfálticos, acelerando su degradación”.

► **Aniceto Zaragoza: “Si no prestamos más atención a las infraestructuras, el potencial de esta revolución tecnológica se verá en entredicho”**

A su entender, los vehículos eléctricos y autónomos traen consigo la integración en las carreteras de tecnologías de alto valor añadido, pero también de un coste elevado. Por ello, “habrá que hacer pavimentos durables para que no haya que intervenir frecuentemente”. Aniceto Zaragoza dijo, asimismo, que en un futuro los vehículos serán capaces de tomar decisiones en función de la situación de las infraestructuras: “Cuando un vehículo detecte un riesgo en la vía y tome la decisión, por ejemplo, de disminuir la velocidad, transmitiendo además la información a otros vehículos, se producirá una gran presión sobre el gestor de carreteras”.



La tecnología permitirá al empresario incrementar la eficiencia de sus costes, dijo Basante.

► **Marcos Basante: “Hay que pedir al Gobierno que fomente los cambios tecnológicos en el sector. Que no tenga miedo”**



Merino destacó la importancia de la conectividad entre vehículo, empresa y taller.

“Si no prestamos más atención a las infraestructuras, el potencial de esta revolución tecnológica puede verse en entredicho”, concluyó.

Megatendencias

Walter Hermann, director de Gestión de Productos y Proyectos de Continental VDO, aludió a las megatendencias que capitanean el desarrollo de su empresa, a saber: eficiencia, seguridad y conectividad.

“El vehículo del futuro será inteligente y siempre estará conectado y en comunicación permanente con las infraestructuras”, aseguró, al tiempo que precisó que actualmente hay una gran demanda de soluciones inteligentes, tanto por parte de las empresas para mejorar la eficacia, como por la sociedad, que pide mayor seguridad y respeto por el medioambiente.

Hermann explicó que su compañía trabaja con tecnologías sostenibles que buscan cumplir con la regulación sobre emisiones, reduciendo el consumo de combustible e incrementando la eficiencia del sistema, así como extender el ciclo de vida de los productos y de los materiales usados y que éstos sean sostenibles.

► **Walter Hermann: “El vehículo del futuro será inteligente y siempre estará conectado y en comunicación permanente con las infraestructuras”**

En su ponencia, repasó las diferentes soluciones en las que están trabajando y que plasmarán en un vehículo futuro. Así, destacó la incorporación de una pantalla de imagen virtual en el parabrisas, que proyectará información específica y selectiva, repercutiendo en una menor distracción para el conductor. Una consola central con diferentes interfaces disponibles (Ethernet, USB, HDMI), y conexión al teléfono inteligente, que permitirá al conductor acceder al estado del vehículo, información del tacógrafo y sistemas telemáticos, conexión con teléfono, etc.

Asimismo, reemplazarán los tradicionales espejos retrovisores por cámaras y monitores y surtirán al vehículo de tecnología punta como el eHorizon, que posibilita visualizar previamente las condiciones de la carretera y la adaptación anticipada del vehículo a las mismas, o el sistema de visión perimetral de 360°, que proporciona una variedad de vistas que cubre todo el perímetro del autobús. También se refirió a la nueva versión del tacógrafo digital que tildó de “más eficiente, seguro y fiable”.

Por último, Alberto Merino, gerente de Marketing-Producto de Mercedes-Benz Trucks, habló de la importancia de la conectividad entre vehículo, empresa y taller. La conectividad permite ofrecer asistencia en tiempo real, avisando a la empresa de transporte de la posible avería, pudiendo coordinar la asistencia en un taller situado en la ruta y minimizando, así, la paralización del vehículo, explicó.

María Martínez