

Logística del automóvil.



La ECG celebra congreso.

Las campas llenas, terminales llenas, muelles llenos, las marcas empujadas por la "locura de la fabricación".

"Only driven by production".

El 24, 25 y 26 de mayo celebró la patronal de la logística del automóvil su asamblea de primavera en Madrid.

La industria del automóvil vive en estos momentos bajo el signo de la producción muchas veces a toda costa. **La bonanza en los mercados del automóvil se mantiene y a pesar de que los stocks están alto, las campas llenas y los recintos portuarios, aduaneros y ferroviarios del automóvil hasta arriba, los fabricantes de automóviles y vehículos comerciales parecen fabricar como si no hubiese mañana.**

A pesar de ello y de que podría parecer un momento muy dulce para la logística del automóvil, y en gran parte lo es, sin embargo para los proveedores logísticos de todo tipo **la industria les sigue ajustando los márgenes.**

Incluso para los navieros y en estos momentos donde por ejemplo en España debido a la **huelga ferroviaria en Francia que anula unos 80 trenes semanales no se consigue elevar los márgenes** y los precios incluso cuando hay que hacer favores o por lo menos no mucho.

Al mismo tiempo los **operadores logísticos** incluso los transportistas que regentan campas se ven continuamente **solicitados para que busquen más espacio para más coches en stock o en movimiento.**

No es de extrañar que los puertos, algunos tengan problemas al ser utilizados los **muelles y los recintos portuarios para mantener los stocks.**

Los conferenciantes no supieron pronosticar cuando esta bonanza de movimiento de coches podría parar. Fuera y aparte del zarandeo al que somete al mercado el presidente de los **EEUU, Trump, y que asustó las pasadas semanas a la industria del automóvil por sus amenazas de poner un arancel del 25% a los coches que entren en EEUU sean chinos, alemanes, japoneses o coreanos** más cerca del terreno los operadores del automóvil estudiaron cómo la entrada de los **nuevos test y homologaciones para las emisiones de los vehículos** iban a afectar los flujos de coches en los próximos meses.

La normativa entra en vigor en septiembre y aunque se le dará un plazo de venta a los vehículos ya fabricados de al menos un año hay ya fabricantes que anuncian algunos movimientos en sus gamas como la retirada de algunos motores y modelos y su

sustitución por otros.

Sin embargo, los operadores logísticos del automóvil se quejan de que apenas hay información de los fabricantes y que incluso **los logísticos de los fabricantes no disponen de información de sus departamentos de marketing, comercialización y producción.**



Así las cosas a los operadores sólo se les deja actuar una vez que se toman las decisiones pero aunque el impacto de estos movimientos en la fabricación debido a que algunos motores que no cumplan no interesen seguirlos fabricando y aunque no vaya a ser muy grande sí que va a resultar en alguna **distorsión añadida a las que está habiendo ya por ejemplo con el impacto del Brexit.**

Como decía un miembro cualificado de la ECG **"vamos a asistir al tercer pico UK"** refiriéndose a las distorsiones en el flujo de

automóviles que ya ha creado el Brexit sin producirse en Inglaterra.

En general se trataron muchos temas que se darán en noticias sucesivas sobre la actualidad tanto en el transporte por carretera como en la logística como en el transporte marítimo.



No habrá reforma, Europa fracasa.

Los cambios en el cabotaje, el salario mínimo y el desplazamiento de trabajadores "en globo".

"Prepárense para mas unilateralidad".

Durante el congreso de la patronal del transporte de coches, ECG, en Madrid el pasado 25 de mayo, intervino Matthew Baldwin el vicedirector general de la DG Move que es la Dirección General de Transportes de la Comisión, el órgano de la Unión Europea que es como el ministerio de transportes.

Esta DG Move que actúa como ministerio de transportes es la que ha preparado el reglamento o la directiva para hacer los cambios que afectan al cabotaje, el desplazamiento de trabajadores y los salario mínimos.



La realidad de que en el año 2019 hay elecciones al Parlamento Europeo significa que los eurodiputados y toda la maquinaria parlamentaria de la Unión Europea ya está casi en suspenso. Como hay un **grave desacuerdo entre los países centrales y grandes de la Unión Europea protagonizados por la Alianza por la Carretera** donde hay diez países incluidos Francia, Alemania, Italia, Austria, Bélgica, más los nórdicos y Grecia contra los países periféricos como Polonia, Rumanía y España, **no se prevé que en el Consejo Europeo de Transporte del 7 de junio haya el más mínimo consenso para progresar.**

Esta es la realidad por mucho que se diga, por mucho que se maree a los transportistas **está lejos de verse un consenso sobre el salario mínimo, los días de cabotaje y la reglamentación de los**

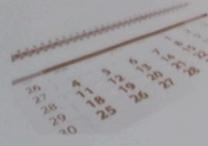
trabajadores desplazados.

Como dijo el subdirector general de la Unión Europea de la Comisión, si no se llega a un consenso en esta presidencia búlgara que termina con el **Consejo del 7 de junio** o en la siguiente, los países miembros y sus transportistas **van a tener que asumir que van a ver muchas más decisiones unilaterales de imponer salarios mínimos y restricciones al desplazamiento de camiones.**

Así de pesimista se mostró Baldwin sobre el tema.

La disparidad de criterios, la falta de claridad entre los países para argumentar cada uno propuestas razonables empezando por **España** donde como quedó en evidencia durante el congreso de la asociación de portavehículos se discrepa de la opinión de Astic y de la Iru en contra de la Alianza por la Carretera.

Driving and rest times 

Return home How many weeks?	Reference period for compensation?	Regular weekly rest in cabin Yes or no?	Coach tourism specific rules?
			
→ within 4 Weeks	→ 4 Weeks	→ No, BUT ok with	→ Yes (new)
<ul style="list-style-type: none">• Home = country of establishment of undertaking (driver's contract + tax residence)• Driver's right and choice where to go• Home = country of residence	<ul style="list-style-type: none">• 4 weeks=3 weeks of activity and 1 week of rest (→ up to 3 reduced rest periods)• 180 hours driving/4 weeks• Compensating for reduced weekly rest possible with daily or weekly rest• 8 hours daily driving time• 80 hours over 2 weeks	<ul style="list-style-type: none">• Safe and secure parking• Guaranteed quality & comfort conditions (showers, WC, cafeteria, WIFI ...)• Restrictions on conditions of taking reduced weekly rest	<ul style="list-style-type: none">• Improved 12-day derogation incl. at national level (excursions)• 1 additional hour of duty twice per week• High tourism season: 13 weeks reference period

Esta discrepancia dentro de las mismas asociaciones que se supone representan a los transportistas, decimos se supone porque como **ha admitido la misma IRU, ellos no son representativos aunque hablen en nombre de una supuesta asociación internacional ya que sólo admiten un franquiciado de venta de cuadernos Tir por país, la situación confunde a la Comisión y a los propios gobiernos de cada país.**

Empezando por el nuestro que no comprenden los transportistas que estuvieron en la Asamblea, cómo Astic aconseja a nuestro país a mantener una postura contraria a la de los países grandes de nuestro entorno como Alemania y Francia en contra de que haya un **campo de juego igual y unas reglas iguales para todos los transportistas europeos, cuando apenas representan a 100 transportistas de internacional como admitió su representante general ante la Comisión Europea.**

El representante de la IRU, Matthias Maedge, llegó a decir que el cabotaje no era un asunto importante, cosa que recibió **la crítica unánime** de los transportistas de esta patronal que argumentaron que el cabotaje **está en el centro del principio de libertad de movimiento de las mercancías en Europa.**



La IRU dejará de discriminar a las asociaciones nacionales.

Reformará su constitución para admitir a más asociaciones en España, ahora solo admite a una por país en exclusiva a pesar de las quejas de CETM.

El viernes durante el congreso de la patronal de la logística del automóvil, ECG, de la que es miembro la ANP, Asociación Nacional de Portavehículos española, dentro de las discusiones sobre la representatividad de las asociaciones ante la **Comisión Europea** el Representante Delegado General de la **IRU** ante Bruselas, **Matthias Maedge**, anunció que la IRU cambiaría su constitución para admitir más

asociaciones nacionales.

Como se sabrá, la **IRU** solo admite una asociación por país, ya que proviene del sistema de franquicias de los carnés TIR. Y actúan más bien como sociedades vendedoras de carnés TIR que como verdaderas **asociaciones**.

En España se han venido quejando CETM, Fenadismer y otras asociaciones con transportistas que realizan internacional de que la IRU no tiene ni doscientos asociados y eso contando que más de la mitad son del sector de viajeros. Frente a los más de 12.000 transportistas censados por el Ministerio que hacen transporte internacional.

Por dos veces, **la CETM ha intentado entrar como representante en los comités de enlace con la Comisión Europea y Astic en España la ha vetado.**

Ahora, ante las críticas de que no es una asociación sino una expendedora de carnés TIR, la **IRU** ha anunciado que **el próximo año cambiará la constitución y admitirá a más asociaciones miembros**, y como admitió su Delegado General "no es lógico en el siglo XXI no permitir que haya más representantes ante la comisión".

En el mismo acto **Daniel Tarragona**, Presidente de la Asociación Nacional de Logística del Automóvil y miembro del comité ejecutivo de CTM, dialogó con Matthias Maedge como se ve en la foto y este le reiteró esa voluntad de cambio en la IRU.