

El motor de Europa, a punto de gripar



RAMÓN VALDIVIA

DIRECTOR GENERAL DE ASTIC
(ASOCIACIÓN DE TRANSPORTE
INTERNACIONAL POR CARRETERA)

B *rexit means brexit*?. Estas palabras fueron las primeras que, como *premier*, Theresa May pronunció ante los medios. El terremoto *brexit*, que en los días posteriores al 23 de junio provocó caídas en Bolsa, el desplome de la libra esterlina y una incertidumbre generalizada, todavía tiene que enfrentarse a una larga negociación, de hasta dos años desde el momento en que Reino Unido solicite formalmente la salida del país a la Unión Europea. Hay que recordar que, durante todo ese periodo, Reino Unido seguirá siendo miembro de la Unión Europea a todos sus efectos y se mantendrán, por ambos lados, derechos y obligaciones.

No se trata de negar que es, sin duda, un importante revés y que estamos ante un escenario distinto, Reino Unido formaba parte de la Unión Europea desde 1973, además de ser uno de los países con una de las economías más grandes del club de los 28. Pero tampoco es necesario alarmarse en exceso, el *brexit* no es un evento, es un proceso. La Unión Europea y el país tendrán que replantearse qué tipo de relación quieren a partir de ahora. Curiosamente, pese a su insu-

laridad, la salida de Reino Unido puede tener importantes efectos sobre el transporte internacional por carretera. Dicho país fue en 2015 el cuarto socio comercial a nivel mundial de España por detrás de Francia, Alemania e Italia. En definitiva, Reino Unido representa para España alrededor de un 12% de nuestras exportaciones y un 10% de nuestras importaciones hacia y desde la Unión Europea y esa relación comercial entre ambos Estados se plasmó en un trasvase que, según el INE, fue de más de 15 millones de toneladas de mercancías, la mayor parte de ellas viajaron en camiones que a través del Eurotúnel o de los ferris que operan entre el continente y las islas británicas salvaron la brecha marítima. En un futuro quizá también deban salvar una brecha aduanera. La salida definitiva de Reino Unido vendrá probablemente de la mano de nuevos criterios aduaneros y arancelarios y el restablecimiento de las fronteras de acceso entre ambos territorios.

En mi opinión, puede que el fulgor mediático del *brexit* nos esté ocultando lo que un análisis profundo refleja, lo que está pasando en Europa respec-

to del transporte internacional por carretera, sobre cómo y por qué hemos dejado de caminar hacia una formación europea más fuerte y competitiva. Lamentablemente, llevamos algún tiempo en el corazón de Europa poniéndole trabas a uno de los principales motores de la competitividad, como es precisamente el espacio único para el transporte por carretera. El *brexit* sería así la parte visible de la ruptura que se está fraguando dentro de la Unión Europea.

El presidente de la Comisión, Jean-Claude Juncker, en su toma de posesión, abogó por un giro de las instituciones europeas: "Hay que legislar menos, hay que legislar mejor". Pero esos buenos propósitos, desde hace unos dos años, han sucumbido ante la proliferación de nuevas normas y reinterpretaciones de las existentes llevadas a cabo por varios Estados miembros, a despecho de lo que Bruselas haga o diga. Esta situación está levantando entre los países de la UE muros intangibles pero reales. Nuevas "fronteras" que no solo dificultan la libre circulación de bienes y servicios, vital para la economía europea y para un sector como es el transporte interna-

cional por carretera, sino que también están socavando los fundamentos mismos de lo que es la Unión Europea. La construcción europea exhibe una lentitud y una pasividad que se acerca al rigor mortis.

El transporte internacional por carretera se está enfrentando a las consecuencias de la suspensión del espacio Schengen, con controles fronterizos, la situación de Calais, las leyes de Alemania, Austria, Noruega y ahora Francia, con la imposición del salario mínimo y sus enormes cargas burocráticas, amén de una sangrante inseguridad jurídica para todos los empresarios del resto de la Unión. A lo que hay que sumar las nuevas tasas por uso impuestas recientemente en Reino Unido y Bélgica.

El ideal de la Unión Europea se marcha y con ello todos los avances que se han realizado para mejorar el tránsito de personas, bienes y capitales entre los diferentes países miembros. Si se frena el transporte por carretera se está gripando el motor de nuestra prosperidad. "No habrá paz en Europa si los Estados se reconstruyen sobre una base de soberanía nacional", Jean Monnet, padre fundador de la UE.

“ El ideal de la UE se marcha y con ello todos los avances que se han realizado para mejorar el tránsito entre los países miembros”

CincoDías

Depósito legal: M-7603-1978. Difusión controlada.
Edita Estructura, Grupo de Estudios Económicos

Director Ricardo de Querol
Adjunto al Director José Antonio Vega
Subdirector Juan José Morodo

Jefes de redacción Fernando Sanz y Nuño Rodrigo
Áreas Angeles Gonzalo (Mercados y Finanzas), Rafaela Perea (Diseño),
Cecilia Castelló (Digital), Marimar Jiménez (Empresas), Raquel Díaz Guijarro (Economía),
Natalia Sanmartín (Opinión), Nuria Salobral (Edición fin de semana),
Paz Álvarez (Directivos), Begoña Barba (Suplementos) y Bernardo de Miguel (Europa)

Director Gerente José Luis Gómez Mosquera
Operaciones Loreto Moreno
Marketing y Comunicación Judith Utrilla
Comercial Alberto Alcantarilla

Tribuna

El motor de Europa, a punto de gripar

RAMÓN VALDIVIA | 23-07-2016 14:43



IMPRIMIR

Temas relacionados: [Opinión](#) [Brexit](#) [Referéndum UE](#) [Euroescepticismo](#) [Patronal](#) [Referéndum Elecciones europeas](#) [Unión política europea](#) [Organizaciones empresariales](#) [Elecciones](#)

"Brexit means brexit" estas palabras fueron las primeras que, como 'premier', Theresa May pronunció ante los medios. El terremoto brexit, que en los días posteriores al 23 de junio provocó caídas en bolsa, el desplome de la libra esterlina y una incertidumbre generalizada, todavía tiene que enfrentarse a una larga negociación, de hasta dos años desde el momento en el que Reino Unido solicite formalmente la salida del país a la Unión Europea. Hay que recordar que, durante todo ese periodo, el Reino Unido seguirá siendo miembro de la Unión Europea a todos sus efectos y se mantendrán, por ambos lados, derechos y obligaciones.

No se trata de negar que es, sin duda, un importante revés y que estamos ante un escenario distinto, Reino Unido formaba parte de la Unión Europea desde 1973, además de ser uno de los países con una de las economías más grandes del club de los 28. Pero tampoco es necesario alarmarse en exceso, el brexit no es un evento, es un proceso. La Unión Europea y el país tendrán que replantearse qué tipo de relación quieren a partir de ahora. Curiosamente, pese a su insularidad, la salida del Reino Unido puede tener importantes efectos sobre el **transporte internacional** por carretera. Dicho país fue en 2015 el cuarto socio comercial a nivel mundial de España por detrás de Francia, Alemania e Italia; en definitiva, **el Reino Unido representa para España alrededor de un 12% de nuestras exportaciones y un 10% de nuestras importaciones** hacia y desde la Unión Europea y esa relación comercial entre ambos estados se plasmó en un trasvase, que según el INE, fue de más de 15 millones de toneladas de mercancías, la mayor parte de ellas viajaron en camiones que a través del Eurotunnel o de los ferrys que operan entre el continente y las islas británicas salvaron la brecha marítima. En un futuro quizá también deban salvar una brecha aduanera. La salida definitiva del Reino Unido vendrá probablemente de la mano de nuevos criterios aduaneros y arancelarios y el restablecimiento de las fronteras de acceso entre ambos territorios.

En mi opinión, puede que **el fulgor mediático del brexit nos esté ocultando, lo que un análisis profundo refleja lo que está pasando en Europa respecto del transporte internacional por carretera**, sobre cómo y por qué hemos dejado de caminar hacia una formación europea más fuerte y competitiva. Lamentablemente llevamos algún tiempo en el corazón de Europa poniéndole trabas a uno de los principales motores de la competitividad como es precisamente el espacio único para el **transporte** por carretera. El brexit sería así la parte visible de la ruptura que se está fraguando dentro de la Unión Europea.

El presidente de la Comisión, J.C. Juncker, en su toma de posesión, abogó por un giro de las instituciones europeas: "hay que legislar menos, hay que legislar mejor". Pero esos buenos propósitos, desde hace unos dos años han sucumbido ante la proliferación de nuevas normas y reinterpretaciones de las existentes llevadas a cabo por varios estados miembro, a despecho de lo que Bruselas haga o diga. Esta situación está levantando entre los países de la UE muros intangibles pero reales. Nuevas "fronteras" que no sólo dificultan la libre circulación de bienes y servicios, vital para la economía europea y para un sector como es el **transporte internacional** por carretera, sino que también están socavando los fundamentos mismos de lo que es la Unión Europea. **La construcción europea exhibe una lentitud y una pasividad que se acerca al rigor mortis.**

El **transporte internacional** por carretera se está enfrentando a las **consecuencias de la suspensión**

en colaboración con: [infoempresa.com](#)

BUSCAR DIRECTIVOS Y EMPRESAS

Directivos Empresas

Aquí el nombre de tu búsqueda...

Lo más leído

El mapa del IRPF y algunos pueblos con datos curiosos

Pablo Isla cobrará en función de la cotización de Netflix o Amazon

Estos mapas de Pokémon Go te dicen dónde capturar cada criatura

Ponen fecha al lanzamiento del iPhone 7

Valores con la rentabilidad por dividendo más jugosa

Ver+

LOS ESPECIALISTAS

1 de 3

Perú: Los negocios tras

del espacio Schengen, con controles fronterizos, la situación de Calais, las leyes de Alemania, Austria, Noruega y ahora Francia, con la imposición del salario mínimo y sus enormes cargas burocráticas amén de una sangrante inseguridad jurídica para todos los empresarios del resto de la Unión. A lo que hay que sumar las nuevas tasas por uso impuestas recientemente en Reino Unido y Bélgica.

El ideal de la Unión Europea se marchita y con ello todos los avances que se han realizado para mejorar el tránsito de personas, bienes y capitales entre los diferentes países miembro. Si se frena el transporte por carretera se está gripando el motor de nuestra prosperidad. "No habrá paz en Europa, si los Estados se reconstruyen sobre una base de soberanía nacional", Jean Monnet, padre fundador de la UE.

Ramón Valdivia es director general de ASTIC (Asociación de Transporte Internacional por Carretera)

CincoDías | Gracias por la lectura

[» Ir a la portada para consultar toda la actualidad diaria «](#)



...en sus negocios tras las elecciones
EL PULSO DE LATAM
d+i Llorente & Cuenca









El sorpasso ahora es nuestro -- bono a 10 años al 1,11%, Italia 1,23%
LIBERALISMO SOCIAL
Alexandre Muns







DRAGHI: LA POLITICA MONETARIA HA CREADO INEVITABLEMENTE FACTORES DESESTABILIZADORES UNA VISIÓN DESDE LOS MERCADOS
José Luis Martínez Campuzano







Envejecer con éxito e independencia económica
ERES TÚ, NO TU DINERO
Abante Asesores







Cinco (posibles) reversiones a la media para invertir
ESTO YA NO ES LO QUE ERA
Diego González





<
1 de 3
>

[Ver+](#)

Última hora en Cinco Días

Las seis empresas más baratas del selectivo español según sus beneficios

Clinton confirma a Tim Kaine como su vicepresidente

El G20 busca salidas ante el 'brexit' y Turquía

El motor de Europa, a punto de gripar

Detenidos por cruzar la frontera de EE UU persiguiendo Pokémon

[Ver+](#)



¿ACABA DE ADQUIRIR UN CAMIÓN USADO DAF?



DAILY MISIÓN CUMPLIDA



Portada	Noticias	V comerciales	V Pesados	V Ocasión	Reportajes	Motor Tuning	Registrarse
Marcas	Industria	Descargas	Blog	Clásicos	Salones	Enlaces	Iniciar sesión

ASTIC reconoce la labor de Ana Pastor en Fomento

Share

La Asociación **Internacional de transporte por Carretera** subraya la gestión de **Ana Pastor** al frente, durante cinco años, del **Ministerio de Fomento**.



Tras el nombramiento de **Ana Pastor** como **nueva presidente del Congreso ASTIC** (Asociación **Internacional de transporte por Carretera**) ha querido reconocer su gestión al frente del Ministerio de Fomento. La Asociación reconoce la disposición de Pastor al **diálogo** y su **iniciativa** en cuestión de estrategia logística.

La **ASTIC** ha querido remarcar que gracias a su trabajo nuestro país **no ha implementado la euroviñeta**, un certificado que para ellos supone una medida **contraproducente** para la competitividad de la economía nacional. También subrayan la implicación de Pastor a la hora de entender los problemas del sector con temas como el **régimen de módulos** o la **vuelta a casa** de los conductores de **internacional**, flexibilizando la legislación europea.



» [Inicie sesión](#) o [regístrate](#) para enviar comentarios | [Versión para imprimir](#)
15768554 páginas vistas

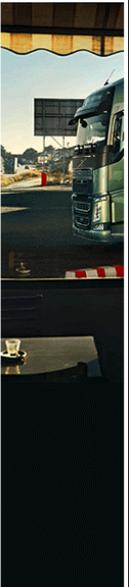
Artículos relacionados:

- El sistema Eco Score refuerza la eficiencia
- Novedades de Schmitz en el IAA de septiembre
- Europa multará a los fabricantes de camiones por pactar precios
- La nueva era del Crafter
- Famagülera incorpora 12 Renault Trucks T
- Paolo Ferrari presidente de Bridgestone Europa, O. Medio y África
- DAF XF premiado como el 'Fleet Truck of the Year'
- Galardonados los neumáticos Hankook SmartFlex AH35
- Abertis y Areas inauguran el COMO en La Selva
- CETRAA detecta buscadores de talleres online fraudulentos

[Contacto](#) | [Aviso Legal](#)

MY TRUCK- TU CABINA DESDE TU MÓVIL

Para el Volvo FH, Volvo FM y Volvo FMX



Haz click aquí para descargarla >>



Volvo Trucks. Driving Progress



"LOS NEUMÁTICOS DE CAMIÓN MICHELIN SON LOS MÁS FIABLES Y RENTABLES. NO PUEDO PEDIRLES MÁS."
TRANSPORTES ALONSO SALCEDO S.A.



RENAULT TRUCKS DELIVER

HASTA 300 € DE DESCUENTO

CON SU MANTENIMIENTO OFICIAL

RENAULT TRUCKS

VOTA TÚ OPINIÓN NOS IMPORTA

ENGAMION.COM



POLÍTICA

El procedimiento de infracción abierto por la CE no impide a Francia mantener 'viva' la aplicación de la norma del salario mínimo

La presión de las asociaciones europeas, entre las que se encuentra Astic, sólo sirve para aplazar su entrada en vigor hasta el 22 de julio

► El procedimiento de infracción abierto por la Comisión Europea no ha logrado impedir que el Gobierno francés siga adelante con la aplicación de la ley del salario mínimo. La presión ejercida por las asociaciones europeas, entre las que figura la española Astic, sólo ha servido para aplazar su entrada en vigor tres semanas hasta el 22 de julio.

ALFONSO ALDAY. Madrid

Francia hace oídos sordos y mantiene la normativa del 'salario mínimo', incluida en la Ley Macron, en el punto de mira de la Comisión Europea, que acaba de abrir un procedimiento de infracción al Ejecutivo de Hollande, al igual que a Alemania, por una legislación similar. La presión ejercida por las asociaciones sectoriales europeas, entre las que se encuentra la española Astic (Asociación del Transporte Internacional por Carretera), sólo ha servido para aplazar su entrada en vigor hasta el 22 de julio. Hasta dicha fecha, la labor de los agentes de control franceses será informativa en relación a las reglas exigidas en la nueva normativa, sin imponer sanciones. Del mal, el menos, ya que, de este modo, el sector gana tiempo para asimilar y cumplir con la multitud de requisitos solicitados



MARCOS Basante, presidente de Astic, y Ramón Valdivia, director general de la patronal.

en el último momento de su entrada en vigor, prevista inicialmente a partir del 1 de julio.

Así las cosas, la patronal Astic, que preside Marcos Basante, ha vuelto a exigir "máxima agilidad a las instituciones en la lucha contra la ley", que tilda de "proteccionista, injusta y discriminatoria". No hay que olvidar que los transportistas español-

Astic calcula que sólo en España casi 18.000 camiones cruzan a diario la frontera

les, con cerca de 18.000 camiones diarios cruzando la frontera francesa, son los principales damnificados con la aplicación de esta medida.

El director general de la organización empresarial, Ramón Valdivia, advirtió a TRANSPORTE XXI que "la ley tiene muchos puntos discutibles respecto a su coherencia con la legislación europea". En concreto, el portavoz de la asociación apuntó que "no se puede exigir el salario mínimo de convenio", sino el interprofesional. Además, recordó que la Directiva comunitaria define al trabajador desplazado como aquella persona que a salario de una empre-

sa radicada en el extranjero ofrece servicios a otra radicada en el país que aplica dicha norma. Sin embargo, añadió el directivo, "el gobierno francés incluye todas las operaciones de carga y descarga que tengan lugar en su país".

La cuestión no es baladí, ya que "más del 80 por ciento de los servicios de transporte realizados por los afiliados de la asociación de transporte internacional están encargados por empresas españolas", según explicó Valdivia. Es decir, "no les debería alcanzar la aplicación de la normativa", concluyó el director general de Astic, tras reiterar que "el problema es que el salario mínimo sigue adelante, a pesar de que la Comisión ha abierto un expediente de sanción". Las multas pueden llegar a los 2.000 euros por empleado y hasta un máximo de 500.000 euros por empresa.

LEGISLACIÓN CLARA

Un sinsentido que ha vuelto a llevar a Astic a reivindicar "la creación de una legislación clara para todos los Estados miembros de la Unión Europea que permita la libre circulación de bienes y servicios". Y es que, "la aplicación del salario mínimo para determinadas operaciones de transporte internacional no puede justificarse, ya que crea barreras administrativas y burocráticas desproporcionadas, que impiden que el mercado interno funcione correctamente", según subraya Astic.

Como ya avanzó este periódico, la Comisión Europea ha decidido emprender acciones legales contra el salario mínimo francés y alemán. En ambos casos, la Comisión considera que la aplicación de esta normativa para operaciones de transporte internacional "no pueden justificarse", ya que "crea barreras administrativas y burocráticas desproporcionadas, que impiden que el mercado internacional funcione correctamente", en línea con los argumentos defendidos por Astic.

POLÍTICA

Feteia pide al futuro Gobierno menos regulaciones y una mayor flexibilidad

EVA MÁRMOL. Barcelona

Feteia pide al futuro nuevo Gobierno "menos regulaciones y menos peso del Estado, igual que sucede en los países más avanzados de la Unión Europea", señala Blanca Guitart, directora de la federación transitaria española. "Necesitamos menos leyes y más flexibilidad", añade.

Otra prioridad que debe tener el futuro Gobierno en su agenda logística, a juicio de Feteia, es velar por la libre competencia: "Si algún papel debe tener el Estado en los temas de logística, es el de garantizar la libre competencia para evitar que las empresas que cumplen con

la normativa deban competir con sociedades que están al margen del sistema, que no cumplen con sus obligaciones legales y que, en definitiva, realizan una competencia desleal".

La federación transitaria que preside Enric Ticó también reclama inversiones en infraestructuras "realizadas en base a criterios de eficiencia" para que no se construyan estaciones del AVE que "no tienen más de cien viajeros al día", mientras siguen pendientes actuaciones prioritarias como mejorar los accesos terrestres a los puertos. El futuro Gobierno "debe escuchar la voz de la carga" porque, "aunque



ENRIC Ticó, presidente de Feteia, acompañado por Blanca Guitart, directora de la patronal.



la mercancía no vota, sí que genera puestos de trabajo" y porque las empresas transitarias/logísticas suponen "una apuesta por la economía productiva".

Como otras organizaciones empresariales del sector, Feteia también pide la creación de un Ministerio de Logística, Transporte y Comercio Exterior.



REPORTAJE

La salida del Reino Unido de la UE añade incertidumbre al transporte

BREXIT, TODO POR CONCRETAR

Tras el referéndum del pasado 23 de junio en el que un 51,9% de los votantes británicos consideraron que es mejor estar fuera que dentro de la Unión Europea, la incertidumbre se cierne sobre muchos sectores económicos, y el transporte de mercancías está en el grupo de cabeza de los directamente implicados. De momento, la incertidumbre es total y cualquier transportista que opere en ese país deberá seguir muy cerca cualquier acontecimiento que modifique la situación actual.

✦ P.G. ✦

Ya no hay vuelta atrás, o eso parece. El resultado del referéndum celebrado en el Reino Unido el pasado 23 de junio ha dejado muchos cadáveres por el camino y ningún vencedor, ni dentro ni fuera de aquel país. Se abre ahora una etapa de dudas, reuniones, declaraciones, acercamientos, apelaciones a la sensatez, conflictos de intereses y muchas cosas más que deberán desembocar, todavía no está nada claro cuando, en la salida del Reino Unido de la Unión Europea, tras 43 años de pertenencia (no de un modo pleno, todo hay que decirlo), a la misma. Para bien o para mal, las circunstancias son las que son y no quedará más remedio que adaptarse a ellas. De entre todas las actividades económicas afectadas de forma directa, el transporte de mercancías es, obviamente, una de las que más está llamada a percibir cualquier consecuencia en la alteración de la situación actual. Uno de los grandes logros de la integración europea venía siendo la libertad de circulación de bienes, y volver a levantar fronteras donde ya no las había so-



Las claves de la salida de la UE

▶ Tratado Schengen

Fue firmado con el fin de evitar controles fronterizos en los países de la unión y favorecer la libre circulación de pasajeros siempre que se cumpla con unos requisitos mínimos. Aunque Reino Unido no estaba adherido al 100%, sí permitía la entrada en el país con el documento de identidad. Con el Brexit, es posible que para poder entrar en Reino Unido se exijan permisos especiales para mercancías y visados para los viajeros, avanzan desde Castillo Grupo, un grupo empresarial enfocado al mundo del transporte pesado de largo recorrido.

▶ Aranceles

Pertenecer a un mercado único facilita el movimiento de mercancías sin apenas

controles y permisos, y sobre todo se evitan aranceles/impuestos especiales a los productos exportados e importados. El resultado es que los productos importados de Reino Unido seguramente sufrirán un incremento en su precio final.

▶ Exenciones fiscales

Ejercer actividades económicas en otros países distintos al del propio del contribuyente gozaba con la ventaja de una exención fiscal en el país extranjero, siendo el país del nativo del contribuyente quién las gravaría evitando una doble imposición por la misma actividad en ambos países. El resultado serán mayores impuestos a la venta de productos en Reino Unido procedentes del países extranjeros. ✓

lamente puede considerado como un paso atrás para cualquier empresario de transporte de mercancías, cuya prioridad no es otra que entregar o recoger una mercancía de su cliente en cualquier lugar donde sea necesario con el menor número de trabas posible.

Todavía dentro

En primer lugar, y conviene tenerlo claro antes de pensar en modificar cualquier operativa de transpor-



DHOLLANDIA

nº 1 en el mundo en plataformas

www.dhollandia.com - info@dhollandia.es

Dhollandia Madrid

Calle Haití, 15 P. I. Bañuelos
28806 Alcalá de Henares - Madrid
Tel.: (+34) 91 877 16 50

Dhollandia Barcelona

Calle Arquímedes, 18, P. I. Navinca
08210 Barberá del Vallés - Barcelona
Tel.: (+34) 93 718 09 94



La alta representante de la UE para la Política Exterior, Federica Mogherini, insiste en que hasta que no hayan concluido las negociaciones el Reino Unido "es un miembro pleno de la UE".



Todavía miembro de pleno derecho

▲ Para aclarar dudas en relación con el proceso que debe llevar a que el Reino Unido abandone su pertenencia a la Unión Europea, y ante la confusión generada en torno a este peliagudo asunto, conviene tener en cuenta que, tal y como confirmaba recientemente la alta representante de la UE para la Política Exterior, Federica Mogherini, el país todavía "es un miembro pleno de la Unión Europea". "Como he dicho varias veces, no

habrá negociaciones (con el Reino Unido) antes de que se presente la notificación del artículo 50" del Tratado de Lisboa, que iniciará el mecanismo y una cuenta atrás de dos años para negociar la salida de ese país de la Unión, reiteraba. Hasta que no hayan concluido esas negociaciones "que no sólo no han empezado todavía, sino que por el momento no han sido solicitadas", el Reino Unido "es un miembro pleno de la UE". ✎

te entre España y Reino Unido, este país forma todavía parte de la Unión Aduanera, la cual establece la eliminación de las fronteras entre los países miembros con relación al transporte de todas las mercancías. Pero cuando las cosas cambien, en una fecha todavía por concretar, el abandono de la UE por parte del Reino Unido supondrá de forma inevitable (salvo una muy poco probable sorpresa de última hora, aunque todo es factible en el enrevesado mundo de la política...) la salida del mercado único europeo, principal pilar de la Unión, lo que añadirá una dosis considerable de dificultad al libre movimiento de personas y mercancías.

Ello traería como consecuencia la derogación automática de la autorización de transporte europea (licencia comunitaria), que permite en la actualidad realizar ilimitadamente transportes entre España y Gran Bretaña, e incluso transportes de ámbito nacional por los transportistas en el país donde no están residenciados, por lo que a partir de dicha fecha sería sustituido mediante un convenio bilateral por un nuevo régimen de autorización para permitir el tránsito de vehículos de transporte entre la Unión Europea y dicho país, avanzan desde la organización Fenadismer.

Impacto económico

Respecto al impacto económico que para la flota de transporte española supondría la salida del Reino Unido de la UE, un dato muy destacable es que el revela que España exportó el año pasado más de 4'2 millones de toneladas de mercancías por carretera a este país, por un valor estimado de 18.231 millones de euros, e importó algo más de 2'5 millones de toneladas por un valor de 12.584 millones, lo que arroja un evidente para la balanza comercial nacional. "La reducción de las exportaciones afectaría principalmente a los sectores del

transporte de productos agroalimentarios, automoción, productos farmacéuticos y mercancía general", advierten desde la federación que preside Julio Villaescusa.

El cambio no será inmediato

Ante todo, insisten en Fenadismer, debe quedar claro que el resultado del referéndum no supondrá un cambio inmediato en relación con el estatus de las relaciones transnacionales del Reino Unido con el resto de los Estados Miembros de la Unión Europea, ya que su eventual salida de la Unión Europea se producirá a través del procedimiento regulado en el artículo 50 del Tratado de la Unión, en el que se prevé que las necesarias negociaciones se desarrollarán durante un plazo de hasta dos años a contar desde la notificación de la intención de retirarse de la UE por parte del Reino Unido al Consejo Europeo, plazo que aún no se ha iniciado al no haberse producido aún tal notificación, y que además puede ser prorrogado de mutuo acuerdo entre ambas partes.

Así, una vez que el Reino Unido active el procedimiento de salida de la UE se abrirá un plazo de intensas negociaciones dirigidas a establecer el nuevo marco de relaciones del Reino Unido con la UE que resultará de aplicación tras la salida efectiva.

En este sentido, son tres los posibles escenarios que se viene manejando, concretan en Fenadismer. En primer lugar, un modelo de integración del Reino Unido en el Espacio Económico Europeo, de manera que tal como sucede en la actualidad con Islandia, Noruega o Liechtenstein, en el Reino Unido seguiría parte de un mercado común con los países de la UE. En segundo lugar, un modelo de relaciones con la UE basadas en la celebración de convenios bilaterales preferentes casi equiparables, desde el punto de vista práctico, a la plena pertenencia al mercado interior de la UE.

▲
"EN TÉRMINOS SECTORIALES, EL BREXIT, SIN SER LO DESEABLE, TAMPOCO REPRESENTA UNA HECATOMBE"

Ramón Valdivia /
DIRECTOR GENERAL DE ASTIC

El puerto de Dover es una de las principales vías de entrada de mercancía al Reino Unido.



Brexit, un "palo en la rueda"

▲ "Es un palo en la rueda de la recuperación económica", comenta gráficamente Maury Obstfeld, director del departamento de investigación del FMI, sobre los efectos del Brexit a nivel económico especialmente, aunque no sólo, en el ámbito europeo. De hecho, este organismo internacional ha rebajado la estimación la previsión de crecimiento de España al 2,1% para el próximo año, dos décimas menos de lo anunciado en abril y tres menos de lo previsto por el Gobierno, sin olvidar que si se cumple el cálculo el descenso frente al 3% que puede crecer España en 2016 será de nueve décimas,

es decir, una desaceleración en toda regla. Y todo ello sin olvidar que son muchos los expertos que advierten ya de que se está tendiendo a subestimar los efectos económicos negativos del Brexit. Para el Reino Unido tampoco parece que las cosas vayan precisamente a mejorar en el corto plazo. Los analistas menos pesimistas contemplan una reducción de dos décimas en el crecimiento este año y casi un punto el año que viene sobre las previsiones anteriores. En el caso de Alemania, la reducción podría ser de cuatro décimas, y Francia e Italia de una décimca cada una. ✓

▲
"LA REDUCCIÓN DE LAS EXPORTACIONES AFECTARÍA PRINCIPALMENTE AL TRANSPORTE DE PRODUCTOS AGROALIMENTARIOS, AUTOMOCIÓN, PRODUCTOS FARMACÉUTICOS Y MERCANCÍA GENERAL" ADVIERTEN EN FENADISMER

En el caso de que finalmente se establezca una frontera en Calais (en la imagen), lo previsible es que sea como la que actualmente existe en Algeciras entre Marruecos y Europa, apuntan en Astic.



La tercera opción sería un modelo basado en la pertenencia del Reino Unido a la Organización Mundial del Comercio que supondría que, tal como sucede por ejemplo con Estados Unidos, las relaciones del Reino Unido con la UE se rigiesen por el marco general previsto en dicha organización, matizado, en su caso, por convenios bilaterales puntuales en aquellas cuestiones que puedan resultar de interés para ambas partes.

No es una "hecatombe"

Un portavoz más que autorizado para valorar también las consecuencias que tendrá el Brexit en el transporte español es la Asociación de Transporte Internacio-

nal por Carretera (Astic), que no duda en compartir la "sorpresa generalizada por el resultado del referéndum", para recordar que el mercado británico -aunque no es el más importante en el marco UE- es relevante para el sector, ya que en 2015 se exportaron a Reino Unido 4,3 millones de toneladas por carretera y se importaron 1,84 millones, según sus datos. Con todo ello, desde esta asociación de transportistas recuerdan que el Brexit "es un proceso, no un evento", y coinciden en hacer hincapié en que el horizonte previsto para la salida formal de Reino Unido de la UE conllevará como mínimo de dos años de negociaciones a las que seguirán un período implantación que, sin duda, será largo. Así, "el comercio, la industria y el turismo, principales segmentos de la economía a los que el sector del transporte por carretera da servicio no van a cambiar radicalmente ni a corto ni a medio plazo", apuntan.

De todos modos, Astic señala que, en el caso de que finalmente se establezca una frontera en Calais, lo previsible es que sea como la que actualmente existe en Algeciras entre Marruecos y Europa. "En términos sectoriales sin ser lo deseable tampoco representa una hecatombe. De hecho, Algeciras es el quinto puerto de Europa en tránsito de mercancías. De todos modos hablamos de simples proyecciones, los procesos que pueden llevar a esa situación formarán parte del proceso de negociación" explica Ramón Valdivia, director general de la asociación. ✓



OGX

Simón Andrés

GERENTE

Zaragoza

1.- Esta medida ha despertado las críticas incluso de los transportistas de Guipúzcoa. A mí personalmente me parece inviable. De hecho, no creo que sea muy legal que los camiones registrados en Guipúzcoa no paguen y si tengan que pagar quienes sean de fuera de esa provincia, cuando las matrículas son nacionales. No lo veo nada bien.

2.- El transporte de mercancías por carretera tiene ya que soportar demasiados costes, especialmente en lo que a impuestos se refiere. Al final, parece que el transporte tiene la culpa de los problemas relacionados con el medio ambiente y parece que son sólo los camiones los que estropean las carreteras. Parece que somos culpables de todos los males que tiene la sociedad, pero luego todo el mundo come y quiere tener las tiendas abastecidas cuando va a hacer la compra.

3.- Evidentemente, suponen unos costes que son difíciles de asumir, pero por otra parte es innegable que circular por autopista es más seguro para los camiones. Debería bonificarse la utilización de los peajes por parte de los transportistas. Por ejemplo, en Aragón tenemos algún tramo subvencionado por parte de la concesionaria de la autopista que va hacia Barcelona. Y eso se hace por el medio ambiente, sí, pero también para reducir la accidentalidad.

EN PRIMERA PERSONA



Subiendo de **marcha**

▲ Recién atravesado el “ecuador” del 2016, las cifras del transporte por carretera nos muestran que la “botella está medio llena”, ello debe ser motivo de alegría para nuestro sector. En lo que vamos de año las matriculaciones de vehículos industriales ha aumentado un 16% respecto al año anterior que ya arrojó cifras de crecimiento como no se habían visto en muchos años. Y las previsiones auguran que los totales anuales mostrarán la estrechísima vinculación que tiene la actividad de nuestro sector, el transporte por carretera, con la evolución de la economía.

Organismos internacionales como el Fondo Monetario Internacional y nacionales como el Banco de España prevén un crecimiento para 2016 del 2,5% y están revisando al alza dichas previsiones. Este incremento se verá reflejado en las cifras de movimiento de mercancías y de personas por carretera, como ya se evidenció en 2015, año en que la facturación creció un 5,5% respecto a 2014. Con esta evolución y estas previsiones vemos ya, ahora sí, por el retrovisor los años de crisis puesto que nuestra actividad está ya en línea de superar, a fin de ejercicio, las cifras del año 2008.

La mejora del acceso a la financiación unida a la mayor actividad económica y la confianza empresarial están haciendo posible que podamos augurar un 2016 que deje atrás la crisis en términos nominales. El sector del transporte por carretera comienza a ver los resultados de los esfuerzos que se tuvieron que realizar en años anteriores. No obstante, aunque los buenos augurios parecen sobrevolar en el ambiente... no hay que confiarse, varios frentes en el horizonte más inmediato necesitan de nuestra atención y seguramente de nuestra actuación.

El espacio europeo está más debilitado que nunca, no sólo el Brexit y sus efectos colaterales que aún no han comenzado a tener forma, sino también todas las medidas proteccionistas que debilitan nuestro sector como si de propios muros estuviéramos hablando. El más reciente de estos “muros” lo tenemos al otro lado de los Pirineos y tiene nombre: Ley Macron, su implantación repercute negativamente en nuestro sector y en la competitividad del mismo y, por la tanto, repercute negativamente en la economía de la eurozona.

Por otro lado, y hablo ahora de casa, todavía hay mucho trabajo por hacer en cuanto al tejido empresarial en el que nos movemos. Es necesaria una reconversión de nuestro sector para crecer en competitividad, eficacia y eficiencia. Para ello, es vital que las empresas adquieran un nivel medio, no es sostenible un sector con empresas de uno o dos camiones. La creación de empleo, una de las tareas también pendientes por el Gobierno, viene de la mano de empresas con un tamaño medio. Asimismo, la unificación del más de medio centenar de convenios que rigen nuestra actividad impulsaría a un sector que por méritos propios empieza a “subir de marcha”. ✓

Por **Ramón Valdivia**,
Director general Astic

Astic: se trata de una ley "injusta, discriminatoria y proteccionista"

FRANCIA NO SANCIONA POR LA LEY MACRON HASTA EL 23 DE JULIO



Las autoridades francesas no sancionarán a los transportistas que incumplan la Ley Macron hasta el 23 de julio. Así lo ha comunicado el Ministerio de Trabajo galo a Fomento, cuyos responsables ya han transmitido la noticia a las principales asociaciones de transportistas españolas.

✓ N.R. /

La nota enviada a las patronales por la Dirección General de Transporte Terrestre destaca que desde la entrada en vigor de la polémica norma, "el 1 de julio de 2016, hasta el 22 de este mismo mes, la labor de los agentes de control franceses será informativa en relación a las reglas exigidas sin sancionar". A pesar de que a finales de junio el Ejecutivo francés negaba que fuera a establecer una moratoria en la aplicación del régimen sancionador asociado a la

nueva normativa, lo cierto es que, tal y como explican desde Astic, "el Gobierno galo ha entendido, por fin, la imposibilidad de cumplir la ley ante el caos burocrático generado por la multitud de aspectos a contemplar en tan reducido espacio de tiempo".

"Ley injusta, discriminatoria y proteccionista"
En opinión de los responsables de la Asociación Internacional de Transporte por Carretera, Francia ha decidido aplazar la entrada en vigor de una ley "in-

justa, discriminatoria y proteccionista” gracias a la presión ejercida por las suma de diferentes asociaciones del transporte europeas (...) el Ministerio de Fomento y la Comisión Europea, que envió el pasado 16 de junio una carta de emplazamiento a Francia, lo que constituye el primer paso para el procedimiento de infracción”.

Según Astic, la aplicación del salario mínimo para determinadas operaciones de transporte internacional -tal y como estipula la Ley Macron- “no puede justificarse, ya que crea barreras administrativas y burocráticas desproporcionadas, que impiden que el mercado interno funcione correctamente”.

Por eso, la asociación que preside Marcos Basante “solicita la creación de una legislación clara para todos los Estados de la Unión Europea que permita la libre circulación de bienes y servicios”. Entretanto, Astic demanda a las instituciones europeas “máxima agilidad en la lucha contra la ley, ya que la inseguridad jurídica actual está impidiendo el normal flujo de tránsito de personas y mercancías a través de los Estados miembro”. Independientemente de los deseos de los transportistas no franceses, lo cierto es que desde el 23 de julio los gendarmes van a sancionar a quienes incumplan la ley, por lo que no está de más destacar los aspectos fundamentales de la misma.

Salario mínimo

La aprobación del Decreto 2016/418 supone la obligación de que las empresas transportistas deban acreditar que sus conductores profesionales perciben al menos el el salario mínimo interprofesional vigente en Francia, que está establecido en 1.457,52 euros mensuales.

De cara a cumplir esta obligación, el país vecino ha establecido un procedimiento en el que se circunscriben una serie de trámites de obligado cumplimiento para los transportistas extranjeros. Antes del inicio del

ANTES DE INICIAR EL SERVICIO EL EMPRESARIO DEBERÁ PRESENTAR UNA DECLARACIÓN DE DESPLAZAMIENTO EN FRANCÉS A LA DELEGACIÓN TERRITORIAL DEL MINISTERIO DE TRABAJO GALO

servicio, el empresario deberá presentar una declaración de desplazamiento, cumplimentada en francés, a la Delegación territorial del Ministerio de Trabajo galo correspondiente al lugar donde se va a realizar la prestación del servicio.

Para determinar el salario que debe abonarse a los conductores, las horas extras y el resto de condiciones que conforman la retribución de un trabajador desplazado siguiendo los niveles y las normas francesas, CETM ha elaborado una “traducción” de las categorías de trabajo vigentes en Francia, que puede consultarse en www.todotransporte.com.

Representante legal en Francia

Por su parte, desde Fenadismer explican que el Ministerio de Trabajo francés ha comenzado a resolver algunas dudas sobre la aplicación de la nueva regulación. En este sentido, en lo que se refiere a la obligación de conservación de toda la documentación laboral de la empresa transportista por parte de su representante legal en Francia, las autoridades galas recomiendan “que se conserven en territorio francés, o en caso contrario que sean accesibles sin demora, admitiéndose la versión electrónica. Asimismo en caso de fallo del representante, (fallecimiento, baja, etc.) la empresa deberá organizar la continuidad de la función, designando a un nuevo representante”. ✎

A partir
del 1 de julio



Si va realizar **cabotaje** en Francia
necesitará al mejor **Representante Legal**

Seriedad y experiencia al servicio
del transporte internacional

solicite información

info@union-truck.eu
www.union-truck.eu

Union Trucks Services

TRIBUNA



Medidas nacionales unilaterales *versus* quiebra del mercado interior

La Ley Macron

Fernando J. CASCALES MORENO

Abogado. Académico (fcajyet@telefonica.net)

Asesoría Jurídica y Empresarial del Transporte

Ex Director General de Ferrocarriles y Transportes por Carretera y del INTA

Ex Presidente del Consejo Superior de Obras Públicas y de INSA

Resumen

El Autor realiza un repaso de la historia de la «política común de transportes» de la Unión Europea y analiza el reciente Decreto del Gobierno francés 418/2016, de 7 de abril, conocido como la Ley Macron, a la luz de la normativa española.

Si repasamos lo que ha sido la historia del desarrollo de la «política común de transportes» emanada de la UE, podemos afirmar que desde su inicio ha estado predominantemente dictada por los intereses franceses, lo que ha derivado en toda una serie de medidas que ya directa, ya indirectamente, protegen el ferrocarril frente al transporte por carretera, así como a las empresas de transportes por carretera de su nacionalidad.

Para España, como país periférico dentro de la UE, que ha de traspasar Francia tanto para el transporte internacional de viajeros, como para el de mercancías, y muy especialmente para colocar sus productos agrícolas tanto en este país, como más al centro y este de Europa, estas

medidas han constituido un déficit de competitividad en cuanto que suponen un incremento de costes mayor que para el resto de empresas de localización central.

Y si todo ello es importante con relación al transporte en sí mismo considerado, lo es más aun con relación al precio de nuestros productos que exportamos, preferentemente agrícolas, que por mor del incremento del coste del transporte a su vez ven elevado su precio, con la reducción de competitividad que ello conlleva.

Es dentro de este escenario que, a mi juicio, ha de inscribirse el reciente Decreto del Gobierno francés 418/2016, de 7 de abril, conocido como la Ley Macron, dictado en el contexto de las Directivas 71/1996, de 16 de diciembre, *sobre el desplazamiento de trabajadores efectuado en el marco de una prestación de servicios*, y 67/2014, de 15 de mayo, *relativa a la garantía de cumplimiento de la Directiva 71/1996, sobre el desplazamiento de trabajadores efectuado en el marco de una prestación de servicios*.

Ha de resaltarse que esta legislación sobre el salario mínimo para todas las operaciones de transporte que toquen sus respectivos territorios, también ha sido dictada por Alemania, si bien no con el cúmulo de requisitos que contempla la Ley Macron francesa.

Resulta indudable que la realización del transporte por cabotaje (Reglamentos UE 1072/2009 — transporte de mercancías por carretera y 1073/2009— transporte de viajeros por carretera), dada su deficiente regulación y las dificultades de su control, constituyen para algunos Estados (como España) una fuente de competencia ilícita, pero esta realidad no puede justificar una norma como la que nos ocupa, que no solo es aplicable más allá del cabotaje, sino que además prescribe una serie de obligaciones que claramente suponen la introducción de unos sobrecostes para las empresas no nacionales (francesas), que falsean y restringen la competencia.

Esta norma, cuya aplicación se previno para el 1 de julio y fue retrasada a la fecha del 22 del mismo mes (por razón de la falta de información de las empresas sobre su aplicación práctica), establece el derecho de los trabajadores «desplazados» a un salario mínimo para los trabajadores (por cuenta ajena) que operen en Francia, siendo de aplicación a la actividad que se realice en Francia por los conductores asalariados de empresas transportistas de mercancías y viajeros establecidas en otro Estado miembro de la Unión Europea, quedando excluidos de esta regulación los conductores autónomos.

La nueva regulación se aplica a los transportes de cabotaje en Francia y a los internacionales con origen o destino en Francia

No siendo la norma de aplicación cuando el conductor sea autónomo, para justificar tal condición es recomendable que éstos lleven el justificante de la Tesorería General de la Seguridad Social del alta en el régimen de autónomos (RETA), así como el justificante bancario del pago del último recibo mensual de autónomos.

Como muy bien ha explicado ASTIC (Asociación Nacional del Transporte Internacional por Carretera), que ha estado muy activa y diligente en este importante asunto, para verificar la calidad de autónomos, las autoridades comprobarán los datos del conductor con los del titular del vehículo y de la licencia comunitaria, así como su disposición de certificados de

inscripción en el registro mercantil que justifiquen su calidad de empresario. Pero la norma se aplicará tanto a los que realicen transporte de cabotaje como a los que realicen transporte internacional con origen o destino en territorio francés, no aplicándose a los conductores que circulen por Francia en tránsito, sin cargar ni descargar en su territorio, si bien bastará que se

realice alguna carga o descarga en Francia para que el transporte no se considere en tránsito y se aplique la regulación de desplazamiento de trabajadores.

La nueva regulación se aplica, pue, tanto a los transportes de cabotaje en Francia (transporte interior) como a los transportes internacionales con origen o destino en Francia, aunque la empresa cargadora o cliente del transportista no esté establecido en Francia. Como igualmente informa ASTIC, en el caso del transporte de viajeros, se aplicará a los servicios que tengan paradas en Francia en el caso de las líneas regulares, o puntos de recogida o salida de viajeros en Francia en los servicios discrecionales.

En consecuencia, sólo quedan excluidos los transportes internacionales en tránsito por territorio francés. Esta nueva regulación se aplica a vehículos de transporte de mercancías tanto ligero como pesado, así como de viajeros en autobús.

Es por razón de que la norma no solo se aplique al cabotaje, que efectivamente puede ponderarse que la Ley Macron no se ajusta a las Directivas más atrás enunciadas, 71/1996 y 67/2014, puesto que como muy bien razona ASTIC, a pesar de la mención de la Directiva de desplazamiento de trabajadores de que la misma se aplicará solo en caso de que el desplazamiento se realice en favor de un destinatario del servicio establecido en el país de acogida, en este caso de un cliente francés, las autoridades francesas, a tenor de la información oficial suministrada, tienen intención de aplicarla independientemente del Estado de establecimiento del destinatario del servicio.

Además, y a mayor abundamiento, la serie de requisitos y/o formalidades que se exigen («declaración previa de establecimiento», nombramiento de representante, etc), claramente pueden ser valoradas por la Comisión Europea como restrictivas a la libertad de circulación de personas y de mercancías.

Los trabajadores desplazados tendrán derecho a la aplicación de las normas legales o reglamentarias del estado de acogida, en este caso Francia, en las materias que enuncia la Directiva 71/1996 de desplazamiento de trabajadores, que son:

- a)** los períodos máximos de trabajo así como los períodos mínimos de descanso;
- b)** la duración mínima de las vacaciones anuales retribuidas;
- c)** las cuantías de salario mínimo, incluidas las incrementadas por las horas extraordinarias; la presente letra no se aplicará a los regímenes complementarios de jubilación profesional;
- d)** las condiciones de suministro de mano de obra, en particular por parte de agencias de trabajo interino;
- e)** la salud, la seguridad y la higiene en el trabajo;
- f)** las medidas de protección aplicables a las condiciones de trabajo y de empleo de las mujeres embarazadas o que hayan dado a luz recientemente, así como de los niños y de los jóvenes;
- g)** la igualdad de trato entre hombres y mujeres y otras disposiciones en materia de no discriminación.

Es requisito que los vehículos que circulen por Francia lleven a bordo, además de una copia del contrato de trabajo, que podrá estar en español, la «certificación de desplazamiento» o «attestation de détachement», que sustituye la «declaración previa de desplazamiento», como la que se tiene que presentar en Alemania, que todavía está en vigor en otros sectores, pero que se considera constituye una excesiva carga administrativa para el transporte por carretera. Ha de emitirse una certificación por cada trabajador desplazado, cuya validez para un número indefinido

de desplazamientos a Francia no puede superar los seis meses.

De otro lado, todas las empresas que desplacen trabajadores a Francia han de nombrar un representante en este país, cuyos datos han de consignarse en el certificado, pudiendo designarse a cualquier persona domiciliada en Francia, no teniendo que ser profesional ni del transporte, ni del Derecho. Este requisito, en cuanto que dicho representante asume ciertas responsabilidades, y lo lógico es que las cubra con un seguro, indubitadamente ha de encarecer el precio del transporte de forma notoriamente injustificada.

Por lo que al régimen sancionador se refiere, el hecho de circular sin certificado de desplazamiento o con un certificado de desplazamiento que no cumpla con los requisitos establecidos, podrá ser sancionado con una multa de hasta 750 euros, en tanto que el hecho de hacerlo sin contrato de trabajo sería sancionable con una multa de hasta 450 euros. El desconocimiento general de las obligaciones previstas en esta normativa o la actuación por la empresa tendente a vulnerarla, podría sancionarse con multas de hasta 2.000 euros por trabajador (4.000 en caso de reincidencia), con un máximo de hasta 500.000 euros.

A continuación se inserta un cuadro, elaborado por las autoridades francesas, sobre los índices de remuneración exigibles:

**Índices de remuneración horaria vigentes a 1 de julio de 2016
para los trabajadores del transporte por carretera
Convenio profesional nacional del transporte por carretera y actividades auxiliares del transporte**

**TRABAJADORES DE MERCANCÍAS
Acuerdo del 3 de noviembre de 2015**

Índice horario de base en Euros a partir del 1 de enero de 2015

Grupo		Coefficiente	Índice horario
3 bis	Conductor de vehículos hasta 3,5 toneladas de PTAC	118M	9,68 €
4	Conductor de vehículos pesados de más de 3,5 toneladas y hasta 11 toneladas de PTAC	120M	9,68 €
5	Conductor de vehículos pesados de más de 11 toneladas y hasta 19 toneladas de PTAC	128M	9,71 €
6	Conductor de vehículos pesados de más de 19 toneladas de PTAC	138M	9,73 €
7	Conductor de vehículo pesado altamente cualificado	150M	10,00 €

**TRABAJADORES DE PASAJEROS
Cláusula adicional del 10 de marzo de 2015**

Índice horario de base en Euros a partir del 1 de enero de 2015

Grupo		Coefficiente	Índice horario
8	Conductor de autocar. - Trabajador a cargo de la conducción de un autocar, ayuda al receptor con la manipulación de los paquetes y despachos postales transportados	138V	10,1076 €
9	Conductor-receptor de autocar. - Trabajador a cargo de la conducción de un autocar y del cobro de pasajeros, equipajes y mensajerías	140V	10,1813 €
9 bis	Conductor de turismo. - Trabajador que ha ejercido durante más de dos años la conducción de un autocar y que cumple todos los requisitos definidos en los empleos núms. 8 o 9	145V	10,3919 €
10	Conductor gran turismo. - Obrero encargado habitualmente de la conducción de un autocar de gran lujo con un mínimo de 32 asientos; ejecuta circuitos de gran turismo, es decir, de una duración mínima de 5 días	150V	10,6445 €

En aplicación del convenio profesional nacional, el cuadro siguiente será incrementado, en su caso:
- 3 %: cualificación de mecánico o recaudador;
- 13,75 € o 27,49 €: trabajo en día festivo;
- 13,75 € o 27,49 €: trabajo en domingo;

Para la patronal ASTIC, que junto con la CETM (Confederación Española del Transporte de Mercancías), han venido oponiéndose a esta norma, dejándolo así de manifiesto a través del Comité Nacional del Transporte por Carretera, la Ley Macron es una norma proteccionista, injusta y discriminatoria.

— Es proteccionista, porque «obliga a los extranjeros a cumplir una serie de requisitos de los que están exentos los nacionales que conllevan fuerte carga burocrática y también económica, ya que los representantes en Francia (que obliga a nombrar a toda empresa extranjera que desplace trabajadores a Francia en el marco de una prestación de servicios temporal) no son gratuitos».

— Es injusta, puesto que «no se adecua a la Directiva de trabajadores desplazados en varios aspectos como son: 1. Imponer a los extranjeros el salario mínimo de convenio (concretamente el del convenio de transporte internacional por carretera), siendo que dicho convenio contempla figuras como el llamado "conductor de pesado altamente cualificado" que no aparecen en los esquemas de otros países, sin que además se aclare qué significa dicha expresión en términos prácticos. 2. Además la Directiva europea, salvo para un listado muy concreto de ocupaciones que aparecen en un anexo y entre las que no está nuestro sector, no permite la aplicación de salarios de convenios sino del mínimo interprofesional. 3. Confunde a propósito el destinatario del servicio (que puede ser una empresa francesa o no serlo) con el destinatario de la mercancía (que puede estar radicado en Francia) de modo que la Loi Macron incluye como sujetos de lo que la directiva reconocería como "trabajador desplazado a Francia" a trabajadores, conductores. que se "están desplazando por Francia" pero que lo hacen por estar prestando un servicio (de transporte) a una empresa no radicada en Francia, por ejemplo a un mayorista de frutas y verduras murciano. Ese es el caso del 80% de los viajes de camiones contratados, cargados (y pagados) en España y que descargan los bins en Francia, según la Directiva no son trabajadores desplazados pero la Loi Macron no distingue y sólo excluye los casos de tránsito internacional (atravesando Francia sin descargar ni cargar nada, ni mercancías ni pasajeros) mientras que incluye los casos de cabotaje (transporte interior, a pesar de que se le exige el salario de convenio de transporte internacional) y todos aquellos otros cuyo origen o destino sea un punto dentro de Francia independientemente de la nacionalidad de aquel que ha encargado el servicio y que, finalmente, lo va a pagar».

— Es discriminatoria, «por lo dicho anteriormente sobre las obligaciones de documentación diferentes para transportistas franceses o extranjeros, pero sobre todo porque quedan excluidos de su ámbito de aplicación los autónomos (y también los transportes de mercancías propias). De modo que en el mismo terreno competitivo y regulatorio, las empresas que hagan el servicio con trabajadores propios en nómina son negativamente discriminadas frente a los que presten el servicio subcontratando autónomos».

Por su parte, la Unión Internacional del Transporte por Carretera (IRU; es la organización mundial del transporte por carretera, encargada de defender los intereses de la industria del transporte por carretera con el objetivo de garantizar el crecimiento económico y la prosperidad a través de la movilidad sostenible de personas y mercancías por todo el mundo), con la que ASTIC ha venido manteniendo una encomiable coordinación en este asunto, en representación de los operadores de transporte por carretera a nivel mundial, ha señalado que «está siguiendo estos acontecimientos con gran preocupación; si se confirma su aplicación ello tendría graves consecuencias para la industria del transporte por carretera. Las disposiciones de la Loi Macron, como la generalizada aplicación del salario mínimo o el requisito de que todas las empresas activas en el transporte

internacional deban tener un representante en Francia, representarían una carga administrativa y financiera adicional inmensa y sin precedentes, sobre todo para los operadores de transporte por carretera establecidos fuera del país». Es por todo ello que esta Organización (IRU), con fecha 23 del pasado mes de junio «ha instado a las autoridades francesas a posponer la entrada en vigor de la Ley Macron. La razón: la falta de información básica que permita a las compañías afectadas poder cumplir los requisitos de dicha norma. También insta a la Comisión a apoyar la postergación de esta ley, cuya adecuación jurídica no está aclarada, demandando unánimemente la suspensión inmediata de la Ley Macron para Transportistas Internacionales por Carretera. La falta total de información básica, incluyendo las obligaciones y los formularios de registro, hace imposible su aplicación y la convierte en inaceptable para los operadores internacionales».

Lo más probable es que esta Ley sea declarada incompatible con las reglas del Tratado UE

De otro lado, la Comisión Europea (CE), con fecha 16 de junio pasado, decidió tomar acciones legales contra Francia y Alemania debido a las consecuencias de la aplicación de sus respectivas leyes de salario mínimo para el sector del transporte por carretera. Aunque la CE apoya plenamente el principio de un salario mínimo, considera que «la aplicación sistemática de la legislación sobre el salario mínimo por Francia y Alemania para todas las operaciones de transporte que toquen sus respectivos territorios restringe de forma desproporcionada la libre prestación de servicios y la libre

circulación de mercancías». En ambos casos, la CE considera que «la aplicación del salario mínimo para determinadas operaciones de transporte internacional que tienen solamente un enlace al margen del territorio del Estado miembro de acogida no puede justificarse, ya que crea barreras administrativas desproporcionadas que impiden que el mercado interno funcione correctamente». La CE considera que «las medidas para salvaguardar la protección social de los trabajadores y para garantizar una competencia desleal deben ser más proporcionadas, al tiempo que permite la libre circulación de bienes y servicios». Ambas administraciones, la alemana y la francesa, tienen ahora dos meses para responder a las cuestiones planteadas por la Comisión, como paso previo a una posible acción ante el Tribunal de Justicia UE.

Es importante señalar que la CE está revisando la Directiva europea 71/1996 sobre el desplazamiento de trabajadores, al objeto de evitar el dumping social que algunas empresas ejercen aprovechando las diferencias de costes salariales y sociales entre Estados miembros (cuestión que hemos referido más atrás, en esta misma colaboración), lo que es importante significar, ya que en esta deficiente regulación sobre el desplazamiento de trabajadores está la fuente de las medidas unilaterales restrictivas impuestas por Alemania y Francia.

No hace falta resaltar la enorme incidencia que esta Ley ha de tener para la rentabilidad y competitividad de nuestro sector del transporte internacional (especialmente para el transporte internacional y de cabotaje de mercancías por carretera), así como para nuestros productos agrícolas, que se verán incrementados en su precio final, lo que para España representa una cuestión primordial, que debería originar una actuación decidida por parte no ya del Ministerio de Fomento español, sino del propio Gobierno en su conjunto.

Finalmente, explicitar que teniendo en consideración que lo más probable es que esta Ley sea finalmente declarada incompatible con las reglas del Tratado UE, las empresas de transporte españolas deben de guardar cuanta documentación sea pertinente en orden a plantear, en cuanto el Tribunal de Justicia UE dicte su fallo jurisdiccional, las pertinentes reclamaciones de daños y perjuicios por todos los costes indebidamente sufragados.



Los transportistas españoles denuncian la falta de información y capacidad de reacción del Gobierno belga en los primeros días de implantación

ASTIC junto a asociaciones francesas y holandesas se oponen al nuevo gravamen al considerarlo un mero instrumento para multiplicar la recaudación

La asociación acusa al ejecutivo belga de retrasos de cinco horas y problemas en el tráfico, así como la tensión y desorientación de miles de conductores

La Asociación de Transporte Internacional por Carretera, (ASTIC) denuncia la falta de información y capacidad de reacción del Gobierno belga ante la implantación del nuevo impuesto al transporte por carretera en su territorio que entró en vigor el pasado viernes, 1 de abril.

En este primer fin de semana se han vivido situaciones de tensión entre los conductores de varias nacionalidades europeas, españoles incluidos, así como retrasos de cinco horas y problemas en el tráfico debido a la precipitada puesta en marcha de la tasa belga. *“El afán recaudatorio de los Estados miembro no tiene fin, ahora Bélgica reconvierte su Euroviñeta temporal para re-*

caudar cinco veces más a través de la nueva tasa por kilometraje que se ha puesto en práctica sin escuchar las numerosas voces que dentro y fuera del país solicitaban un retraso en la fecha en inicio dados los evidentes problemas que se iban a producir, como lamentablemente así ha sido”, afirma Ramón Valdivia, director general de ASTIC.

La desorganización en las primeras horas de entrada en vigor del impuesto se ha sumado, en efecto a la falta de consenso que ha precedido esta nueva medida recaudatoria. Bélgica ha hecho oídos sordos a las quejas de diferentes asociaciones de transportistas, entre ellas, la IRU, la asociación internacional de

transporte por carretera. Medidas como la implantación de esta nueva tasa, se unen a una larga lista de medidas unilaterales de los diferentes Estados miembro de la UE. Por ello, la Asociación reclama el consenso entre los países europeos ya que *“medidas como el nuevo gravamen belga dañan la competitividad y eficiencia del sector del transporte y en consecuencia provocan un retroceso en la economía europea”,* en palabras de Valdivia. La patronal considera vital que Europa revise las medidas unilaterales de los Estados para que no se siga perjudicando la actividad del transporte internacional por carretera.

Alstom selecciona a GMV para el nuevo Tranvía ligero de Sídney

La multinacional tecnológica GMV ha sido seleccionada por Alstom para el suministro de un Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE) con Información al Viajero en Estación, para la nueva línea de tranvía ligero que se está construyendo en la ciudad de Sídney (Australia).

En esta nueva línea, de 12 Km de longitud y construida por el consorcio ALTRAC1, Alstom será responsable del sistema completo, incluyendo el diseño y fa-

bricación de 30 tranvías dobles de última generación Citadis X05, el sistema para el suministro de energía, los sistemas de señalización, la implementación de tecnología HESOP para la recuperación de la energía, el equipamiento de los talleres y el mantenimiento posterior.

La solución de GMV suministrada para el Tranvía Ligero de Sídney se basará en el producto SAE-R®, la plataforma de ayuda a la explotación desarrollada por

GMV para los entornos ferroviario y tranviario.

Dentro de este proyecto, con un plazo de ejecución previsto de 35 meses, el sistema SAE se considera una pieza clave para la explotación de la línea de una manera ágil y eficiente. La solución combina las funciones habituales de este tipo de sistemas: localización centralizada de la flota de vehículos, gestión de mensajería y comunicaciones de voz entre el tranvía y el centro



de los centros logísticos de otras compañías. Se trata de una oferta integral que incluye personal y servicios, para que el cliente no deba preocuparse por nada. Desde sus nuevas instalaciones en Madrid, MOLDSTOCK Logística continuará su crecimiento y especialización en actividades como el picking y la optimiza-

ción de la distribución de sus clientes. En este sentido, según señala Manel Torres, Director General de MOLDSTOCK Logística: “Con la puesta en marcha de este nuevo centro en Alcalá de Henares, continuamos desarrollando nuestra estrategia para los próximos 3 años que consiste en la creación de centros logís-

ticos modulares multicliente de entre 4.000 y 6.000 m2. Esto nos permite seguir creciendo sin perder la flexibilidad y capacidad de adaptación a las necesidades de los clientes que siempre nos han caracterizado”.

ASTIC responde a CC.OO y explica su iniciativa de vuelta a casa

Se trata de que los transportistas de larga distancia internacional tengan posibilidad de alargar el actual límite de 6 periodos de 24 h. hasta un máximo de 9 periodos

La patronal insiste en dejar claro que nunca se ha propuesto que se realicen jornadas laborales de 12 días seguidos

La asociación, que ha confeccionado la propuesta, presentó hace más de un año el texto a Violeta Bulc, comisaria de Transporte con el respaldo del Ministerio de Fomento y de la IRU, así como a varios europarlamentarios

La Asociación de Transporte Internacional por Carretera, (ASTIC), responde a CCOO y aclara que la propuesta concreta de flexibilización del reglamento de tiempos de conducción y descanso fue creada por ASTIC y ha sido impulsada en España y en Europa por dicha Asociación, empezando por los propios sindicatos y también con las administraciones públicas y con otras asociaciones similares españolas y europeas. La conocida como “vuelta a casa” es una perenne reivindicación en la que ASTIC ha estado trabajando desde hace años para facilitar que el descanso semanal de los conductores de larga distancia internacional se realice en casa, diferenciando claramente esa actividad del resto de otros transportes por carretera de ámbito interno o de menor recorrido.

La propuesta tiene como objetivo que el conductor realice sus descansos con mayor calidad al

ser su hogar el lugar dónde lo realiza, mejorando la conciliación laboral y personal de los mismos, atendiendo también a la falta de nuevas vocaciones que esta profesión está sufriendo en todo el continente y que en buena parte viene derivada de esa dificultad de conciliación familiar.

Para ello, ASTIC ha propuesto un texto concreto de breve extensión para que se flexibilice el citado reglamento 561/2006 cuya rigurosa aplicación está provocando que los transportistas internacionales tengan que parar (45 horas o más) en demasiadas ocasiones a pocos kilómetros de sus hogares. La Asociación plantea que sea posible alargar el actual límite de 6 periodos de 24 horas hasta un máximo de 9 periodos de 24 horas antes del siguiente descanso semanal, lo cual se vería proporcionalmente ampliado (según hayan sido 7,8 o 9 los días empleados en traba-

jar desde el último descanso) en el tiempo de descanso a disfrutar.

En ningún caso se plantea que los conductores conduzcan más horas ni descansen menos que las que ahora se regulan, ni que se ponga en peligro la seguridad vial, de la que somos sin duda los primeros beneficiados solamente se propone que se pueda tener, en esa modalidad de larga distancia, la posibilidad de hacer un reparto diferente de los tiempos de trabajo y de descanso.

Desde luego lo que nunca se ha propuesto, aseguran en ASTIC, es que se realicen jornadas laborales de 12 días seguidos lo cual, por otra parte, está permitido en el transporte de pasajeros desde hace años en Europa. ASTIC recuerda que los primeros en ser conocedores de su propuesta fueron los sindicatos españoles, CC.OO. entre ellos, y solicita de dicha organización que formule una propuesta concreta que



consiga paliar los perjuicios que la actual rigidez reglamentaria provoca a los conductores de transporte internacional.

No es de recibo, aseguran, “*enmarañar*” el asunto sin aportaciones o ideas que se puedan contrastar, eso sólo contribuye a poner trabas a su aprobación por parte de las instituciones comunitarias, añaden en ASTIC y recuerdan que en este sector la posición geográfica de España es periférica respecto a Europa por lo cual su propuesta ayudaría sin duda a hacer más competitivo el transporte español.

La asociación ha presentado, entre otras autoridades, a Violeta

Bulc, comisaria de Transporte, la propuesta que cuenta con el apoyo del Ministerio de Fomento, así como con el de otras asociaciones de transportistas, tanto nacionales como internacionales, incluida la propia IRU (International Road Unión).

Asociaciones internacionales de transportistas de Portugal, República Checa, Irlanda, Lituania, Grecia y Polonia han firmado, junto a ASTIC, un documento para reforzar la propuesta lanzada por la asociación y “*permitir reducir drásticamente las ocasiones en la que los conductores de larga distancia y sus camiones se ven obligados a*

permanecer más de 45 horas de preceptivo descanso en zonas de aparcamiento o infraestructuras no preparadas para ello. Los conductores deben poder conciliar su vida laboral y personal, ellos han de descansar pero los camiones no, mantener vehículos inactivos en lugares poco adecuados es un despilfarro que hay que intentar remediar. Los conductores descansando en su hogar y los camiones circulando en la carretera, ese es nuestro objetivo.”, en palabras de Ramón Valdivia, director general de ASTIC.

SSI Schaefer, patrocinador de la 38 Jornadas Logísticas CEL

Destaca la presentación que realizará Sergi Castresana, Director de Logística de Desigual, del Proyecto ganador del Premio CEL Empresa del 2016, el Centro Logístico de Viladecans diseñado por SSI Schaefer.

SSI Schaefer, líder mundial en soluciones de intralogística, patrocina las 38 Jornadas Logísticas CEL que se celebran del 11 al 12 de mayo en Madrid. El Congreso, en el que se presentan las principales novedades, proyectos y tendencias en logística y gestión de la cadena de suministro, tanto a nivel nacional como internacional, es uno de los principales puntos de encuentro del sector congregando a más de 300 directivos empresas líderes. Bajo el título “Transformación Digital, Economía colaborativa y sostenibilidad, claves de la Nueva Logística”, destaca la presentación que el día 11 de mayo realizará Sergi Castresana, Director de Logística de Desigual, del Proyecto del Centro Logístico de Viladecans Viaje a la omnicanalidad, el Proyecto ganador del Premio CEL Empresa del 2016.



La nueva plataforma de Desigual, diseñada por SSI Schaefer y dotada de tecnología innovadora y con un elevado nivel de automatización, está preparada para recibir 300.000 artículos, expedir 250.000 y preparar 125.000 pedidos, diariamente. A destacar que, desde principios de octubre del 2015, ya funciona la gestión de stocks Order Management System, que permite romper barreras entre los 17

canales de distribución y trabajar con un stock único en tiempo real mejorando la visibilidad de las ventas; las relaciones con los clientes y la eficiencia al proceso de picking.

La mañana del 12 de mayo, el CEL coordina una visita patrocinada por SSI Schaefer a las instalaciones de la plataforma logística que Amazon tiene en San Fernando de Henares.



del mercado: Packlink PRO. Una de las principales ventajas que ofrece es que su uso es gratuito, los usuarios solo pagan por los servicios que utilizan, con el valor añadido de que a mayor cantidad de envíos, más ahorro se obtendrá. También destaca la seguridad, la rapidez y la sencillez.

A través de esta nueva plataforma logística, tanto eCommerce como PYMEs economizarán también su tiempo con envíos centralizados al mejor precio. El proceso de mensajería cuenta con la garantía de los mejores transportistas del mercado y la capacidad de adaptarse a las necesidades de todo tipo de empresas: envíos nacionales e internacionales, distribución urgente o entrega en 2-3 días y siempre con las tarifas más competitivas. Gracias a la integración con las plataformas líderes del mercado, Packlink PRO permite centralizar, agilizar y simplificar los envíos.

Funcionalidades y beneficios de la nueva plataforma logística:
Las empresas podrán centralizar

todos sus envíos en una sola plataforma a través un único panel de control, que permite acceder a un historial completo de actividad y realizar un seguimiento de los paquetes en todo momento, desde la recogida hasta la entrega a través de un solo número de control. Además, tiene características tales como búsqueda y edición de envíos, configuración de medidas de paquete por defecto y direcciones de origen, e impresión de facturas y etiquetas desde el área de usuario.

Packlink PRO se ha creado para funcionar con las principales plataformas de eCommerce. Por ejemplo, es la herramienta que gestiona los envíos de eBay, para que el usuario tenga acceso a todos los transportistas integrados y pueda elegir el más adecuado sin necesidad de firmar ningún tipo de contrato.

Las empresas podrán disfrutar de diferentes funcionalidades que permiten ahorrar tiempo y agilizar la gestión de la logística, como la contratación masiva de envíos a través de archivo CSV o XLS.

Los usuarios se beneficiarán de tarifas reducidas según el volumen de envío sin renunciar a los mejores transportistas en todo el mundo y elegir el que mejor se ajuste a las necesidades del negocio a través de su área Packlink Selection.

El proceso de pago es muy sencillo. Sólo es necesario introducir una vez los datos del método de abono, bien con tarjeta de crédito o con una cuenta de Paypal. Además, permite el cobro en diferido, a 15 días.

De esta manera, Packlink PRO se presenta como la solución logística inteligente para la gestión de envíos. Con un servicio fiable, que permite controlar la paquetería de forma rápida, eficaz y personalizada, ofrece, además, un servicio de atención al cliente. Packlink PRO supone también un ahorro, ya que se adapta a las necesidades de cada empresa, que solo paga cuando lo utiliza y que cuanto más frecuente es su uso, mayor es el ahorro que obtiene.

Casi un 90% de la recaudación fiscal proveniente del transporte corresponde a la carretera

Según los últimos datos auditados, la aportación en impuestos del transporte por carretera sobrepasó los 22.600 millones de euros, un 88% del total.

Casi el 75% de la recaudación al transporte por carretera, 16.792 millones de euros se origina en los impuestos indirectos a los carburantes (IEH + IVMDH)

En diez años se produjo un incremento de casi un 12% en la aportación fiscal del transporte por carretera

Hay un déficit acumulado de inversión en carreteras de más 6.600 millones de euros y que ha crecido hasta 7 puntos en los dos últimos años

La Asociación de Transporte Internacional por Carretera, (AS-TIC) subraya que la asfixiante carga fiscal a la que está siendo

sometido el sector lo está llevando a márgenes difíciles de soportar. El desplazamiento conjunto de vehículos por carretera:

turismos, camiones, autobuses, etc. origina el 88% de la recaudación fiscal total a los diferentes medios de transporte, de don-



de el 75% son impuestos a los carburantes, según un estudio de la Fundación Francisco Corell -realizado por la Cátedra Transyt de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos de la UPM-, que incluye los últimos datos auditados del sector y del que se hace eco la Asociación. Según el informe, la carretera es la modalidad de transporte en que la aportación específica, en el que se incluyen la suma de los impuestos más tasas, cánones y peajes, menos las subvenciones, es más elevada, estando por encima de los 22.600 millones de euros al año.

La carretera, mayor carga impositiva que el ferrocarril, transporte marítimo y aéreo

Si lo comparamos con el resto de medios de transporte, a mucha distancia del transporte por carretera se sitúa el aéreo, que aportó en impuestos más de 2.287 millones de euros (9%), en tercer lugar se situaría el marítimo con 932 millones (3,6%) y finalmente el ferroviario, que no aporta, sino que tiene un superávit de más de 231 millones de euros debido a sus subvenciones específicas

La aportación de la carretera por los impuestos al combustible supone para las arcas públicas cerca de 17.000 millones de euros anuales, de los cuales, específicamente el sector del transpor-

te de mercancías por carretera aporta casi 7.000 millones de euros. Además, hay que sumar otras aportaciones no fiscales como las tasas y los peajes, que supone un desembolso a los conductores de aproximadamente 1.758 millones de euros y otros dos impuestos específicos del transporte por carretera, como son el IVTM (Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica, llamado habitualmente "impuesto de circulación") y el IEDMT, más conocido como "impuesto de matriculación". Por estos dos conceptos la recaudación anual consolidada supera los 2.900 millones de euros. Finalmente, el transporte de mercancías por carretera asume otros dos impuestos específicos más: autorizaciones y el tacógrafo que suman en torno a 27 millones de euros más.

Esta enorme presión fiscal se refleja también en el empleo ya que hace menos competitivo al sector y empuja a muchos trabajadores fuera del mercado laboral. Ramón Valdivia, director general de ASTIC, recalca la necesidad de un cambio de concepción del transporte de mercancías por carretera en las Administraciones ya que *"el transporte por carretera sigue siendo el modo de transporte más viable debido a su eficiencia, flexibilidad y economía, así como un sector generador de empleo, riqueza y bienestar"* Por

último, el informe también hace hincapié en el hecho diferencial de que el resto de medios (ferrocarril, transporte marítimo y transporte aéreo) soportan una fiscalidad mucho más reducida al no tener que pagar impuestos específicos al carburante, ni impuestos de circulación (IVTM) ni de matriculación (IEDMT), lo que significa un ahorro anual para estos sectores de en torno a 20.000 millones de euros, lo que genera un cierto desequilibrio en la competencia entre modos.

En el lado opuesto se sitúan las subvenciones recibidas por el ferrocarril (que una vez más distorsionan la competencia) ya que el sector del transporte por ferrocarril recibió más de 550 millones de euros en aportaciones que le hizo generar como ingresos en el balance más de 230 millones de euros con este concepto.

Finalmente, la Asociación Española de la Carretera (AEC) ha advertido de que hace falta una inversión de 65.000 euros por kilómetro de vías españolas tras la falta de inversión acumulada durante los últimos años y, especialmente, en tiempos de crisis. Esto acumula un déficit de inversión de carreteras que acumula más de 6.600 millones de euros y que ha crecido hasta 7 puntos en los dos últimos años.



legado para cambios de diseño o sustitución, crear bibliotecas digitales para reducir los costes de inventario y almacenaje, diseñar superficies de formas libres y agradables estéticamente o aprovechar las ventajas de la realización rápida de prototipos.

Para saber más sobre el FARO Design ScanArm, junto con todo el hardware y software de medición 3D de FARO, visite a FARO en el stand 111, durante la “2016 RAPID Conference de Orlando” (Florida). También puede solicitar un presupuesto con el precio

promocional para las combinaciones de hardware y software del FARO Design ScanArm en www.faro.com/en-us/products/metrology/faro-design-scanarm.

ASTIC destaca las ventajas que aporta la carretera al transporte intermodal en eficacia, eficiencia y sostenibilidad

En la Jornada sobre la contribución del transporte intermodal se destacó su aportación sostenible a las cadenas de suministro eficientes en base a cuatro pilares

Marcos Basante y Ramón Valdivia, Presidente y Director General de ASTIC defendieron el liderazgo del transporte por carretera asociado a la intermodalidad

La Asociación de Transporte Internacional por Carretera, (ASTIC) informa de la conclusiones alcanzadas en la “Jornada sobre la contribución del transporte intermodal a las cadenas logísticas de suministro eficientes” organizada en el CTC de Coslada, en Madrid, por la Escola Europea de Short Sea Shipping y ASTIC. Durante su desarrollo, Marcos Basante, presidente de ASTIC, destacó que el impulso al transporte intermodal se ha de basar en el desarrollo sostenible sobre cuatro pilares: El primero es establecer un equilibrio de inversión en infraestructuras por criterios de eficacia y viabilidad. A continuación, que el crecimiento venga liderado por el transporte por carretera como nexo de unión que vertebrará al resto de modos. Todo ello, con el apoyo necesario de las administraciones mediante una política de inversiones que afronte las carencias actuales y por último,

acompañado por la eliminación de las excesivas trabas burocráticas actuales que dificultan su desarrollo e impiden su competitividad.

ASTIC siempre ha sido un claro defensor de la intermodalidad como vía de mejora para la competitividad del transporte. La asociación, a través de su sección UOTC, lleva años trabajando para el impulso del transporte intermodal. ASTIC quiere poner en valor la eficiencia y eficacia del sector del transporte por carretera como líder y eje vertebrador del sector, ya que la carretera traslada el 80% de todas las mercancías que transitan por el territorio de la Unión Europea, y también es el modo de transporte más utilizado en España.

En palabras de Ramón Valdivia, director general de ASTIC, “la carretera vertebrará nuestros territorios y permite que la economía funcione y se desarrolle

para el bienestar de todos los ciudadanos” Asimismo, puntualiza que “para trabajar en pro de la intermodalidad el modo no es la exclusión de la carretera, ni de ningún modo de transporte como el ferrocarril, sino que es necesario su combinación para lograr una mayor eficiencia del servicio que prestan a la sociedad”. Finalmente, en materia medioambiental, la carretera ha reducido en el último decenio sus emisiones de CO2 en más de un 20% y en más del 90% en el resto de gases potencialmente nocivos. Por último, ASTIC ha solicitado ayuda tanto a los representantes de los otros modos de transporte como a los de la Administración presentes en la Jornada, para que el plan de desarrollo de la Estrategia Logística del Ministerio de Fomento no continúe parado.

MIGUEL ÁNGEL OCHOA DE CHINCHETRU SACRISTÁN

PRESIDENTE DEL PATRONATO DE LA FUNDACIÓN FRANCISCO CORELL

“Hay que poner patas arriba toda la fiscalidad del sector del transporte”

ALFONSO ALDAY. Bilbao

– La Fundación Corell organizó en junio una jornada sobre la ‘comodalidad’. ¿Cuál es su diagnóstico? ¿Ha perdido España el tren de la intermodalidad?

– El tren de la intermodalidad todavía no ha arrancado en España, por lo que es difícil perderlo. Lo único que está funcionando algo es la cooperación carretera-marítimo, pero la parte del león que podía ser el tándem carretera-ferrocarril aún está en unos niveles ridículos.

– Una de las conclusiones del encuentro es que si no existiera Renfe no haría falta inventarla. ¿Tiene solución o es un caso perdido?

– Usted ha puesto el dedo en la llaga. El problema del transporte de mercancías por ferrocarril en este país es Renfe. Hay que arreglar la compañía y liberalizar de verdad la actividad, porque si no, la intermodalidad está condenada a tener siempre una posición marginal.

– ¿Es de recibo mantener una empresa pública con continuas pérdidas en un sector liberalizado?

– No es de recibo, pero da la casualidad de que en Europa sucede tres cuartas partes de lo mismo, aunque con una gran diferencia. En países como Alemania o Francia, el ferrocarril tiene una cuota de dos dígitos, mientras que en España apenas llega al 3 por ciento.

– Si Renfe Mercancías fuese una empresa privada es probable que ya habría cerrado. ¿Falta valentía en los gobiernos de turno para afrontar esta patata caliente?

– No sólo falta valentía, sino también voluntad política. No ha habido una sola administración que no haya tomado el ferrocarril como una especie de escaparate para proyectarse políticamente. ¿Y qué es lo que vende? Los viajeros. De ahí ese enorme desequilibrio en la inversión, con escasos recursos para las mercancías, que son la ‘Cenicenta’.

– El transporte de mercancías por ferrocarril sigue en el furgón de cola de la UE. ¿Es un problema de falta de infraestructuras o de gestión, como apunta el ingeniero Samir Awad, ganador del VII Premio ‘José María Huch’ de la Fundación Corell?

– Claramente de gestión, aunque también de falta de infraestructuras, porque, insisto, la escasa inversión en el transporte de mercancías por ferrocarril provoca una serie de

Miguel Ángel Ochoa, presidente de la Fundación Corell, lo tiene claro: “hay que poner patas arriba toda la fiscalidad del transporte” y “dar a cada sector la importancia que tiene”, en clara alusión al desequilibrio existente entre lo que aporta la carretera, más de 22.600 millones al año en impuestos específicos, y la escasa inversión en esta actividad, cerca de cuatro veces menos de lo que tributa al erario público. “La fiscalidad del transporte debería revertir en el sector”.

problemas que posteriormente sirven para enmascarar, en muchas ocasiones, ese déficit de gestión.

– ¿Tuvieron presiones por parte de la pública cuando trascendió el contenido del trabajo premiado, que destripa la caótica situación del tren?

– No hubo presiones como tal, pero, incluso antes de que se produjera la publicación del premio, sí hubo comentarios en público y en privado por parte de altos cargos de Renfe intentando justificar el porqué de sus cuentas.

– ¿Los transportistas le ven futuro al transporte intermodal?

– Hay una serie de empresas que han apostado desde hace tiempo por el tren, porque entienden que hay tráficos y segmentos donde el transporte combinado puede ser tan o más competitivo que la carretera.

FERROCARRIL

El problema del transporte de mercancías por tren en este país es Renfe

ESTRATEGIA LOGÍSTICA

De las 18 medidas prioritarias de la ‘Estrategia Logística’ de Fomento, 14 son un brindis al sol

FUNDACIÓN CORELL

Las próximas acciones van encaminadas al aprovechamiento de las nuevas tecnologías

Es el caso de Combiberia, iniciativa de empresarios de transporte por carretera, que nace en el ámbito de Astic, y a pesar de Renfe. Es un claro ejemplo de su interés por la intermodalidad. Además, sólo se alcanzará una cuota relevante en el ferrocarril si se con el transporte por carretera y no contra.

– ¿Cuál es la medida más urgente para potenciar el ferrocarril?

– Lo primero que hay que hacer es un plan claro de necesidades de infraestructuras para lograr que la alternativa ferroviaria sea competitiva. ¿Qué ocurre ahora? Que tenemos un servicio de mercancías con maquinistas que conducen algo más de dos horas y media al día, y que cuestan 100.000 euros al año, con locomotoras que hacen entre 40.000 y 50.000 kilómetros, cuando en realidad tendrían que hacer entre 150.000 y 200.000 kilómetros. Y no sólo eso, con estas condiciones de la pública aumenta la dificultad de las privadas para hacer contrataciones.

– Fomento estudia la posibilidad de implantar el ‘ecobono’ para los transportistas que suban sus camiones al barco. ¿Sería interesante una ayuda similar para el ferrocarril?

– Soy enemigo de cualquier tipo de subvención. Intentar hacer rentable una modalidad, que no lo es por sí misma, a través de ayudas es una gran equivocación.

– Uno de los temas encima de la mesa es el Corredor Mediterráneo. ¿Es necesario para impulsar la carga?

– Si al final permite desarrollar tráficos eficientes, en el sentido de servicio y coste, sí, pero si no se arreglan los problemas inherentes al déficit de infraestructuras, de gestión y de operatividad, lo único que hará será añadir más obstáculos.

– ¿Se podrá rentabilizar la cuantiosa inversión necesaria para su ejecución? ¿Lo soportará la carga?

– Evidentemente, no.

– De hecho, TP Ferro, concesionaria del primer tramo de AVE transfronterizo, tenía unas expectativas de alcanzar los 24 trenes de mercancías diarios en 2009. Y la realidad es que en 2015 alcanzó los tres trenes diarios y la compañía está en concurso de acreedores. ¿Otro ejemplo patente de mala planificación?

– Sí. ¿Y qué le ha pasado al que vaticinó ese teórico tránsito diario de trenes de mercancías? Nada...

– España pierde competitividad logística y cae cinco puestos en el ranking mundial, según el último informe del Banco Mundial. ¿Hace falta una ‘estrategia’ para definir un mapa racional de infraestructuras?

– Lo que hace falta es que lo que se conciba se haga bien y con cabeza. De las famosas 18 medidas prioritarias de la ‘Estrategia Logística’ de la ministra en funciones Ana Pastor, 14 son un brindis al sol.

– ¿Sería un buen punto de partida este documento o habría que hacer borrón y cuenta nueva?

– Lo que pueda valer hay que aprovecharlo, pero en algunos casos sí que habrá que hacer borrón y cuenta nueva, sobre todo en el tema de nodos logísticos. Las barbaridades que se han hecho en este país son comparables a los famosos aeropuertos de Castellón o Ciudad Real.

– ¿Cree que los partidos tienen una política clara y definida o todo seguirá ‘en funciones’, más allá de que se forme o no Gobierno, en lo que concierne al sector?

– Lamentablemente, salvo períodos muy concretos, el transporte siempre ha sido el ‘patito feo’ para las administraciones de turno. Lo han visto como un problema, es decir, al que le tocaba la cartera de transporte sólo le preocupaba la huelga de los pilotos de Iberia y de los maquinistas de Renfe y los paros de los transportistas. El resto les daba igual. Y, desde luego, no ha habido organización para ver dónde se invierte y cómo se consigue que todos los modos y todos los actores que participan en el sector vayan de una forma coordinada.

– Es decir, poner en valor las infraestructuras de transporte, que fue el primer compromiso de Ana Pastor tras tomar posesión de su cargo...

– Y no lo ha hecho... Se ha legislado mucho, pero no se han puesto en valor las infraestructuras, muchas de primer nivel. Y ahora, la patronal de las constructoras ha sacado el tema del mantenimiento y tiene toda la razón del mundo.

LA ENTREVISTA



– ¿Le acabará pasando factura al transportista?

– Ya hay estudios de quién tiene que pagar. Y aprovecho para lanzar un mensaje. Hay que poner patas arriba toda la fiscalidad del sector del transporte. No se puede seguir poniendo parches, usando la fiscalidad para tapar agujeros, y que cuando se tenga que utilizar para lo que se necesita no haya dinero.

– ¿Qué se debería hacer?

– Lo primero, dar a cada sector la importancia que tiene en el conjunto de las inversiones requeridas para el desarrollo de su actividad. A la carretera se le escatima el dinero, cuando es la principal promotora de actividad y de riqueza, para favorecer a otros modos que luego no consiguen ganar cuota. Las estadísticas son contundentes. Y lo que es más importante, la fiscalidad que genera el transporte tiene que ir al sector. Hoy no es así. Tenemos el ejemplo claro del céntimo sanitario. La fiscalidad de la carretera debería revertir en la carretera.

– La patronal Astic, que presidió durante 12 años, ha vuelto a reivindicar un Ministerio de Transportes. ¿Comparte esta iniciativa?

– Completamente, porque lo que pretende Astic es que realmente se le dé al sector la importancia que se merece y se actúe en consecuencia.

– Tras las recientes operaciones de GLS, que ha comprado ASM, y de ID Logistics, que se ha hecho con Logiters, la flor y nata de las empresas que operan en el mercado español de

paquetería, express y operadores logísticos es de capital extranjero. ¿Qué ha influido más: crisis, globalización, excesiva atomización...?

– Un poco de todo. La crisis ha influido bastante, pero la globalización también. Si una empresa quiere posicionarse en el mercado sólo tiene dos caminos: hacer su propio desarrollo, lo que implica mucho tiempo, o a través de fusiones y compras para lograr esa cuota o esa estructura. ¿Qué ha ocurrido? Que la crisis ha dejado al descubierto muchas oportunidades de compra.

– ¿Y por qué no hay un 'campeón' español?

– El músculo que tiene el sector en España parece que no es lo suficientemente robusto.

– ¿Será un fenómeno extrapolable a la carretera, si no se trabaja en los próximos años en ganar músculo?

– Sí. Tendrán que avanzar hacia una mayor concentración empresarial, pero para ello se necesita armonización. No puede ser que un mismo sector tenga un tratamiento fiscal diferente (en función de la forma jurídica de las empresas), por no hablar de la rigidez de la normativa laboral. Y en Europa también tenemos un problema importante de armonización en todos los sentidos, sobre todo en cuanto a la aplicación de una misma normativa, como es el caso de la distinta interpretación que se hace de los tiempos de conducción y descanso.

– El sector necesita más Europa, como pone de manifiesto el estudio

El personaje

Vida: Miguel Ángel Ochoa nació el 17 de agosto de 1952 en Logroño (La Rioja). Casado y tiene tres hijos.

Obra: Es licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad de Deusto y Master en Administración de Empresas por el Instituto de Empresa de Madrid. Su experiencia profesional está ligada a Transportes Ochoa, que fundó su abuelo en 1955, donde llegó a ser vicepresidente y consejero delegado (1993-2012). Tiene una amplia experiencia en el movimiento asociativo, destacando la presidencia de Astic (1990-2001), su participación en la salida de la organización de internacional de CETM en 2004, vicepresidente de IRU (1993-97), vocal del Consejo Nacional de Transporte (1997-2002) y presidente del Patronato de la Fundación Francisco Corell, cargo que ostenta desde 1998.

Milagros: No sólo ha llevado la 'voz' del sector del transporte por carretera español a las instituciones europeas, sino que ha logrado que se escuche y se tenga en cuenta.

comparativo sobre el régimen jurídico-laboral del transporte por carretera en la Unión Europea de la Fundación Corell. ¿La unidad de mercado es una utopía?

– En estos momentos, la unidad de

mercado es una entelequia, en lo que se refiere al transporte por carretera. Cada país hace de su capa un sayo y falta liderazgo. ¿Es una utopía? Pienso que también. Hace falta que alguien ponga firme a todos los países; se fije una legislación clara y común; y se controle su correcta aplicación.

– La Fundación también realizó hace más de cinco años un estudio sobre los megacamiones. ¿Qué lectura hace de su desarrollo en España?

– Desde luego, tal y como lo ha sacado Tráfico, es una chapuza. La Fundación, con la colaboración de Mercedes, hizo pruebas contundentes, recorriendo cientos de kilómetros, que sirvieron para recoger una gran cantidad de mediciones plasmadas en el estudio, remitido, entre otros destinatarios, a la propia Dirección General de Tráfico. El documento recoge los pros, pero también los contras, de los megacamiones. Ahí está, para el que lo quiera.

– Por último, ¿qué proyectos tiene ahora mismo la Fundación Francisco Corell encima de la mesa?

– Las próximas acciones van a ir encaminadas al aprovechamiento de las nuevas tecnologías. Estamos en conversaciones, por ejemplo, para estudios sobre el camión sin conductor. Adelantarnos un poco al futuro, como ocurrió con los megacamiones. Además, estamos tratando de modernizar la Fundación, con jornadas en *streaming* y una mayor presencia en las redes sociales que nos den más visibilidad.

Transordizia incorporará el gas natural a toda su flota

EL GNL PROPULSA YA LA RUTA ESPAÑA-ALEMANIA



La consejera de Desarrollo Económico y Competitividad del Gobierno Vasco, Arantza Tapia, y Jesús Galindo, director de Transordizia, durante el acto de celebración del hito.

La empresa de transportes Transordizia es la primera empresa europea de transporte internacional que consigue atravesar Europa con un camión que utiliza exclusivamente gas natural licuado (GNL). Un hito para esta empresa de Irún, que es el resultado de un proceso de innovación que viene impulsando desde 2013 y que hasta ahora les había permitido realizar rutas de prueba de menor distancia al norte de Italia, Francia, Holanda y Bélgica..

✦ Redacción ✦

Transordizia comenzó a explorar hace tres años la posibilidad de completar una flota propulsada por gas natural licuado en lugar de por el habitual combustible diésel. Un propósito que chocaba con que los depósitos de los camiones contaban tan solo con 600 km de autonomía. Lo que, unido a la falta de puntos de repostaje de gas natural licuado, hacía imposible el proyecto, relatan. En 2014 adquirieron un camión Iveco 330 GNL con el que realizaron pruebas en rutas peninsulares. Pero la falta de autonomía impedía realizar rutas internacionales, por lo que a principios de 2016 incorporaron un nuevo tanque sobre esa unidad, duplicando su autonomía hasta 1.300 kilómetros. Así hasta el pasado 4 de julio

cuando tras varios viajes de prueba arrancó el primer viaje a Alemania desde Madrid, repostando para ello en las únicas estaciones del trayecto que ofrecen gas natural licuado, ubicadas en Madrid, Olaberria (Gipúzcoa) y Amberes (Bélgica).

Este es el primer paso de un objetivo más ambicioso por el que Transordizia se convertirá en la primera de Europa con una flota de camiones GNL para transporte internacional en Europa. De momento, ya han encargado cinco unidades del nuevo modelo de Iveco, cifra que alcanzará las 25 unidades de la misma marca algo más adelante, lo que requerirá de una inversión de 2,5 millones y supondrá la creación de entre 30 y 40 puestos de trabajo.

"A PESAR DE QUE LOS CAMIONES PROPULSADOS POR GLN SON MÁS CAROS, SE ESTIMA QUE LA REDUCCIÓN DE COSTES TOTALES SE SITÚA EN UN 10%", EXPLICAN DESDE LA EMPRESA DE TRANSPORTES

Desde esta empresa tienen claro que las normas europeas respecto a las emisiones son cada vez más exigentes y todo indica que esta tendencia se va a incrementar en el futuro. "Los vehículos que utilizan GNL contaminan menos, por lo que apostar por el GNL se presenta como una estrategia de futuro. Además, el GNL es un 40% más económico que el diésel, lo que incrementa la competitividad de los vehículos que utilizan este combustible y, a pesar de que los camiones propulsados por GNL son más caros, se estima que la reducción de costes totales se sitúa en un 10%", explican.

Menores emisiones

El gas natural licuado (GNL) es gas natural que ha sido procesado para ser transportado en forma líquida. El gas natural es transportado como líquido a presión atmosférica y a -162 °C y es inodoro, incoloro y no tóxico. El gas natural tiene el menor impacto ambiental de todos los combustibles fósiles por la alta relación hidrógeno-carbono en su composición. Los derrames de GNL se disipan en el aire y no contaminan el suelo ni el agua. Como combustible vehicular, reduce las emisiones de óxidos de nitrógeno en un 70%, y no produce compuestos de azufre ni partículas.

El desarrollo tecnológico ha permitido enfriarlo hasta convertirlo en líquido para procesarlo, transportarlo por mar y tierra y almacenarlo de forma rápida y segura. De hecho, el gas natural licuado está considerado por los expertos como la fuente energética con más proyección de futuro. Tiene reservado un puesto relevante en el mix energético, con reservas mundiales de producto aseguradas.

La empresa Transordizia fue fundada en 1989 y está especializada en el transporte internacional de vehículos industriales (camiones, chasis de autobuses, autobuses carrozados y vehículos especiales) entre los que se encuentran los principales fabricantes europeos como MAN, Iveco, Irizar, Daimler, Volvo o Scania. En la actualidad está considerada una de las tres principales empresas del sector en Europa, por volumen de transporte y de facturación.

En 2013 Transordizia se trasladó a su actual ubicación en Zaisa, Irún. Desde esa fecha ha realizado una inversión superior a los 12 millones de euros, tanto para hacer frente a su nueva sede como a la renovación de su flota,

actualmente integrada por 115 unidades de transporte (camión+remolque). Cuenta con 125 empleados y en 2015 transportó 22.000 vehículos.

El acto que tuvo lugar en las instalaciones de Transordizia ha contado con la presencia de los principales directivos de la compañía entre los que se encontraban el director general, Paco Cobo; el director, Jesús Galindo; y el jefe de Flota, Fran Cobo, que han estado acompañados por la consejera de Desarrollo Económico y Competitividad del Gobierno Vasco, Arantza Tapia; el director de Energía, Aitor Oregi, y la directora general del EVE, Pilar Urruticoechea. En representación del Ayuntamiento de Irun ha acudido su delegada de Movilidad, Cristina Laborda, y de la empresa Iveco, su director de Desarrollo de Gas, José María Chamizo. ✓

KÖGEL

Para quienes saben lo que quieren...

Pasión por los vehículos industriales desde 1934



... el Kögel Cargo

- ✓ Con equipamiento opcional para raíles, bobinas, papel o bebidas
- ✓ También con estructura FlexiUse
- ✓ Variedad de equipamientos individuales

Director de Ventas España y Portugal

Héctor Rodríguez

móvil +34 685 534537

hector.rodriguez@koegel.com



Humbauro GmbH estará en nuestro stand en IAA.

22.09. – 29.09.2016
sal 27, stand F06



OPINIÓN



Transordizia 'piensa en verde'. Un camión de la empresa de transporte internacional Transordizia culmina con éxito su objetivo de convertirse en el primero en atravesar Europa utilizando exclusivamente GNL. El camión completó la ruta Madrid-Hamburgo-Irún sin sobresaltos, según destacaron desde la propia compañía.

TRIBUNA LIBRE



Jaime Rodríguez

En 2016 se han cumplido 30 años desde la adhesión de España a lo que ahora se conoce popularmente como la Unión Europea. Durante todo ese tiempo nuestro país ha sido testigo de muchas decisiones y medidas importantes, pero quizás se le

pueda achacar una falta de mayor protagonismo en la génesis, debate y aprobación de las mismas. En torno al 40 por ciento de las leyes aprobadas en España están relacionadas con la UE y, en muchos sectores, más del 80 por ciento

Cómo influir en Bruselas

Alexis de Tocqueville sugería que la democracia solo funciona si uno está dispuesto a defender sus propios derechos e intereses. Por su parte, Napoléon Bonaparte decía que diez personas que hablan hacen más ruido que diez mil que están en silencio.

Preocupada por la discriminación a transportistas no británicos, la Comisión Europea ha abierto recientemente un expediente al Reino Unido por las viñetas para vehículos pesados de transporte de mercancías que introdujo este país en abril de 2014.

Este asunto se enmarca dentro de los procedimientos de infracción que la Comisión abre contra aquellos Estados miembros que adoptan medidas contrarias al Derecho de la Unión Europea.

Detrás del mismo se encuentra la mano del sector español de transporte de mercancías por carretera, quien ha defendido sus intereses para persuadir a la Comisión del posible carácter discriminatorio de la medida.

En 2016 se han cumplido 30 años desde la adhesión de España a lo que ahora se conoce popularmente como la Unión Europea. Durante todo ese tiempo nuestro país ha

sido testigo de muchas decisiones y medidas importantes, pero quizás se le pueda achacar una falta de mayor protagonismo en la génesis, debate y aprobación de las mismas.

En torno al 40 por ciento de las leyes aprobadas en España están relacionadas con la Unión Europea y, en muchos sectores, más del 80 por ciento de la legislación que les afecta proviene de "Bruselas", -así dicho por ser la sede de las principales instituciones de la Unión Europea que gobiernan y legislan-.

Por ello, no debe obviarse la importancia que tienen las decisiones de la Unión Europea ni tampoco la importancia de poder influir en las mismas. De hecho, hay más de 9.000 entidades de todo tipo que actualmente reconocerían interactuar de algún modo con la Comisión. La cuestión es: ¿cómo hacerlo? No existe una fórmula mágica y cada situación requerirá un estudio caso a caso.

Hay que entender el proceso de toma de decisiones de la Unión Europea como si se tratara de una pirámide donde la Comisión es la base y los legisladores (Parlamento Europeo y Consejo de la Unión

Europea) se encuentran en la cúspide.

Este proceso avanza como si se escalara la pirámide, estrechándose entonces el margen para la influencia externa.

Esto implica que, cuando la propuesta o iniciativa llega al Consejo (institución que representa a los gobiernos de los Estados miembros), se reducen las opciones para matizar o incluir aspectos no considerados.

Existe multitud de literatura donde se explican casos de éxito de empresas, asociaciones, sindicatos u ONGs que consiguieron satisfactoriamente defender sus intereses. Ante los numerosos retos pendientes en Bruselas que tiene el sector transportes, conviene hacer una reflexión para conseguir un mejor posicionamiento.

Las decisiones de la Unión Europea afectan enormemente, pero, como se dice mucho por Bruselas, quien no participa en la mesa de debate se arriesga a estar en el menú.

Jaime Rodríguez Medal es co-autor del libro "El lobby en Bruselas. Manual sobre el buen uso de Bruselas (2ª edición, ESIC, 2016)" info@alonsoasociados.com

EL FOCO



Pedro Coca

Las empresas ferroviarias privadas contemplan, con impotencia, como sus maquinistas se van a Renfe

Desliberalizar

Independientemente de las definiciones de los diferentes diccionarios, entendemos por liberalizar la acción que un gobierno lleva a cabo para dar entrada al sector privado en áreas de la economía que están en manos exclusivas del sector público; 'desliberalizar' (me he permitido la licencia de inventarme la palabra) es, por tanto, lo contrario: hacer que actividades que son desarrolladas por la iniciativa privada pasen al sector público. La forma más habitual de desliberalizar es mediante instrumentos legislativos que restringen la libertad de la economía privada en aquellas actividades que se quieren poner en manos del sector público. Hay, sin embargo, otra forma más sutil de hacer una desliberalización. Consiste en utilizar el poderío del sector público para asfixiar al sector privado. Esto es exactamente lo que está haciendo el Ministerio de Fomento con las pruebas para incorporar maquinistas en Renfe. El 17 de julio vuelve a haber una convocatoria para reclutar nuevos maquinistas. Las empresas ferroviarias privadas contemplan, con absoluta impotencia, como sus maquinistas se van a Renfe sin que haya posibilidad de retenerlos. No es cuestión de retribución o de horas de trabajo; Renfe da lo que no puede dar ninguna empresa privada: la seguridad de una empresa pública y ante eso no hay nada que hacer. Una reflexión que cabe hacerse en este punto es si se puede competir en igualdad de condiciones en un mercado cuando una empresa, con el respaldo de los presupuestos del Estado, compite con empresas privadas que cuentan, como única cobertura, la de su cuenta de resultados. Lo triste es que el sector ferroviario de mercancías en España lleva sufriendo diez años para conseguir una mínima apertura de la actividad hacia la economía privada y todo ese esfuerzo se va a ir al traste por la sencilla razón de que las empresas se quedan sin maquinistas que conduzcan sus trenes. La Ministra Pastor, su Secretario de Estado y el Presidente de Renfe conocen perfectamente el problema. ¿Solución? Ninguna. Lo más duro es que, en paralelo, Renfe ha publicado sus resultados hasta mayo de 2016 y la división de mercancías ha perdido 18,3 millones de euros. Todo esto con un partido liberal en el gobierno en funciones. Imagínense...

pcoca@tra.upv.es

Anne Lambusson, nueva vicepresidenta ejecutiva de Gefco a cargo de las relaciones con el Grupo PSA



Anne Lambusson. // FOTO: Gefco.

El **Grupo Gefco** ha anunciado el nombramiento de **Anne Lambusson** como **vicepresidenta ejecutiva de Contratos PSA** en sustitución de **Paul-Henri Fréret**, quien ocupará la **vicepresidencia ejecutiva en la dirección de Asia Oriental**.

Doctorada en Ingeniería y Administración de la École des Mines de Paris e ingeniera de la École Polytechnique Feminine, Lambusson cuentan con una especialización en Ingeniería Industrial en la École Centrale de Paris y un Diploma DEA de la Universidad de Paris Sorbonne.

Lambusson, que ha sido directora general de la red de la **SNCF** en Ródano-Alpes y Auvernia y vicepresidenta de Operaciones Internacionales de Keolis, una filial del Grupo SNCF, comenzó su carrera en el sector de la

automoción en 1988 como asesora para FASA-Renault en España. Más tarde, se unió al grupo Europe Allied Signal Automotive como directora en Europa de Fabricación Eficiente (Lean Manufacturing), luego como directora de Fábrica en Italia y, finalmente, como directora de Transporte y Logística en Europa.

Asimismo, trabajó durante ocho años en **Alstom Transport** como vicepresidenta industrial de la división Material Rodante de las unidades emergentes (China y Brasil) y como directora de la línea de producción de Equipamientos de Negocios para trenes de alta velocidad tras la adquisición, por parte de Alstom Transport, de Fiat Ferroviaria.

Más tarde se unió al proveedor de equipamiento automotriz **Valeo** como directora de Programas y Proyectos del Grupo para el lanzamiento de nuevos productos para fabricantes de vehículos. Además, ha estado a cargo de varias direcciones en grupos internacionales y franceses y fue honrada con la **Legión de Honor francesa (título de «Caballero») en 2013**.

«Deseo contribuir activamente a reforzar la asociación entre el Grupo PSA y Gefco», ha resaltado afirmó Anne Lambusson, Vicepresidenta Ejecutiva de Contratos PSA.

VIAJEROS

Líder de la información del sector del transporte de personas en España



ALSA en Marruecos consigue grandes resultados con la conducción eficiente

En unos pocos meses, ALSA en Marruecos, que opera el transporte público urbano de varias ciudades, ha obtenido los primeros buenos resultados del proyecto en la explotación del servicio de transporte urbano de Marrakech.

El proyecto, que se desarrollará durante un período mínimo de tres años, está siendo ejecutado por la empresa tecnológica española ADN Mobile Solutions, que ya gestiona proyectos de conducción eficiente para la totalidad de la flota urbana de ciudades españolas como EMTUSA Huelva, Tranvía Avilés o TUSSAM Sevilla disponiendo de proyectos en otras flotas medioambientales urbanas como es el caso de LIMASA Málaga o EPREMASA de Córdoba.

ALSA en Marruecos prevé extender el servicio a otras ciudades en la que está presente como Agadir o Tánger en un futuro próximo.

El proyecto, que involucra en Marrakech a 127 vehículos y 300 conductores, está consiguiendo resultados superiores al 5% de ahorro interanual contrastado contra surtidor. El proyecto se inició en enero de este año, cuando se realizó la instalación y puesta en marcha, siendo desde el pasado

mes de mayo que está activo el conjunto del sistema de gestión de mejora continua de la conducción y *reporting*, por lo que se espera alcanzar ahorros cercanos al 10% en los próximos meses.

Desde la dirección de ALSA en Marruecos defienden que este tipo de iniciativas son muy importantes por sus beneficios, no solo en términos de reducción de consumos o emisiones, sino también como elemento clave para llevar a cabo políticas de recursos humanos o de calidad, con importante repercusión también en confort y seguridad del servicio o mejor mantenimiento de los vehículos.