



SEGUNDO EJERCICIO. PARTE A. (25 DE MAYO DE 2018).

1. TEXTO PARA TRADUCIR AL ESPAÑOL.

Transport and Logistics. The global logistics business is going to be transformed by digitization.

Between 1985 and 2007 trade volumes rose at around twice the rate of global GDP. In the 1990s the world's largest container ships only had space for 5,000 or so containers; now there are giants with 20,000 containers that only need the supervision of one crew member for loading and unloading.

The principles of the logistic chain have changed little since they took their modern form in the 1950s and 1960s. Use containers of standard sizes that can be loaded onto trains, lorries or ships as needed; use scale to cut costs; co-ordinate the whole thing with a physical paper trail. When in doubt, buy something bigger.

At the same time, the growth of e-commerce has created more aware, more demanding corporate customers that insist on ever better handling of what is called logistics' "last mile"—moving purchases from their distribution warehouses to the people who bought them. Though today's talk is all of delivery drones and driverless vans, the key to this transformation has not been new equipment but new ways of handling data: knowing where hundreds of millions of things are and where they are going, and being able to act on that data as things change.

Shipping a 70kg parcel from Shanghai to London takes three times longer, and costs four times as much, as buying a human of the same weight an airline ticket. The passenger gets a baggage allowance and free drinks, too.

Dealing with customs clearances, insurance, transfers between sea and road and rail and all the other physical, procedural and bureaucratic hold-ups that freight is heir to requires the services of a freight forwarder. For the most part, freight-forwarding companies charge a percentage of the total cost of the shipment; this gives them little incentive to drive costs down. In a free and transparent market where all the shipping options were easily discoverable, this problem would be solved through competition. But the complicated world of shipping contracts is a long way from that ideal, and the incumbents have clear reasons for keeping it so.

Systems based on e-tickets that say who is entitled to go where, and how, have been mandatory in air-passenger transport for ten years. But the cargo on each voyage of a big vessel generates a library of documents—many of which then need to be sent to the ship's destination by some other means.



The cost of all this is enormous. Removing administrative blockages and outdated practices would, by some accounts, do more to boost international trade than eliminating

2. TEXTO PARA TRADUCIR AL INGLÉS.

tariffs.

Nuevas propuestas de la Comisión Europea en el transporte por carretera

Adoptadas por el Colegio de Comisarios el 31 de mayo de 2017, las propuestas legislativas del llamado “primer paquete de movilidad” responden a las expectativas de los países centrales de la Europa occidental, como Francia, cuyo Presidente ha pedido una Europa *capaz de brindar protección social*, en detrimento de los países periféricos y del Este, que priorizan la defensa y control de las reglas del mercado interior.

Además del transporte que discurre íntegramente en territorio nacional, se distinguen otros tres tipos de transporte por carretera:

- Transporte internacional, en el que se transportan mercancías de un Estado miembro a otro Estado miembro donde se cargan/descargan;
- Cabotaje, iniciado tras una operación de transporte internacional, se transportan y cargan/descargan mercancías en otro Estado miembro;
- En tránsito, en el que se transportan mercancías sin producirse operaciones de carga/descarga.

En concreto, la Comisión Europea propone la aplicación del sistema de trabajadores desplazados a los conductores de camiones durante las operaciones de cabotaje. Esto significa efectivamente que un conductor de camiones búlgaro que realice operaciones de cabotaje en Luxemburgo debe recibir un sueldo equivalente al de un luxemburgués. En la configuración legal actual, el número de operaciones de cabotaje está limitado a tres en siete días. A este respecto, la Comisión propone limitar el número de días de cabotaje a cinco, pero no limitar el número de operaciones de cabotaje.

En lo que se refiere a las operaciones internacionales, la Comisión propone que el sistema de trabajadores desplazados sea aplicable cuando un conductor de camión trabaja durante más de tres días en un Estado miembro para entregar mercancías de otro Estado. En la práctica, esto significa que, si un conductor de camiones búlgaro tiene que entregar mercancías en Francia desde su país de origen y pasa tres días en Francia para hacerlo, se le pagará el salario búlgaro. Por otro lado, si pasa cuatro días en Francia, tendrá que pagar un salario equivalente al francés durante estos cuatro días. Este es *uno de los temas más sensibles del paquete de movilidad*. En efecto, si bien el umbral de tres días fue finalmente decidido por el Colegio, se habían previsto previamente cinco, siete y nueve días de umbral.



En cuanto al tránsito, no se aplicará el sistema de trabajadores desplazados. Por lo tanto, un conductor de camiones que entregue mercancías en Francia y viaje por Alemania sin cargar ni descargar, no deberá recibir un salario equivalente al alemán. Este sistema ya está en vigor y por lo tanto no creará ningún trastorno legal.