

! El cantante Georgie Dann, en las puertas del SIL

El cantante Georgie Dann, famoso por ser el autor de múltiples canciones del verano, estuvo paseando por las inmediaciones del Salón Internacional de Logística (SIL) el pasado día 19 de junio.



? Caixabank es accionista de un centro de transporte

¿De qué centro de transporte es Caixabank el segundo mayor accionista después de integrar en 2012 la caja de ahorros que apoyó como inversor la creación de dicha infraestructura en 1980?

! El Gobierno extingue dos sociedades de estiba

El Ejecutivo ha decidido extinguir dos sociedades de estiba y desestiba, la de La Gomera y la de La Estaca (El Hierro), como parte de la reforma de la administración pública aprobada la semana pasada.

TRIBUNA

25,25: oportunidad o amenaza

Luisa López
Fundadora
de López Leza
Consultores



La Comisión Europea publicó el pasado 15 de abril la propuesta COM (2013) 195 final por la que se modifica la Directiva 96/53 CE que establece para determinados vehículos de carretera que circulan en la Unión Europea, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional.

El vicepresidente y comisario de Transportes, Siim Kallas, presentó la nueva propuesta de modificación de la Directiva 96/53 CE ante la comisión de Transportes y Turismo del Parlamento Europeo el 23 de abril y recientemente, se ha producido la primera reunión de expertos que deberán analizar junto con la Comisión Europea los requisitos en materia de aerodinámica de los nuevos vehículos, así como orientaciones sobre procedimientos de la política de control, infracciones y sanciones.

El Parlamento Europeo acaba de nombrar ponente de este dossier al eurodiputado Jörg Leichtfried, sin que a la fecha de la redacción de este artículo se conozca el calendario de debates y adopción de informes y posiciones, que tanto el Parlamento, como el Consejo y Comité Económico y Social y Comité de las Regiones tendrán que llevar a cabo de forma preceptiva.

El Libro Blanco sobre el transporte *Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte de política de transportes competitiva y sostenible* COM (2011) 0144 programaba la revisión de la Directiva 96/53 CE con el fin de establecer la comercialización de vehículos más aerodinámicos y con mayor eficiencia energética y medioambiental. Una vez anunciada en el Libro Blanco la modificación de la Directiva 96/53 CE comenzaron a celebrarse debates en los diferentes Estados miembros, especialmente centrados en la posibilidad de que la comisión en esta nueva propuesta pudiese referirse a la autorización de la circulación de los camiones de 60 toneladas y 25,25 metros, conocidos en el ámbito europeo como European Modular System (EMS). La autorización, o no, de los EMS por parte de la Comisión Europea preocupaba bastante más a los diferentes sectores de transporte que las innovaciones aerodinámicas, nuevas cabinas, vehículos de motor eléctricos o híbridos, que finalmente han



acabado contemplándose en la propuesta.

Aunque la circulación de los EMS en países como Holanda, Suecia, Dinamarca y Finlandia fue adoptada por las autoridades nacionales, se especulaba con la idea de que la Comisión Europea pudiese aprobar una iniciativa con un alcance más general sobre la circulación de los camiones 25,25 metros, en la Unión Europea y si ese tipo de iniciativa se

Los EMS tienen también detractores, que consideran que con su autorización se facilitaba a la carretera una mayor captación de carga

llevaba a cabo, no cabía duda que iba a realizarse aprovechando la modificación de la Directiva 96/53CE.

De hecho, ha habido asociaciones de transportistas y fabricantes de vehículos que han solicitado a la Comisión Europea que la nueva propuesta contemplase una extensión de la circulación de EMS en toda Europa, si bien es cierto que acotando su tránsito a ciertas carreteras. Han apoyado esta demanda basándose en el ahorro de consumo de gasóleo y reducción de emisiones

de dióxido de carbono de los EMS y su participación en la descongestión de las carreteras europeas: la carga de tres camiones normales podría ser absorbida por dos EMS. Los EMS tienen también detractores, especialmente representantes de otros modos como ferrocarril, vías navegables y marítimo que consideraban que con su autorización se facilitaba a la carretera una mayor captación de carga.

Del análisis de la propuesta cabe extraer que la comisión no sólo no ha abierto la posibilidad de una circulación general de los EMS en la Unión Europea, sino que ha acotado el ámbito de aplicación de la propuesta de una manera muy clara, al considerar que todas las medidas que vayan más allá de lo expresamente autorizado en la actual Directiva 96/53 CE y que supongan un incremento del peso total y de la capacidad de carga están fuera del objetivo de la propuesta.

Por tanto, la aprobación de la circulación de los EMS seguirá correspondiendo a los Estados miembros y la comisión solamente clarifica que la utilización transfronteriza de vehículos más largos estará autorizada para los trayectos que solo atraviesen una frontera, si los dos Estados miembros ya autorizan la circulación de estos vehículos en su territorio nacional y si cumplen las

condiciones de excepción del artículo cuatro de la propuesta.

Este tema ha despertado discusiones interesantes a nivel de la comisión de Transportes del Parlamento Europeo con eurodiputados que, por un lado, aplauden la seguridad jurídica de aclarar y acotar las circunstancias en las que estos EMS estarán autorizados para circular, pero que también cuestionan sus ventajas competitivas o, por ejemplo, la limitación de su circulación exclusivamente a dos Estados transfronterizos. Es previsible que el debate se anime conforme el proce-

La aprobación de la circulación de este tipo de vehículos seguirá correspondiendo a los Estados miembros

dimiento legislativo de adopción de la propuesta vaya avanzando jurídica e institucionalmente.

La propuesta es muy compleja y contempla además de éste, otros muchos más asuntos relevantes: la autorización de excepciones a las dimensiones máximas de los vehículos con el fin de permitir la incorporación de dispositivos aerodinámicos en la parte trasera o rediseñar la geometría en la cabina de los camiones; la utilización de motorizaciones alternativas, como los motores eléctricos, híbridos para los vehículos pesados o para los autobuses; se autoriza un aumento de 15 centímetros de la longitud de los camiones que transporten contenedores de 45 pies para el transporte intermodal; control de infracciones y armonización de sanciones y su clasificación en función de su gravedad.

En términos generales, abre un nuevo mercado para los fabricantes de vehículos en cuanto a diseño de nuevas cabinas o dispositivos aerodinámicos, entre otros, que generarán nuevas oportunidades de negocio y creación de puestos de trabajo. Obligar a los transportistas a realizar nuevas inversiones en una situación económica complicada para lo cual, la Comisión pondrá a disposición el fondo TEN-T, Fondo Europeo de Desarrollo Regional y Programa Horizonte 2020. La cooperación entre las administraciones nacionales y la Comisión Europea para categorizar las infracciones y sanciones e implementar las herramientas de control, especialmente, de los pesos será otro asunto a tener en cuenta en el debate e implementación futura de esta propuesta. ■

TRIBUNA

La logística, un área con creciente valor añadido

Antonio Fondevilla
Secretario general
de ABE-L



La logística se ha convertido en los últimos años en un reto para la gestión de cualquier empresa. En los años 90, cuando internet estaba todavía en pañales, la mayoría de las cadenas logísticas eran relativamente locales o en el caso de exportaciones y las importaciones eran, como mucho, lineales. Desde entonces, la complejidad de la cadena de suministro ha ido evolucionado exponencialmente hasta convertirse en un complicado entramado de flujos de bienes e información, involucrando a diferentes proveedores, varios países, continentes, y diferentes medios de transporte.

Entre los muchos factores que han contribuido podemos citar los siguientes: la volatilidad de los mercados, la complejidad creciente de la demanda, la situación económica actual, la deslocalización de la producción versus el consumo,

En apenas 20 años, la logística ha pasado de ser un "coste inevitable y secundario" a convertirse en una área de valor creciente

el incremento en los precios de las materias primas y las commodities, y el incremento de la demanda en los países emergentes.

Todo ello ha provocado que en apenas 20 años, la logística haya pasado de ser un "coste inevitable y secundario" a convertirse en una área de valor creciente, que necesita ser gestionado y donde los que se adaptan y se diferencian, ganarán cuota de mercado y rentabilidad. Visibilidad y control de la cadena de valor, optimización de costes, flexibilidad en las operaciones, estandarización de componentes, observancia y respeto escrupuloso de las regulaciones internacionales e innovación continua, son algunas de las respuestas claves al difícil reto de gestión diaria de la logística para cualquier directivo en búsqueda de la excelencia.

Para cambiar e innovar, para mejorar las prácticas habituales y dar servicio sin ser siervo, una buena herramienta es siempre contar con unos valores sólidos pero flexibles, llevados a la práctica de una manera coherente e imbricada con el proyecto de vida individual. ■