

Los robos se han multiplicado en los últimos años “hasta el infinito y más allá”...

“TERRITORIO COMANCHE”

Ante los acontecimientos que se han venido dando no ya sólo en los últimos meses, sino también en los últimos años, en relación al incremento de los robos dentro del transporte de mercancías por carretera en su conjunto, la revista “Transporte Profesional” ha hablado con empresarios, conductores, corredurías de seguros e incluso Guardia Civil de cara a conocer qué está ocurriendo realmente y qué se puede hacer para frenar esta vorágine. El resultado, en el siguiente reportaje.

Texto: Saúl Camero • Fotos: Juan Caraballo



Robo plataforma "Transportes Serrano e Hijos"; robo tres porta-container y un contenedor de la empresa "Transportes Triás Germans"; robo camión más semirremolque de "Transportes Suhega"; robo plataforma de "Transportes Estebanez e Hijos";... Y así podríamos seguir y seguir hasta llenar alguna que otra página de esta revista, y sólo estamos hablando de empresas asociadas a la **CETM**.

Todo ello lógicamente se hace extensible no sólo al vehículo, sino también a la mercancía, a los objetos personales, a las baterías de los propios camiones o al gasóleo en una espiral que parece no tener fin y que está alcanzado cotas impensables hasta hace unos años, hasta el punto de que nuestras carreteras se han convertido en "Territorio Comanche".

CON PIES DE PLOMO

Es por ello que hemos hablado con los colectivos a los que de alguna u otra forma afecta todo este torrente delictivo para que nos contaran cuáles son sus sensaciones ante unos hechos que sin duda es la gota que colma el vaso de toda la problemática que soporta el sector en su quehacer diario.

Antes de nada, comentar que por razones de seguridad, algunos de los entrevistados han pedido no dar su nombre ni salir en fotografía alguna teniendo en cuenta cómo se están poniendo las cosas.

Los dos primeros con los que tuvimos ocasión de hablar son empresarios con muchos años de experiencia y miembros destacados de asociaciones sectoriales de la región centro, los cuales están sufriendo en sus propias carnes un día sí y otro también toda esta vorágine de delincuencia. Y uno de ellos parece tenerlo claro: *"cada vez son más las bandas organizadas que se dedican a esto. Enfilan a conductores, a propietarios y a todo el que se ponga por delante, por lo que son muy peligrosos. El problema viene porque con la legislación española en la mano, al poco tiempo están en la calle. En cualquier caso, hay que andarse con pies de plomo, pues incluso si vas a testificar contra ellos y te ven te amenazan. Esta gente no se anda con tonterías e incluso van armados"*, afirma.

TODOS TIPO DE ROBOS

Pero es que la situación de crisis que estamos viviendo agrava aún más el problema, pues mucha gente *"está robando para poder subsistir, y lo hacen a cualquier hora del día y de la noche. Ello, unido a la evidente falta de control que existe hoy en día, trae como consecuencia que haya robos de vehículos, de todo lo que se encuentra en el interior de la cabina, de la mercancía, del combustible, etc. Las denuncias se multiplican"*, continúa nuestro protagonista.



Siempre alerta



Transporte Profesional ha tenido la oportunidad de hablar con un miembro de la **Unidad Técnica de la Policía Judicial de la Guardia Civil**, el capitán **Alberto Rodao**, concretamente de la Unidad Central de Análisis (no operativa) dedicada a recabar toda la información proveniente de diferentes unidades de la Guardia Civil de cara a elaborar productos de inteligencia. *“Pero también recabamos todo tipo de datos a través del Programa Coopera, un modelo de relación entre la propia Guardia Civil y el sector de seguridad privada de cara a mejorar la operatividad mutua mediante el intercambio precisamente de información. Gracias a ello, elaboramos informes sobre la tipología de los robos, el modus operandi de las bandas, etc., de manera que previo análisis se decide si son susceptibles de investigación, de lo cual se encargan unidades específicas”*, explica **Alberto Rodao**.

Ahora bien, *“no hay grupos específicos que se dediquen a los robos en el sector del transporte de mercancías por carretera, si bien es cierto que la Unidad Central Operativa (UCO) realiza determinadas investigaciones sobre robos en el transporte por carretera”*, prosigue.

Así y todo, el capitán **Rodao** nos habla de diferentes tipos de robo. Y la estadística en este sentido es clara, en tanto que más del 50% se llevan a cabo en áreas de descanso, sobre todo por la noche. Con cerca de un 25% tenemos los robos en núcleos urbanos, sobre todo en lo que tiene que ver con el reparto; se trata de acciones no muy preparadas –salvo excepciones– que van a

lo que salga. Con más de un 15% están las sustracciones en los polígonos industriales, mientras que el resto se producen durante la marcha, de ahí que los robos con violencia en carretera sean casi residuales. *“Sí es cierto que existen los típicos delincuentes que van disfrazados de guardias civiles y con coches camuflados que te sacan una pistola, te amenazan e incluso te dan una paliza, pero afortunadamente es algo que no se da con mucha asiduidad”*, afirma **Alberto Rodao**.

En cualquier caso, *“en la mayoría de las ocasiones los delincuentes van a lo que surja, ya que no saben la mercancía que hay dentro del camión. No podemos obviar sin embargo que determinados robos son preparados y por encargo, en los que hay un seguimiento previo, pero repito, en una inmensa mayoría es un tema oportunista. Además, no toda la mercancía tiene una buena salida en el mercado negro”*, añade.

En cuanto a los modos de actuación, pueden darse muchos. Por ejemplo, los robos y hurtos oportunistas en horario de mañana –esos de los que hablábamos que se dan en las ciudades–, *“los suelen llevar a cabo gente no organizada, que tiene en los mismos su modus vivendi, es decir, que lo hacen no tanto para ganar mucho dinero como para vivir y poder comer. Van detrás de una furgoneta y cuando el conductor se descuida se llevan la mercancía o el vehículo directamente”*, explica **Alberto Rodao**.

Luego están los que se dan utilizando la fuerza, *“los cuales, en su inmensa mayoría, se producen, repito, en las áreas de servicio*

y por la noche. Requieren una preparación previa y varias personas; un coche va por delante, de lanzadera, hacen cortes en la lona, y si les interesa avisan a otro vehículo para que cuando el camión se detenga rajar y cargar en muy pocos minutos; son los teloneros de toda la vida. Más peligroso es el asalto en carretera, durante la marcha, los llamados sulferos; un coche por delante ralentiza al camión y otro por detrás, normalmente con las luces apagadas, se acerca y salta al vehículo, abre el camión y tira todo a, por ejemplo, pick up específicamente preparado, con la peligrosidad que ello conlleva. Luego está el robo, como ya he comentado, con delincuentes disfrazados de guardias civiles”, continúa.

Con todo, ¿qué se puede hacer? Realmente, ¿hacen las fuerzas de seguridad del Estado hace todo lo que puede y lo que deben? A juicio de **Alberto Rodao** está claro que sí. *“Hacemos tanto una labor tanto preventiva como de investigación. En el primer caso con presencia en áreas de servicio y con controles específicos en determinados sitios. En segundo término, todas las unidades de la Guardia Civil tienen un plan enfocado a realizar un análisis y un estudio de la delincuencia en cada zona, obrando en consecuencia de acuerdo a los informes con los que contamos. Las declaraciones de los conductores son muy importantes en este sentido. Así, cuando iniciamos una investigación, lo derivamos a la Unidad de Investigación que corresponda. Luego, dependiendo de la peligrosidad de los delincuentes, es la misma unidad la que realiza las detenciones o no”*, asegura. Lo que está claro es que *“recomendamos que en la medida de lo posible el transportista seleccione el lugar donde debe pararse, y si es posible hacerlo en áreas de servicio vigiladas, mucho mejor. En este sentido, el proyecto de parking seguro (proyecto Label) es una gran iniciativa, pues se trata de un programa estratégico que establece unos certificados de seguridad de determinadas áreas de servicio con el objetivo de que los transportistas puedan planificar sus rutas perfectamente”*.

Lo peor son aquellos casos en los que existe violencia. Y el “modus operandi” que se utiliza es hacerse pasar por la Guardia Civil. *“Van con coches camuflados con rótulos luminosos de Guardia Civil de Tráfico, te adelantan, te paran y se inventan cualquier tipo de denuncia para que te tengas que bajar del camión, para a partir de aquí amenazarte con un arma y meterte en el maletero del mismo vehículo. Luego, o te dan una paliza o te dicen que te van a matar, dejándote abandonado en cualquier descampado. Mientras tanto, te roban el*

camión y la mercancía, y si tienes suerte, el vehículo aparece vacío al poco tiempo”, explica.

Tampoco las campas de las empresas de transporte se salvan de la quema. *“Da lo mismo que te gastes un dineral en cámaras y todo tipo de sistemas de vigilancia, ya que entran igual. Resulta que pago mis impuestos, pago mis seguros y tengo que aguantar cómo se meten en mi casa y me quitan, por ejemplo, las baterías de tres camiones. Lo más indignante es que no puedes hacer nada; estás*

Se asegura todo

Uno de los grandes conflictos que derivan de los robos de camiones está relacionados directamente con los seguros. Duplicidades, multitud de intermediarios e intereses de unos y otros hace que el cobro de los mismos “se convierta en un mayor despropósito, hasta el punto de que en muchas ocasiones se hagan más de una vez”, comenta uno de los transportistas con los que pudimos conversar.

Además, luego nos encontramos con el hecho de que cada vez existan condiciones más duras a la hora de contratar una póliza motivado por el incesante incremento de los robos que se han producido en los últimos años.

A priori, se puede asegurar todo: vehículo, mercancía, almacenes, ... pero “sí es cierto que existe un importante número de exclusiones; por ejemplo, muchas compañías ponen como condición que el camión no se quede cargado por la noche ni el fin de semana en un lugar en que no haya vigilancia, pues de lo contrario no se hará cargo del siniestro”, asegura **Javier Alfonso**, director de la correduría de seguros **Afersa Asesores**. Ciertamente es que en determinadas ocasiones “se puede considerar que el vehí-



culo está vigilado si el conductor duerme en el mismo; dependiendo de ello, se pueden ajustar las pólizas”, añade.

Lo que sí está claro es que muchas veces el cargador va más allá de lo que fija la Ley de Contrato de Transporte a la hora de valorar la mercancía –recordemos que el límite de responsabilidad para este año es de 5,92 euros por kilo-, sea cual sea ésta, lo haya declarado o no. Por eso es tan importante tener muy claras las primas y las cláusulas, pues ello puede suponer una gran fuente de conflicto entre todas las partes implicadas. Con todo, “hay que diferenciar entre los daños producidos por el robo y el propio robo en sí, que puede ser parcial o total. En

el caso de ser parcial, hablamos de hurtos como la cartera o algún otro tipo de objeto personal, eventualidad que habitualmente queda fuera de toda cobertura. Por lo que respecta al total, ya tenemos al vehículo como protagonista y aquí es preciso conocer si el camión estaba abierto o con las llaves puestas, en cuyo caso las compañías no se hacen responsables. En definitiva, son muchas las situaciones que se pueden dar”, explica **Javier Alfonso**.

Pero eso no es todo, pues últimamente se están dando muchos robos de neumáticos y de baterías; y no digamos del gasoil, algo muy común desde hace años. Robos “que quedan excluidos de todo tipo de cobertura. Puede ocurrir en cualquier caso, que en grandes flotas, con grandes riesgos, sí se pueden contemplar determinadas cláusulas en este sentido, pero con ciertas limitaciones”, prosigue.

Guerra con las primas siempre han existido y más ahora con la situación actual, “de ahí que hoy en día se reclame mucho por el valor de la mercancía por parte de los cargadores, con lo que el transportista muchas veces se ve obligado a asegurarla para evitar conflictos”, concluye **Javier Alfonso**.

en una situación de indefensión total”, asegura uno de nuestros interlocutores.

Y es que se llevan todo: “teléfono, cartera, te rompen la cerradura... pero ese es otro tipo de atracador. Es una cadena difícil de asumir”, prosigue. Por si fuera poco, “incluso te roban en marcha, ya que se suben al camión, y van lanzado la mercancía a un pick-up”, añade.

A todo ello hay que añadir el problema derivado de los seguros, “pues las compañías también están sufriendo la crisis y tardan más en pagarte y luego no te renuevan, o si lo hacen, lo que antes valía tres ahora vale seis. Parece que al final somos nosotros los delincuentes. Eso sí, el cliente a ti te lo descuenta de la facturación e incluso muchas veces llega a perderlo”, indica.

NINGÚN CONTROL

Está claro que una de las quejas de los transportistas que se sentaron a la



Los transportistas se quejan en su mayoría de la falta de áreas de servicio vigiladas, si bien también son conscientes de que aún así, se roba.

Ahorro en seguro de flota y mercancía

Mejora del estilo de conducción

Ahorro en mantenimiento del vehículo

Formación a conductores

Ahorro en neumáticos

Ahorro en combustible

Ahorro en personal de conducción

¿Quieres ahorrar un 20% en los costes operativos de su flota?

Fagor Electrónica se ofrece como su asesor logístico para realizarle un análisis de los costes de su empresa, nos comprometemos de antemano a disminuirlos.

FAGOR ELECTRONICA, S. Coop.
 Ctro. Desarrollo Tecnológico
 Avda. los Castros - 39005 Santander (Cantabria)
 Tel: 942 29 14 00
 comercialflotas@fagorelectronica.es
www.fagorelectronica.com/flotas
www.flotasnet.com

FLOTASNET
FAGOR
 Fagor Electrónica

Real como la vida misma

Lo que vamos a relatar es una historia real como la vida misma y que demuestra al nivel de peligrosidad que al que ha llegado ejercer esta profesión. Eso sí, por expreso deseo del afectado vamos a mantenerle en el anonimato tanto a él —la seguridad es lo primero— y a la empresa para la que trabaja. Pasado mes de diciembre en cualquier carretera de nuestro país; hora: cinco de la madrugada. Como cada día, nuestro protagonista coge su camión cargado con una mercancía valiosa que tiene que descargar una hora más tarde en su lugar de destino. A mitad de trayecto dos coches, uno por delante y otro por detrás, le intentan echar hacia la calzada y detenerle con intenciones, supuestamente, de sustraerle la mercancía. Afortunadamente, nuestro protagonista logra zafarse de ellos y proseguir su trayecto con el susto metido en el cuerpo. Lógicamente, llamó al 112 para pedir protección —nadie se personó en su auxilio en lo que le restaba de trayecto— y puso la denuncia correspondiente no sin antes comentarle todos los hechos a su jefe. Como al final no ocurre nada, la cosa queda ahí y a la noche siguiente repite operación. J.A.M. se monta en su vehículo y se dirige a su destino cuando a los pocos kilómetros un supuesto coche camuflado de la Guardia Civil de Tráfico le da en alto. Una vez se detiene, le dan las buenas noches y le dicen que si sabe por qué le han parado; la excusa, que se le han caído las placas traseras del semirremolque. Cuando se baja para comprobarlo, y antes de llegar a la parte trasera del vehículo, nota como le ponen aparentemente una pistola en el cuello; de ahí le meten en el maletero del coche e inician la marcha hacia un destino desconocido. La ansiedad del afectado va en aumento, pues como es de imaginar no sabe qué le va a ocurrir. El vehículo se detiene, “me sacan, y no sabía si enfrentarme a ellos o esperar a ver qué ocurría; incluso pensé que me iban a matar, pero lo primero que me hacen es darme un puñetazo y decirme que eso era por lo del día



anterior. A partir de aquí, los dos delincuentes sacan dos barras/palos y me empiezan a golpear hasta que pierdo el conocimiento —ni que decir tiene que el camión ya había desaparecido—. Al tiempo me despierto, aturcido, sin saber dónde estoy, lleno de golpes y moratones, con todo el cuerpo hinchado. Afortunadamente, cerca veo unas naves y me dirijo a ellas; pido socorro a unas personas que veo cerca que llaman a la ambulancia que me lleva al hospital. Me hacen las correspondientes pruebas para descartar lesiones internas y a última hora del día siguiente me dan el alta”, nos cuenta este transportista.

Hasta aquí todo ¿normal? Como no podía ser de otra forma, se formuló la correspondiente denuncia, tras lo cual, y pasados unos días, el Guardia Civil correspondiente “me llama para intentar reconstruir los hechos. Me monto en su coche y hacemos el trayecto más posible que se pudo dar esa noche —tampoco me acordaba de mucho—, para posteriormente llegar a las oficinas, en donde el propio Guardia Civil hace sus correspondientes anotaciones no sin antes preguntarme por mi situación económica. Tras ello se dirige a mí y sorprendentemente me dice

lo siguiente: bueno, déjate de cuentos y dime dónde está la mercancía, a lo que no doy crédito, ya que me estaba acusando directamente de mentir, inventarme una historia y ser yo el ladrón, pues según su criterio en la zona en la que me pararon había cámaras y en ningún momento se ha registrado nada de todo lo acontecido. El ataque de ansiedad por mi parte fue evidente, y mi propia mujer le comenta a la Guardia Civil que lo primero que tienen que hacer es cerciorarse de si las cámaras funcionaban. Desde ese momento, no he vuelto a tener noticias, pues lo único que dije antes de marcharme es que si querían alguna declaración más por mi parte sería delante de mi abogado”.

Todo ello, deja ver la situación de indefensión que existe actualmente en el transporte de mercancías por carretera y lo que están expuestos los profesionales a todo tipo de avatares, que cada vez sienten más que se están jugando la vida en el ejercicio de su profesión, cuando lo único que hacen es intentar llevar un plato de comida a su casa. Lo curioso de todo ello, es el empresario tiene que “aguantar” que el seguro se niegue a pagar la póliza aludiendo incluso que el hecho se podía haber ¿evitado?.

mesa con **Transporte Profesional** es la falta de control que hay a todos los niveles, pues ya no estás seguro en ningún lado, ni durante la marcha ni en las áreas de servicio supuestamente controladas, ya que en ocasiones te siguen hasta que paras. Pero incluso entablan conversación con los conductores por las emisoras hasta que obtienen la información que quieren. Luego, cuando ya te han robado, se llevan el conjunto y lo descargan tranquilamente en una nave, o desenganchan el semirremolque y lo enganchan a otra cabeza tractora. Pero, ¿cómo es posible que anden

200 ó 300 kilómetros, o los que sean, sin que nadie les detenga? Además, los localizadores vía GPS funcionan de poco, porque llevan unos inhibidores que te los inutilizan. Eso sí, antes te has gastado un dineral en ellos para nada. Y que no me vengan que viene muy bien para la gestión de flotas, porque la mejor gestión es una buena regulación”, explican.

HAY QUE HACER ALGO

¿Qué hacemos ante todo ello? ¿Quién es al final el respon-



Hoy en día se roba a cualquier hora del día y de la noche, quedando el camión desvalijado en pocos minutos, sean los delincuentes expertos o no.



Muchas veces es la propia Guardia Civil de Tráfico la que se percata de un transporte sospechoso a la hora de realizar controles rutinarios de carretera o por avisos de otras unidades.

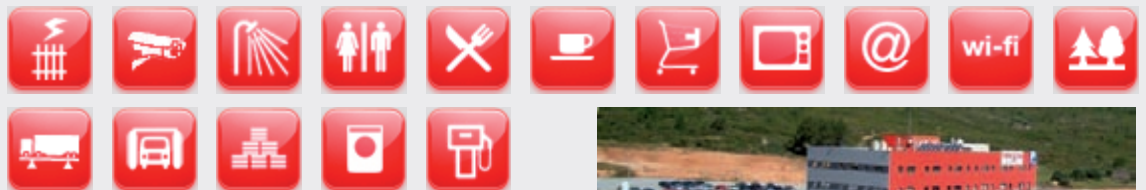


Si bien no hay una unidad de la Guardia Civil que se dedique específicamente al robo en el transporte, sí que existen varias unidades que hacen una labor preventiva y de investigación en este ámbito.

sable de que todo esto ocurra? "A mí no me vale con que se diga que la justicia no funciona, porque está claro que no lo hace, pues de lo contrario se acababa el problema. Lo que no puede ser es que tengas que escuchar a gente que representa a las Fuerzas de Seguridad del Estado decir que precisamente como la justicia es la que es no se puede hacer nada. Luego, el Mi-

nisterio del Interior dice: dame datos, pero luego vigilan cuando tienen que hacerlo. Lo que hay que hacer es cogerlos antes de que actúen", explican.

Ocurre que en la mayoría de las ocasiones "no se recupera la mercancía, salvo que pillen a los delincuentes en el momento del robo. Es cierto que se dan situaciones en las que el operativo por parte de la autoridad



PARKING SEGURIDAD
314 plazas, Abierto 24h /365 días
 Coordenadas GPS: 42.29907, 2.9370
 Dirección: Crta N-II, km 760, 17730 Llers (Girona), España
 Contacto: +34 972 528 096 www.parkingpadrosa.com



Un "doble" robo

En ocasiones los daños derivados de un robo van mucho más allá que las típicas indemnizaciones y los trastornos derivados del mismo –con destrozos en los camiones y en las instalaciones incluidos-. Es lo que le ha pasado a la empresa de transporte **Tractole**, a la que además de robarle el camión con su correspondiente carga, ha visto como su cliente ha roto el contrato que mantenían entre ambos tras los sucesos que **Angel Moreno**, gerente de la compañía, nos describe a continuación.

“Un gran operador me encarga un transporte de Seseña a un Centro Comercial de Bilbao del que yo no sabía la carga, en tanto que en la carta de porte tan solo figuraba que se trataba de bultos –en realidad llevaba televisores de plasma-. Tras cargar el camión y dejarlo aparcado en una nave con la que cuento en Borox (Toledo) un viernes por la noche para salir el domingo, resulta que me lo roban a pesar de contar con alarma. Lógicamente, pongo la pertinente denuncia, y aunque yo tengo un seguro propio por 100.000 euros, al no especificarse el tipo de carga que se trataba, mi seguro con buen criterio únicamente paga a este operador 50.000 euros en base a los kilos de mercancía que llevaba en el camión. Resulta que el valor total de los

televisores era de 120.000 euros, con lo que mi cliente, para recuperar los 70.000 euros restantes, me deja de pagar facturas anteriores por ese valor. Naturalmente, me veo obligado a demandarles, ganándoles el juicio, por lo que se ven obligados a devolverme esa cantidad”, explica.

El problema llega después, ya que seguidamente, *“cuando les vuelvo a pedir trabajo –desde el día del robo ya dejaron de darme portes-, me anulan el contrato sin más, después de estar 10 años trabajando para ellos. Y aunque es un hecho denunciante –en un momento pensé denunciarles por 500.000 euros- finalmente desisto al no tener la certeza de poder recuperar lo que es mío. Está claro que se ha producido un doble robo: el de la mercancía y el del cliente, en una situación de indefensión total; al final siempre pagamos los mismos y no podemos hacer nada para evitarlo. Asumimos muchos riesgos, pagamos todo tipo de seguros, invertimos en seguridad, para que luego no podamos repercutirlo en los precios. Y además de todo ello, al final, como me ha ocurrido a mí, perdemos el cliente”, concluye Angel Moreno.*



En muchas ocasiones se logra desarticular una banda al completo, como la que se tuvo lugar hace unas semanas con motivo de la operación “Viandas-Teatro” llevada a cabo en conjunto por la Guardia Civil y la Policía Nacional. Así, se detuvieron a los siete integrantes de la banda, que disponía de una infraestructura de otros tantos vehículos. Actuaban por la noche en áreas de servicio y en zonas de descarga, consiguiéndose recuperar medio millón de euros en género.

que sea se lleva a cabo perfectamente y los cogen de inmediato, pero está claro que el conductor está expuesto a un gran peligro”, prosiguen.

Pero tampoco me vale “que subcontratemos y subcontratemos en la cadena de transporte para quitarnos el problema de encima y pasárselo a otro, porque con ello no solucionamos nada. Así nuestro sector no saldrá adelante nunca, sobre todo si esta es la creatividad que tenemos. En definitiva, que se está produciendo un deterioro del sistema muy evidente. Nadie quiere saber nada de nada y lo que se está haciendo es trasladar el problema al más débil”, continúan.

Al final, “se te quitan las ganas de seguir en esta profesión. Mira que es una actividad bonita, pero tengo la sensación de que has perdido tu vida

para nada. No me extraña que la gente joven no quiera saber nada de todo esto”, comenta uno de nuestros interlocutores.

En cualquier caso, “nos encontramos ante un problema eminentemente social, por lo que todos, asociaciones, Administración y quien haga falta tiene que poner de su parte para buscar soluciones en este sentido. Necesitamos personas en estos estamentos que se dediquen exclusivamente a estos temas y que no se pasen la patata caliente unos a otros. Para qué pago yo mis impuestos y cumplo con mis obligaciones si al final nadie vela por mis intereses. Si el Estado fuera responsable subsidiario de todo esto seguro que se hacían las cosas de otra manera”, concluyen nuestros protagonistas.

vehículos completos scania

LOS ASES DE LA DISTRIBUCIÓN



COMPLET
BY SCANIA



la opinión de...

LA RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA EN CASOS DE ROBO DE LA MERCANCÍA



Jesús Mª Sánchez Álvarez / Abogado
secretaria@atradice.es

En general, en los supuestos de robo los tribunales tienen cierta tendencia a eximir de responsabilidad al transportista **cuando el robo se ha producido con empleo de violencia o intimidación sobre las personas**, y en estos casos estiman que concurre un supuesto de fuerza mayor; y aplican el artículo 48.1 de la Ley de Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías o en su caso el artículo 17.2 de la Convención CMR para el transporte internacional, que vienen a señalar que el porteador está exonerado de responsabilidad cuando acredite que la pérdida de las mercancías tuvo lugar por circunstancias que el porteador no pudo evitar y cuyas consecuencias no pudo impedir; pues con buen criterio entienden que no se le puede exigir al transportista un grado de diligencia tal que tenga que exponer su integridad física para proteger las mercancías (SAP Madrid 3 de abril de 2008, 16 de abril y 28 de mayo de 2010, SAP Barcelona 7 de junio de 2004, entre otras muchas).

En los demás casos, en los que tan solo ha existido robo con fuerza en las cosas, cuando por ejemplo el robo se produjo mientras el camión estaba parado, forzando la puerta y el candado o simplemente rajando la lona del semirremolque, en estos supuestos los tribunales prestan especial atención a las circunstancias concurrentes en cada caso, para valorar la conducta del transportista, y salvo prueba suficiente de que se adoptaron las medidas de seguridad de acuerdo con las exigencias de un criterio de diligencia profesional, como es la exigible al transportista, suelen apreciar la responsabilidad del transportista, **si bien aplican el límite de responsabilidad** contemplado en el artículo 57 LCTM (1/3 del IPREM) o en el artículo 23 CMR (8,33 unidades de cuenta); sin embargo, los tribunales suelen condenar al transportista a indemnizar por el valor real de las mercancías superando el límite de indemnización contemplado en los artículos precedentes cuando en el procedimiento judicial se acredita la actuación dolosa por parte del transportista, o al menos con una infracción consciente y voluntaria del deber jurídico asumido (artículo 62 LCTM), como son los supuestos en los que el transportista dejó el camión abierto con las llaves puestas, o dejó el camión aparcado con la carga todo un fin de semana sin vigilancia alguna en un polígono industrial.

Llegados a este punto, queremos traer a colación una reciente Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid de 23 de marzo de 2012, que en un supuesto de robo de mercancías eximió de res-

ponsabilidad al transportista al entender que se desplegaron todas las cautelas lógicas y proporcionadas para prevenir el robo, considerando el hecho de que el conductor no se apartó de la ruta, el lugar elegido para aparcar era adecuado para las paradas de los camiones, ya que tenía acceso directo desde la carretera A-1, estaba concurrido por otros transportistas que hacían el descanso, y el vehículo estaba bajo la custodia del conductor que descansaba en la cabina del camión, al entender el juzgador que *“la obligación del chófer era comportarse con la diligencia propia de un profesional de su ramo y desde luego no dar facilidades, como hubiese sido dejar sin custodia el vehículo, no emplear los mecanismos de cierre o elegir un lugar inadecuado para pernoctar, pero ello no significa que a la hora de valorar su conducta deba equipársele a un guardia de seguridad que debiera permanecer en vela toda la noche o le fuera exigible el enfrentarse a eventuales delincuentes expertos en efectuar con suma eficacia este tipo de sustracciones”*. En todo caso, **debemos insistir que los tribunales ponderan las circunstancias de cada caso**.

Para el transportista los robos de mercancías presentan una doble problemática, la primera con su cliente, que la hemos analizado más arriba, y que en relaciones contractuales continuadas es habitual que la empresa cargadora prescinda de todas las consideraciones legales que hemos expuesto e **intente compensar los daños con la facturación del transportista**, que cuando no se hace con el consentimiento del transportista, es una práctica ilegal que ya hemos denunciado en anteriores ocasiones, máxime cuando la empresa cargadora pretende compensar el valor íntegro de la mercancía sustraída, sin contemplar posibles supuestos de exclusión de responsabilidad del transportista ni la limitación de responsabilidad del transportista; frente a estas situaciones de abuso de las empresas cargadoras, la única vía de defensa que tiene el transportista, es **presentar una demanda contra su cliente en reclamación de cantidad** por impago de portes, a riesgo de perder la relación comercial, lo que no es una decisión fácil.

El segundo problema que se le suele presentar al transportista es con su **compañía de seguros**, pues cuando surge el siniestro en ocasiones nos vemos con la desagradable sorpresa de que la compañía no se hace cargo del siniestro, ya que lo que en principio parecía una póliza que cubría el robo de mercancías, el condicionado de la póliza delimita o limita el riesgo a aquellos supuestos en los que el robo se haya producido en cuadrilla y a mano armada (el art. 10.13 del Código Penal de 1973 considera que **hay cuadrilla cuando concurren más de de tres malhechores armados**) y que además resulte amenazada la integridad corporal de las personas; también son frecuentes las pólizas que para dar cobertura al robo exigen que éste se haya producido con el camión estacionado en un **aparcamiento vigilado y siempre que la parada no haya superado un determinado plazo de tiempo**. La jurisprudencia en estos supuestos es de lo más variada, y el matiz está en determinar si este tipo de cláusulas son “delimitadoras” del riesgo mediante las cuales se define el riesgo asegurado, o si por el contrario como se mantiene en otros supuestos, se consideran cláusulas “limitativas” de derechos y por lo tanto nulas y se tendrán por no puestas, cuando no se hayan establecido con las garantías que establece la Ley de Contrato de Seguro, esto es, que hayan sido negociadas y aceptadas expresamente por el asegurado.

En cualquier caso, siempre es recomendable revisar el condicionado de la póliza de su seguro con un experto, para evitar sorpresas desagradables.

abertis autopistas, con los profesionales del transporte



abertis autopistas ofrece al profesional del transporte una oferta exclusiva de servicios en función de sus necesidades.

En este sentido, pone a disposición de sus clientes los **Truck Park**, áreas de servicio específicas para profesionales del transporte que cuentan con estrictos sistemas de seguridad, aparcamiento vigilado y una oferta comercial específica; una solución cómoda y segura para poder disfrutar del tiempo de descanso sabiendo que la mercancía no corre ningún riesgo.

Los **Truck Park** incluyen un área de aparcamiento con plazas reservadas para vehículos pesados de hasta 24 metros de longitud, con zona wi-fi y plazas especiales para camiones frigoríficos.

También están equipados con un edificio exclusivo de servicios con baños y duchas, servicio de lavandería, salas de descanso, conexión wi-fi y vending. Adicionalmente, los profesionales del transporte también disponen de una cafetería reservada en el área de servicio.

En su primer año, los **Truck Park** ya han registrado más de 17.000 visitas desde su apertura, hace un año. Cuentan con un promedio de ocupación de 45% y se han registrado puntas del 100% de ocupación en algunos momentos, especialmente durante la noche.

El acceso a los **Truck Park** es exclusivo con dispositivo de telepeaje.



Información al minuto para los profesionales del transporte

abertis autopistas pone también a disposición de los profesionales del transporte **autopistas.com**, un portal que ofrece contenidos para clientes profesionales, con información del tráfico en tiempo real, planificador de rutas y todo lo necesario para viajar.

Además, también pueden seguir la actualidad del sector en **Truck Tweet**: servicios, noticias y promociones, todo lo que necesitan para hacer su trabajo más cómodo.

**Truck
tweet**

Seguir 





MÁS VALE PREVENIR

Si bien muchos de los transportistas con los que hemos podido conversar para la realización de este "Dossier Robos" recelan bastante de la efectividad de los sistemas de prevención y de localización que existen hoy en día, el incremento masivo de los robos en los últimos años "obliga" a los profesionales a hacer uso de los mismos, de cara a dificultar en la medida de lo posible las acciones de los "amigos de lo ajeno".

No vamos a entrar en las siguientes páginas a hacer una valoración sobre si merece la pena invertir en los dispositivos de seguridad que el mercado pone en manos de los profesionales del transporte para hacer que su actividad resulte más segura; eso queda "al gusto del consumidor" y de sus posibilidades económicas.

Se trata de poner en conocimiento de nuestros lectores algunos de los sistemas de los que hoy en día pueden disfrutar de cara a prevenir, dificultar o en su caso mitigar todo tipo de acciones delictivas con el vehículo/mercancía como protagonistas.

Ya la mayoría de fabricantes de camiones incluyen sistemas de localización por GPS –también multitud de empresas lo ofrecen como equipamiento especial- para controlar en la medida de lo posible la posición en tiempo real del vehículo y cualquier incidencia que pueda ocurrir con el mismo (alarma de salida de ruta, seguimiento por robo, etc.).

Pero el mercado hoy en día ofrece múltiples posibilidades que van más allá de lo que conocemos como "gestión de flotas" y que muchas veces "ayudan" a disuadir a los delincuentes de sus intenciones delictivas. Soluciones para impedir el robo de carburante (tapones especiales, válvulas antiextracción, etc.), cierres de seguridad de todo tipo, cámaras de vigilancia en las campas y así un largo etcétera.

Con todo, en las siguientes páginas mostraremos lo que algunas de las empresas del sector cuya actividad tiene que ver con la prevención de robos, ofrecen al mercado.

THAUMAT

Compañía española con amplia experiencia en el mercado de los Sistemas Inteligentes de Transporte, Thaumt lleva de más de 15 años en el sector de la localización mediante GPS, lo que ha llevado a esta empresa a ampliar su portfolio con sistemas y dispositivos específicos destinados a la supervisión desde la central de las situaciones

asociadas con la seguridad de sus bienes en base a aperturas, cierres y eventos.

Entre dichas soluciones de seguridad, destacamos:

- **FUEL_LOCK**; el combustible a buen recaudo:
Combina el efectivo sistema anti-sifón con un avanzado dispositivo de control de apertura de tapón, que indica en todo momento cuándo y dónde se ha producido una apertura del depósito de combustible.
- **TANK_CONTROL**; la monitorización de las cisternas de Hidrocarburos:
Se trata de un sistema de control de las bocas para el reparto de Hidrocarburos que ha sido instalado en las principales flotas de reparto de hidrocarburos de nuestro país. El sistema se interconecta a los PLC's que gobiernan dichas operaciones y reporta de aperturas en las bocas tanto de hombre como de descarga.
- **TRAILER_LOCK**; las mercancías bajo control:
Candado de alta seguridad equipado con un dispositivo electrónico que actúa como precinto controlado por GPS. EL dispositivo proporciona, en el instante, alertas de apertura del candado.

GLOBAL-POST.COM

Esta empresa también española cuenta con lo último en cierres de seguridad para todo tipo de vehículos, desde vehículos comerciales hasta contenedores marítimos, pasando por furgonetas, furgones, camiones y semirremolques. Todos los materiales son de alta calidad, incluso de acero inoxidable. También disponen de toda una gama de precintos de seguridad, la cual se compone de más de 300 modelos, incluido los grandes cierres de seguridad, con o sin cerradura, precintables con precintos de alta seguridad. Especialmente destaca también el producto específico de antirrobo de gasoil para empresas de transporte.



PARROT IBERIA

Parrot Iberia acaba de presentar junto con Trakker Telemática el SkyTrack Parrot, una nueva aplicación de localización para los dispositivos Parrot ASTEROID, que ofrece una serie de servicios profesionales altamente demandados como son la localización y seguridad de las flotas de vehículos. Con SkyTrack Parrot es posible ver en cualquiera de las pantallas de la familia ASTEROID una flota completa de vehículos en movimiento, una solución única en el mercado.

MOVILOC

Moviloc dispone de periféricos tales como el botón de pánico y el inmovilizador remoto del vehículo en caso de robo. El primero de ellos permite que el vehículo no vuelva a arrancar una vez que realiza una parada. Así podremos tener perfectamente identificado donde está el vehículo y recuperarlo en caso de robo.

Por otro lado, el periférico llamado botón de pánico, posibilita al conductor del vehículo enviar una alarma al centro de control o a un teléfono de emergencia que se configure, para poder tomar las acciones necesarias en caso de incidencia.

Además de todo ello, la aplicación Moviloc permite a los empresarios colocar alarmas de geofencing, de modo que si el vehículo se mueve fuera de una zona determinada en un horario que no es el habitual para su actividad, pueden recibir un aviso en sus teléfonos móviles que les indica este evento para que puedan tomar las medidas oportunas.

INGENOVA

Ingenova cuenta por su parte con una sistema de alarma para los depósitos de combustible y baterías que te avisan antes de que hayan accedido a los mismos, evitando así roturas de tapones y pérdidas de

Solución Fagor Electrónica

Hace ya unos años que el sector del transporte por carretera viene sufriendo las graves consecuencias relacionadas con el aumento de robos y la inseguridad. Datos recientes referentes a investigaciones realizadas sobre el tema, indican que existen bandas organizadas que se dedican al robo de mercancía o de los vehículos completos, lo cual indica que no se trata de casos puntuales sino que existe por detrás una organización especializada en el robo.

Uno de los puntos más críticos y costosos para la cadena de valor, se produce en el transporte con vehículos pesados, ya sea por el volumen de mercancía transportado, por el valor total de la misma o por la inseguridad del país en que se produzca el robo. Para ello, resulta totalmente necesario y casi obligatorio dotar al vehículo, ya sea en tractora, en semirremolque o en su conjunto de un sistema de posicionamiento GPS que permita en todo momento conocer donde se encuentra tanto el chofer, como el vehículo y por supuesto la mercancía del cliente.

Para ello, Fagor Electrónica dispone de un sistema especialmente diseñado para el control de remolques, semirremolques, cisternas y medios de transporte no tractores basado en un equipo compacto que permite realizar su instalación en prácticamente cualquier punto del semirremolque o de la tractora, de manera muy sencilla y rápida y con una alta autonomía. En caso de que el vehículo resultara robado y se cortara la alimentación del mismo, el equipo está preparado para seguir comunicando su posicionamiento durante periodos cercanos a los tres años e incluso lo podría hacer desde cualquier punto oculto del vehículo, lo que imposibilitaría que fuese detectado o anulado.

Para poder abordar este tipo de proyectos, es necesario realizar un análisis previo de la casuística de la empresa, el tipo de vehículos utilizados, concretar entre ambas partes el punto óptimo de instalación del equipo, configurar el equipo en base a la autonomía requerida por el cliente, etc. Todo ello a través del servicio de asesoramiento logístico de Fagor Electrónica y FlotasNet®.

Durante el año 2012 la demanda que está teniendo Fagor Electrónica de esta solución se ha incrementado exponencialmente, derivado de los casos de éxito implementados en los dos años anteriores, que nos ha posicionado como líderes de este tipo de soluciones en el sector del transporte.

Con este tipo de sistemas, el grado de recuperación del vehículo y su mercancía pasa de estar situado en un porcentaje muy bajo a rozar el 100% si la empresa pone los medios y recursos necesarios para la correcta gestión de la flota y define correctamente el procedimiento de actuación ante posibles robos.



combustible. Si se manipula el depósito —o el simple hecho de tocarlos para saber si lleva combustible—, tapón o espadín salta una alarma de gran potencia.

Además, cuentan con el sistema de antirrobo Zeus para la cabina del camión, el cual consta de una cerradura electrónica que impide

Prevención y Sistemas anti-robo en las empresas de transporte

Movidata incluye dentro de sus servicios de localización y gestión de flotas la solución Moviflota HST (High Security Transport), orientada a incrementar la seguridad y evitar cualquier intento de robo del vehículo, mercancía y combustible, alertando tanto al conductor como al centro de control en tiempo real. A las alarmas por apertura de puertas en zonas no autorizadas, se suma el avanzado sistema de seguridad de carga Trailer Lock, un cerrojo electrónico motorizado de alta seguridad que bloquea las puertas de carga hasta el punto de entrega de la mercancía, pudiendo solo ser desbloqueadas de forma remota por el centro de control o mediante los códigos que éste facilita por vía telefónica al conductor previa verificación de identidad y ubicación. Este accionamiento remoto se realiza mediante la conexión a un dispositivo localizador GPS de última generación,



que incorpora detección de inhibición de señal GSM, y el sistema de "rolling code" lo hace inviolable incluso para el propio conductor del vehículo. Además del Trailer Lock, Moviflota HST cuenta con la más completa gama de elementos de seguridad conectados en tiempo real con el centro de control a través del dispositivo localizador,

como el relé inmovilizador remoto inviolable para abortar posibles robos de la cabeza tractora, o un sensor de nivel de combustible que además de la alerta remota mediante e-mail y SMS activa una potente alerta sonora, que permite reducir hasta en un 85% los cada vez más frecuentes intentos de robo de combustible. De cara a incrementar la seguridad del conductor, Movidata dispone de un pispón de pánico con alerta remota, un micrófono manos libres con altavoz y función llamada espía y una cámara que lanza una ráfaga de fotografías y las envía al centro de control. Esta cámara es además integrable con sensores de presencia y apertura de puertas para aumentar la seguridad de carga y vehículo.

Luis E. Rodrigo
Director comercial de Movidata

que la puerta se abra aun siendo forzada, además de ir asociada a un sistema de alarma.

EVOLUZIONA SEGURIDAD

Contar con material audiovisual del momento del robo supone un material muy valioso a la hora de investigar un caso de estas características. Todo el sistema se combina con envío de alarmas en tiempo real con mensajes al móvil, visión por Internet del video en tiempo real, así como conocer la ubicación gracias al GPS incorporado. Así funciona la solución

que desarrolla Evoluziona Seguridad. El método es el siguiente: se coloca un equipo de videograbación digital, con tres o cuatro cámaras con infrarrojos en el lugar que se quiera vigilar. Aparte, se colocan sensores de entrada para apertura de puertas, proximidad de vehículos, roturas de cristales, desenganche de la quinta rueda, etc. Todo está conectado por Internet en tiempo real. La finalidad del sistema es disuadir para que no se produzca el robo, accionar sirenas o avisos luminosos para ahuyentar al ladrón, alertar en tiempo real de que se está produciendo el robo y poder verificar en tiempo real lo sucedido.

EVOLUZIONA
Uno de los sistemas más sofisticados, pues combina todo tipo de cámaras con el envío de alarmas en tiempo real con mensajes al móvil incluidos y localización del vehículos en tiempo real a través de Internet gracias al GPS incorporado. Todo una alarde tecnológico.

SEGURIDAD FREMOES
Es uno de los grandes especialistas en cierres de seguridad para todo tipo de vehículos, ya se para contenedores, plataformas o furgonetas.

MOBILEFLEET
Esquema del funcionamiento del Kit Antirrobo de MobileFleet por el que a través de GPS se puede conocer el momento en el que se está realizando el robo en el depósito del combustible.

SEGURIDAD FREMOES

Experto en cierres de seguridad, varios son los modelos con los que cuenta dependiendo del tipo de vehículo:

- Modelo PTR 408: sistema de cierre que se aplica a los contenedores marítimos para su transporte, bien sea por tierra o por mar. El sistema actúa bloqueando las fallebas, por lo que estando éstas abiertas se impida la apertura de las puertas.
- Modelo King Pin: antirrobo diseñado para evitar el robo de cualquier tipo de plataforma con sistema de enganche universal. Robusto, económico y fácil de colocar, posee un sistema de cierre con bombillo de seguridad que consta de un eje central anti-taladro para llave tubular o tubular de estrella de siete puntos, la mencionada llave se retira únicamente en posición de cerrado, existe posibilidad de códigos iguales.
- Modelo Cierre furgoneta sistema automático: cierre para furgonetas de chapa, válido para puertas traseras o laterales. Se trata de un cierre con bloqueo sin necesidad de usar la llave, simplemente empujando el vástago queda bloqueado. Las partes del cierre quedan sujetas al vehículo, realizándose la sujeción desde el interior del mismo.

MOBILEFLEET

Evitar en la medida de lo posible el robo de combustible es una de las soluciones que aporta MobileFleet. Para ello, esta compañía cuenta con un Kit Antirrobo que se compone de una sonda de combustible por la que cuando el camión se detiene, la sonda mide y registra el nivel de combustible. En el momento que se detecta una bajada del mismo, el sistema entra en funcionamiento. A través de un localizador GPS, MobileFleet activa una sirena cuando se inicia el robo momento en el cual AlertPhone envía un mensaje al conductor vía e-mail/SMS. que la puerta se abra aun siendo forzada, además de ir asociada a un sistema de alarma.

Los sistemas de vídeo como solución a las incidencias en el transporte de carga

En los últimos años la seguridad de las cargas, del transporte y de los pasajeros está tomando un valor esencial en el análisis de costes y riesgos de cualquier compañía. Por ello cada vez resulta más imprescindible disponer de



sistemas de gestión de vídeo que permiten supervisar, seguir y controlar en tiempo real el estatus y la situación de la flota a través de video grabadores y cámaras instaladas en los propios vehículos.

Diseñados específicamente para entornos embarcados, estos sistemas permiten la visualización en tiempo real o la petición de imágenes desde el Centro de Control de los videograbadores y cámaras instalados en los vehículos desde el Centro de Control a través de conexión 3G. Con ello, se permite la supervisión del estado de los grabadores y las cámaras y la recepción de alarmas con video asociado ante eventos ocurridos (robos, accidente, roturas de cristal, sabotaje, etc.).

La solución específica diseñada para transporte permite a su vez la gestión remota centralizada de toda la flota de vehículos realizando a su vez el mantenimiento preventivo y correctivo de todos los equipos instalados en los vehículos mediante rondas.

*Raquel Elías Gutiérrez
Marketing Manager SCATI*

MOVILOC

El botón de pánico y el inmovilizador remoto es la aportación de Moviloc para la seguridad de cara a mantener controlado el vehículo.



INGENOVA

El sistema antirrobo Zeus para la cabina de Ingenova consta de una cerradura electrónica que impide que la puerta se abra aun siendo forzada, además de ir asociada a un sistema de alarma.



PARROT IBERIA

La nueva aplicación de Parrot Iberia de localización para los dispositivos Parrot ASTEROID es una de sus últimas novedades en asociación con Trakker Telemática.



GLOBAL-POST.COM

Los cierres de seguridad son la especialidad de esta empresa, siendo válidos para todo tipo vehículos comerciales, pasando por furgones, camiones y semi-remolques. Los materiales que se utilizan para su fabricación son de alta calidad. A ello hay que añadir una amplia gama de precintos de seguridad.



THAUMAT

Varios son los sistemas con los que cuenta Thaummat, destinados a la supervisión desde la central de todo tipo de situaciones asociadas con la seguridad.

