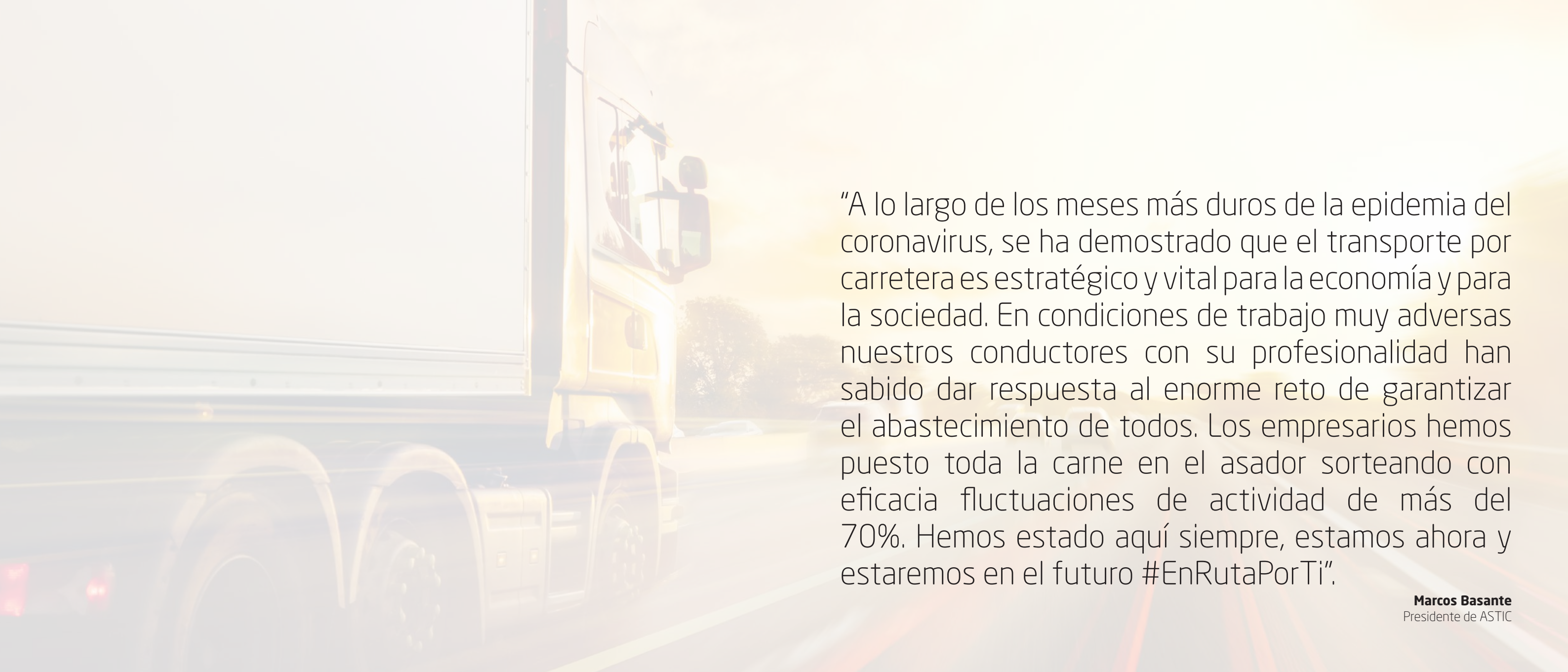


MEMORIA DE
ACTIVIDAD

MADRID, 2020

SUMARIO

1	2	3
Carta del Presidente	Astic en ruta <ul style="list-style-type: none"> • Quiénes somos • Organigrama • Vídeo corporativo 	Abanderados del Sector <ul style="list-style-type: none"> • Frente normativo • A la vanguardia tecnológica • Proyección pública
4	5	6
Formación <ul style="list-style-type: none"> • Apuesta por la Formación Profesional continua 	Garante de sus asociados <ul style="list-style-type: none"> • Servicio al afiliado 	Retos 2025 <ul style="list-style-type: none"> • Líneas de trabajo



“A lo largo de los meses más duros de la epidemia del coronavirus, se ha demostrado que el transporte por carretera es estratégico y vital para la economía y para la sociedad. En condiciones de trabajo muy adversas nuestros conductores con su profesionalidad han sabido dar respuesta al enorme reto de garantizar el abastecimiento de todos. Los empresarios hemos puesto toda la carne en el asador sorteando con eficacia fluctuaciones de actividad de más del 70%. Hemos estado aquí siempre, estamos ahora y estaremos en el futuro #EnRutaPorTi”.

Marcos Basante
Presidente de ASTIC



Marcos Basante
Presidente

Ayer, hoy y mañana

En la memoria anual de ASTIC, como en tantas otras toca reflexionar y hacer balance sobre las actividades principales que la asociación que me honro en presidir, ha realizado en el último ejercicio, pero esta vez en lugar de doce son más de dieciséis los meses que abarcamos, todos los plazos se han expandido y hay, en nuestro país, un antes y un después del mes marzo de 2020; un después en particular que distorsiona sin duda nuestra percepción del tiempo que se antoja vertiginoso y eterno a un mismo tiempo. Ha sido y está siendo extremadamente complejo mantener la perspectiva en estas semanas interminables y convulsas, humana y económicamente hablando.

El inicio de 2020 parecía en los primeros compases una suave continuidad con la senda de crecimiento de la actividad de nuestras empresas que cerró 2019 con algo más del 3% de incremento sobre el ejercicio anterior. El sector exterior español, tras más de una década de crecimiento continuado, presentaba señales de seguir creciendo. No en vano, nuestra economía es la que mayores crecimientos del peso de ese sector exterior en el PIB ha logrado en lo que va de siglo XXI entre todas las economías de la OCDE. La inmensa mayoría de nuestros miembros, tanto en mercancías como en viajeros, han consolidado cuentas de resultados crecientes en facturación y en empleados, aunque lo cierto es que desde 2017 los márgenes no han podido mantenerse, más bien al contrario.

Los cambios en el entorno internacional con el avance de la tramitación del *Mobility Package*, casi con tantas idas y venidas como la propia "emergencia" del BREXIT, sino más aún, y el imparable avance de la competencia de los países más recientemente incorporados a la UE nos ha tenido, a nivel asociativo y empresarial, más que ocupados, por si no fuese bastante con las "curvas" que la modificación del ROTT nos ha ido planteando. En definitiva, creo que los resultados son positivos para nosotros en tanto que vectores de la exportación y la importación española, por un lado, y empresarios también del transporte doméstico nacional.

En contraste, en el caso del Brexit, está todavía la pelota en el aire y no es que tengamos buenos augurios. Para otras batallas, como pesos y dimensiones o pago por uso de infraestructuras, mi balance de este largo año que ahora evaluamos es ciertamente positivo aunque sigan en vigor el peaje de Guipúzcoa o la obligación de uso de autopista de peaje, como en el caso de La Rioja, porque la batalla judicial nos está dando la razón y porque, a día de hoy, nada de todo lo citado será modificado en la regulación sin el consenso de este sector, en el que la voz de ASTIC se ha dejado oír alto y claro en cada ocasión que ha sido necesario, tanto en Madrid como en Bruselas.

Hemos además profundizado como organización sectorial y empresarial, manteniéndonos en vanguardia tanto en llevar a los medios de comunicación la realidad empresarial y laboral de nuestro sector como en nuestro compromiso con la sostenibilidad -ambiental, social y económica- y con la formación profesional dual, el Máster en Transporte Internacional y la actividad positiva en el seno del CNTC y de la CEOE y Cepyme. Volveré sobre esto más adelante.

Queda todo algo emborronado por estos meses últimos de epidemia, de ERTE's y de líneas de financiación para mantener el pulso del sector y de cada una de nuestras empresas. Convocatorias de paro sectorial incluidas. Pero si el ayer y el hoy han requerido que pusiésemos en juego lo mejor de nosotros como sector y como profesionales, no es menor la exigencia que el mañana nos está ya anunciando. El transporte por carretera volverá a tomar su puesto cuando las consecuencias económicas de la lucha contra el Covid-19 hayan quedado en el recuerdo. No en vano la sociedad nos ha elegido como el modo preponderante en todos los países europeos.

En mis ya largos años de experiencia he constatado que no hay alternativa válida para sustituir a la carretera y, de hecho, las demandas de las sociedades modernas en cuanto a movilidad por carretera no cesan de crecer, tanto en la industria, el comercio, el turismo, la exportación y casi cualquier otra rama de actividad económica tienen en el transporte por carretera un pilar fiable, flexible y eficiente.

Sin embargo, de cómo tengamos, enfocado hoy el día D+1 (la vuelta a la "normalidad") para las empresas de este sector, va a depender totalmente que la recuperación económica sea fructífera y veloz si están ahí "palpitando" las empresas del transporte listas, con toda su experiencia y recursos técnicos y humanos conservados para conectar la demanda con la producción o, por el contrario, se arrastre durante largos años hasta que el destruido tejido empresarial del sector vuelva a ser creado y su know-how recuperado. Sin duda será, además de más lento, mucho más caro apostar por una reconstrucción que invertir ahora en conservar este activo que son para España las empresas de este sector que me enorgullezco en representar.

De hecho, ya trabajamos en ello, pero no podemos hacerlo solos. Las previsiones económicas son ya poco alentadoras por parte del FMI y del Banco de España: un 18% de caída del PIB nacional y enorme incremento del desempleo hasta superar el 20%. Son cifras que provocarán, si no se toman medidas que las contrarresten, que muchos miles de camiones y los empleos correspondientes que los mismos sostienen, desaparezcan en un sumidero de quiebras por estrangulamiento financiero y lo harán junto con el saber hacer empresarial y las habilidades profesionales acumuladas durante décadas y que han llevado al español a ocupar los primeros puestos del sector a nivel continental.

¿Cómo evitar que este verdadero activo nacional acabe por perderse, cercenando así la recuperación económica general? Empecemos por guardar coherencia en las Administraciones con ese carácter estratégico que, a este sector, de palabra y por la vía de los hechos, han debido reconocerle en esta crisis. Desde esta asociación hemos levantado la voz y lo vamos a seguir haciendo para evitar que se repita el modus operandi de "esperar y ver" que pilotó la acción inicial de las Administraciones públicas. Hay que actuar ya. Desde luego que debe ser prioridad para la sociedad el proteger a los conductores y a las empresas que los emplean.

Esto siempre ha sido muy difícil de hacer realidad en las decisiones de los gobernantes, entre otras causas debido a la eterna "invisibilidad" de nuestra actividad y de nuestras empresas entre la opinión pública. Pero esto puede estar cambiando. En pocos meses, la crisis sanitaria ha supuesto que el transporte de mercancías por carretera haya tenido una "visibilidad" sin precedentes en la sociedad; el confinamiento y el parón económico han puesto de relieve que gracias a la labor especialmente meritoria en estas circunstancias, de las empresas que representamos y de sus empleados, los suministros esenciales para la población, la industria o el sistema sanitario han permanecido asegurados a pesar de las enormes variaciones que han experimentado la demanda y la producción.

El coste para la sociedad y para el sector ha sido demasiado alto, sin duda, pero, según la encuesta realizada por GAD3 para la Fundación Corell a inicios de julio, no ha pasado inadvertido, ya que el 97% de los españoles ha declarado como fundamental el papel del sector durante la pandemia y el 75% declaró que su servicio ininterrumpido mejoró la imagen y conocimiento del sector. Por el contrario, un 55% ha percibido que el Gobierno no ha estado a la altura de las necesidades del sector durante las pasadas semanas.

60 aniversario de ASTIC. En un año clave como 2020, considerado por algunos como perdido en nuestras vidas, ASTIC iba a celebrar el 60 aniversario de su creación. Sin embargo, hemos decidido cancelar los actos de celebración debido al enorme sufrimiento que tantas personas de dentro y fuera del sector vivieron y están viviendo en nuestro país a causa de la epidemia directamente y de las medidas que se han debido implantar para frenar su expansión. Sin embargo, como así lo lleva haciendo desde hace más de cuatro décadas, ASTIC sigue adelante con la celebración de la edición anual de su Asamblea General estatutaria con sus empresas afiliadas, con carácter interno y por nuevos cauces "virtuales".

En 60 años de historia, ya vivimos malas y buenas rachas, y vamos a seguir en la brecha defendiendo a nuestro transporte, haciendo crecer el ánimo y las razones para celebrarlo en el futuro.

Y como dice nuestro lema, seguiremos **#EnRutaPorTi**.

2

ASTIC EN RUTA



Astic en ruta

- Quiénes somos
- Organigrama
- Video corporativo

Quiénes somos

Fundada en 1960, ASTIC es la asociación decana de las organizaciones empresariales de transporte españolas, que actúa desde su nacimiento como firme defensor de los intereses del sector tanto a nivel estatal como comunitario. Desde su fundación es miembro de la Unión Internacional del Transporte por Carretera (IRU), con sede en Ginebra. También opera desde sus inicios como asociación garante en España del Régimen TIR, y desde 1986, del Régimen de Tránsito Comunitario.

A nivel estatal, la entidad se ha incorporado a los órganos consultivos creados en el Ministerio de Transporte, como son el Comité Nacional de Transporte por Carretera (CNTC), la Comisión de Intermodalidad y Consejo de Transporte Terrestre.

La capacidad negociadora de ASTIC para mejorar y defender los derechos del sector es más que conocida. La asociación está en permanente contacto y colaboración con la Administración para la negociación de los convenios internacionales de transporte con el fin de impulsar la presencia de las empresas españolas en Europa.

ASTIC trabaja desde su fundación con voluntad de servicio que se ha materializado también en la creación en 1997 de la Fundación Corell, como homenaje y reconocimiento a la labor desempeñada en beneficio del transporte internacional por carretera por uno de sus presidentes más representativos.

ASTIC ha trabajado en los últimos años en la modernización de la imagen de la asociación. El nuevo logo, su nueva web y App, así como la creación de las redes sociales, son un claro reflejo de su empeño por conseguir renovar la patronal. Desde diciembre de 2015, la oficina de ASTIC se encuentra ubicada en

el centro neurálgico nacional empresarial, el edificio de la CEOE, confederación de la que somos miembros de su junta directiva y cuya ligación hemos reforzado con nuestra incorporación a Cepyme en 2017. Todo esto representa un claro ejemplo de su empeño por identificarse, no sólo como asociación de transporte, sino también como asociación empresarial.

Esta vocación se extiende también al ámbito europeo, por ello ASTIC ha trabajado por tener dos voces de representatividad ante las Instituciones Europeas. Además de la IRU, la asociación se ha conectado a través de la CEOE en Bruselas a la organización Business Europe, de perfil multisectorial, que tiene como objetivo liderar el crecimiento y la competitividad a nivel europeo, defendiendo a las empresas de todo el continente de los temas que más influyen en su ámbito actuación.

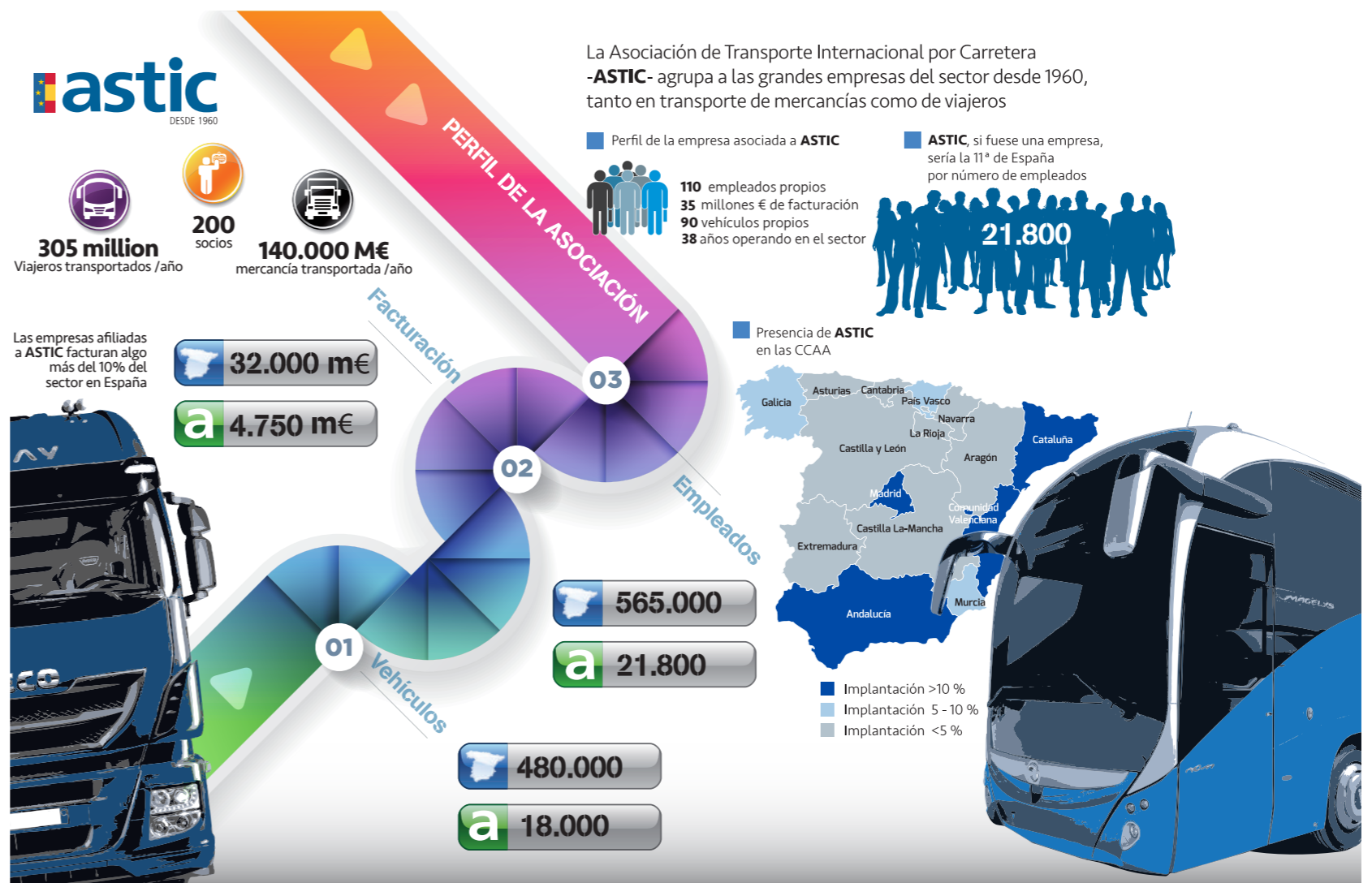
Asimismo, como ejemplo de nuestro compromiso con la responsabilidad social corporativa, ASTIC mantiene su acuerdo de adhesión al Pacto Mundial de Naciones Unidas, firmado en 2014, siendo la única asociación de transporte de España inscrita en él y la que ha presentado tres Informes de Progreso hasta la fecha. Es divulgador de sus 10 principios, que están universalmente aceptados en las áreas de Derechos Humanos, Normas Laborales, Medio Ambiente y Lucha contra la Corrupción en las actividades y la estrategia de negocio de las empresas.

Además, ASTIC ha cambiado los estatutos para implementar una mayor transparencia y un código ético acorde con las demandas de la sociedad de nuestros días. Por otra parte, la Asociación ha implementado protocolos de prevención para la "compliance penal", que concretan el proceso de

formación de la voluntad de la persona jurídica, de adopción de decisiones y de ejecución de las mismas, así como modelos de gestión financiera para impedir la comisión de los delitos a prevenir.

No podíamos pasar por alto un hito importante en nuestra historia: la incorporación de ASTIC a la Alianza para la Formación Profesional

Dual de la Fundación Bertelsmann, para fomentar el empleo de calidad entre los jóvenes en el sector del transporte, y la creación de dos ediciones del Máster en Transporte Internacional. Esto demuestra nuestro compromiso con nuestro valor activo máspreciado: nuestros conductores profesionales.



**Astic
en ruta**

- Quiénes somos
- Organigrama
- Video corporativo

Organigrama

ASAMBLEA GENERAL

Se reúne con periodicidad anual y está constituida por todas las empresas que integran ASTIC.

JUNTA DE GOBIERNO

Está constituida por los delegados elegidos por las empresas afiliadas, y representa tanto a las circunscripciones territoriales, como a las distintas especialidades del transporte internacional por carretera.

COMITÉ EJECUTIVO

Presidente	Marcos Basante Fernández
Vicepresidente Mercancías	Juan Jesús Sánchez Serrano
Vicepresidente Viajeros	Rubén Prada García
Tesorero	Antonio Pérez Millán
Contador	Esteban Sánchez Bernabé

STAFF EJECUTIVO

Director General	Ramón Valdivia Palma
Director Técnico	José Manuel Pardo Vegezzi
Directora Financiera y Responsable RRHH Dña.	M^a Carmen Arias Martín
Responsable Formación y Atención al Afiliado	Ana Muñoz Castro
Secretaría Dirección y Departamento TIR	Teresa Benadero Torres

Vídeo corporativo



Más información en

www.astic.net



TWITTER



LINKEDIN

3

ABANDERADOS DEL SECTOR

Abanderados del sector

- Frente normativo
- A la vanguardia tecnológica
- Proyección pública

Aprobación definitiva del Paquete de Movilidad

Una victoria jurídica en Europa



Después de tres intensos años de negociaciones a tres bandas, Parlamento, Consejo y Comisión europeas, el pasado julio, el Pleno del Parlamento Europeo dio luz verde por fin a un marco regulatorio claro del Paquete de Movilidad I que regirá el transporte por carretera comunitario durante la próxima década. Este decisivo paso pone fin al bloqueo político que ha prolongado por sucesivas prórrogas, por miles de enmiendas apiladas para ser votadas en el último pleno de la legislatura, por diferencias entre países y organismos y por la disolución de la Eurocámara con motivo de los comicios europeos el 26 de mayo de 2019.

Promovido por la comisaria de Transportes Violeta Bulc en 2016 y publicado con un año de retraso, este paquete de medidas trata materias tan relevantes que afectan al transporte por carretera como las condiciones de establecimiento, el desplazamiento de trabajadores, los tiempos de conducción y descanso, entre otras, todas con una gran incidencia en las condiciones competitivas del sector.

→ Posición de ASTIC

En ASTIC considera que es una “buena noticia” por la seguridad jurídica que aporta a las empresas del transporte de mercancías por carretera y la claridad y armonización de un marco normativo que regulará el sector en los próximos años en asuntos tan relevantes como las citadas líneas más arriba.

Tras tantas idas y venidas de la normativa, la Asociación respalda esta solución. Algunos aspectos gustarán a unos más que a otros, pero desde ahora las empresas tomarán sus decisiones con la certidumbre de la seguridad jurídica que esta aprobación aporta.

El texto aprobado definitivamente está en sintonía con la línea argumental más importante que ASTIC ha venido defendiendo en Bruselas en cuanto al desplazamiento de los trabajadores y el transporte internacional bilateral (de salida y vuelta al país de origen). La aprobación de estas medidas constituirá un nuevo marco para la realización de un transporte internacional en Europa más equilibrado y menos perjudicial para los operadores españoles, eliminando la proliferación de normas

nacionales distintas y cargadas de burocracia que estaban poniendo trabas al desarrollo del transporte internacional. Con este nuevo marco, entre otras muchas cosas, se va a favorecer que el tamaño de los parques rodantes de vehículos de mercancías de cada país miembro tenga proporción directa con la capacidad exportadora del mismo, como ya sucede en España, que está perfectamente ajustada a este nuevo modelo.

La patronal del transporte internacional por carretera en España califica la solución alcanzada en Bruselas de “equilibrada y razonable” y encaja en los aspectos más importantes que ha venido defendiendo: es compatible con el mantenimiento del transporte internacional, pero pone trabas a la realización de deslocalizaciones fraudulentas y a lo que se ha venido a llamar “dumping social”.

Esta decisión garantiza un marco europeo “armonizado” que ponga fin al caos de un mercado europeo donde cada Estado aportaba un enfoque normativo diferente. Ahora, esta normativa fomenta una competencia más justa entre las empresas de transporte por carretera.

Abanderados del sector

- Frente normativo
- A la vanguardia tecnológica
- Proyección pública

Nuevo paquete de la carretera**Mobility Package I. Tiempos de conducción y descanso**

Salvo algunas excepciones (como la aplicación a vehículos ligeros y el control de 56 jornadas) la modificación del Reglamento de Tiempos de Conducción y Descanso entrará en vigor a los 20 días de su publicación, previsiblemente el 21 de agosto.

Las modificaciones más importantes son las siguientes:

→ 1. Aplicación a vehículos ligeros en transporte internacional

A partir del 1 de julio de 2026 los tiempos de conducción y descanso se aplicarán a los vehículos de más de 2,5 toneladas de Masa Máxima Autorizada, pero sólo a los que realicen transporte internacional de mercancías.

El retraso, de seis años, para la aplicación de esta norma está justificado por la necesidad de que los vehículos destinados a este tipo de transporte se equipen de tacógrafo.

Es la primera vez que se consigue la extensión de la aplicación del reglamento de tiempos de conducción y descanso al transporte ligero, aunque limitado al transporte internacional. Cuando se aprobó el Reglamento, en el año 2006, se descartó porque, aumentando tantísimo el número de vehículos a controlar, se carecería del personal necesario para realizar el control en las condiciones adecuadas.

→ 2. Pausas en la conducción en equipo

Se introduce en el Reglamento la interpretación, contenida anteriormente sólo en las notas orientativas de la Comisión, de que en el caso de las dobles tripulaciones la pausa puede realizarse con el vehículo en movimiento. Esta interpretación solo había sido puesta en discusión hace unos años en Francia (si bien durante un corto espacio de tiempo) pero es de agradecer que se aclare en el propio Reglamento.

Se requiere que, durante la pausa, el conductor que realiza la misma no esté ocupado en ningún tipo de ayuda o asistencia al conductor que está efectivamente al volante.

→ 4. Compensaciones de los descansos semanales reducidos

A diferencia de los textos que aparecieron en fases anteriores de tramitación de la normativa, y tal como se puede realizar actualmente, la compensación se puede añadir "en bloque", es decir de una sola vez, a un descanso semanal o a un descanso diario.

La compensación deberá realizarse antes del final de la tercera semana siguiente a aquella en que se ha realizado el descanso.

En caso de que se hayan realizado dos descansos semanales reducidos seguidos (o en dos semanas consecutivas todos los descansos sean reducidos) y conforme a lo previsto en el punto anterior, el siguiente periodo de descanso diario debe estar precedido por un periodo tomado en compensación por esos dos descansos semanales reducidos.

Es un poco misteriosa la expresión "estar precedido". Si la compensación se acopla a un descanso diario está claro: debe realizarse antes del siguiente descanso semanal. Pero si se acopla a otro descanso semanal se presta a ciertas interpretaciones: ¿Qué significa que debe precederlo? ¿que el descanso semanal no empezará hasta que termine la compensación? El problema es el de que entre dos descansos semanales, por lo general, no puede haber más de seis periodos de 24 horas, es decir 144 horas. ¿Los periodos de compensación deberán incluirse en las 144 horas? Tendremos que esperar a que se pronuncien las actividades de control a nivel nacional o la Comisión Europea.

→ 3. Descansos semanales reducidos consecutivos

Este es uno de los puntos más interesantes del nuevo Reglamento, junto al de la obligación de vuelta a casa, con la que está relacionado, y uno de los que se han resuelto técnicamente peor.

El legislador parte de la idea de que en el Reglamento actualmente en vigor no se pueden realizar dos descansos semanales reducidos seguidos. Lo cual no es cierto: el reglamento actual que ahora queda atrás, lo que veta es que en dos semanas consecutivas todos los descansos sean reducidos, exigiendo que haya al menos un descanso normal, de más de 45 horas. Partiendo de esto, la modificación del Reglamento pretende establecer una excepción a la regla de que no se pueden realizar dos descansos semanales reducidos seguidos, en caso de transporte internacional.

La interpretación más razonable es la que cuando se habla de dos descansos semanales reducidos seguidos, lo que se quiere decir es que en dos semanas consecutivas todos los descansos sean reducidos. Principalmente porque lo ponen como una excepción a la regla de que en dos semanas consecutivas debe haber un descanso semanal normal. A partir de ahora, en dos semanas consecutivas todos los descansos podrán ser reducidos si se realiza en transporte internacional, entendiéndose como tal aquel en el que ambos descansos empiezan en un lugar distinto del lugar de establecimiento de la empresa o de residencia del conductor.

En cuatro semanas consecutivas debería haber al menos cuatro descansos semanales, de los cuales al menos dos deben ser periodos de descansos normales (de más de 45 horas). Se gana así en flexibilidad de distribución de los descansos y además se facilita el uso de las cabinas para el descanso semanal ya que ello sólo está vetado cuando el descanso sea de 45 horas o más, pero no en los descansos reducidos.

Abanderados del sector

- Frente normativo
- A la vanguardia tecnológica
- Proyección pública

→ 5. Descanso en cabina

Todo descanso semanal de más de 45 horas, ya sea un descanso semanal normal, o un periodo de más de 45 horas tomado en compensación de uno o varios descansos semanales reducidos no podrá realizarse en el vehículo. Deberá realizarse en establecimientos "gender friendly", con equipamientos sanitarios y de reposo adecuados. Todo coste deberá ser asumido por el empleador.

Se confirma la interpretación del Reglamento en su versión actual, realizada por el TJUE, con el adorno del "gender friendly", que es difícil de traducir, pero puede interpretarse como "adecuado a la diferenciación de géneros".

→ 6. Vuelta a casa

Es otro de los aspectos importantes. Y también de los que tienen dificultades de interpretación.

Las empresas de transporte deben organizar el trabajo de los conductores de forma de que cada cuatro semanas el conductor pueda volver al centro operativo en el Estado de establecimiento en el que empieza el descanso semanal, o al lugar de residencia del conductor.

Si el conductor ha realizado dos descansos semanales reducidos consecutivos, conforme al punto 3, deberá "volver a casa", es decir a alguno de los lugares indicados, antes de que inicie el siguiente descanso normal, en el que se compensen los descansos semanales reducidos.

Según la Comisión, la elección de si debe volver a uno u otro lugar corresponde al conductor. El empresario debe organizar el trabajo de forma que una u otra opción sean factibles. En esa "organización del trabajo" entendemos que también se incluyen los plazos mínimos en los que el conductor de cada empresa debe comunicar su elección (centro operativo de la empresa o país de residencia del conductor).

→ 7. Interrupciones de los descansos en trayectos de ferry y tren

A diferencia del Reglamento todavía en vigor, se permiten las interrupciones para embarque y desembarque en ferry o tren también de los descansos semanales reducidos, siempre que el conductor tenga acceso a una cabina o una litera.

Estas interrupciones podrán aplicarse también a los descansos semanales normales, siempre que el trayecto en ferry o tren dure más de 8 horas y tenga contratado una cabina.

→ 8. Prolongaciones

En circunstancias excepcionales, y siempre que no se ponga en peligro la seguridad en carretera, se podrán exceder en una hora los tiempos de conducción diarios o semanales (no los bi-semanales). También podrá excederse en el mismo modo, el periodo de 144 horas, desde el inicio de la conducción, en que deberá haberse realizado el descanso semanal.

Si previamente se realiza una pausa ininterrumpida de media hora, el exceso de los tiempos de conducción diarios y semanales podrá ser de dos horas.

El conductor deberá indicar el motivo de estas prolongaciones en el registro del tacógrafo o en una impresión manual, a más tardar al llegar al destino o al punto de parada adecuado.

Las extensiones deben compensarse por un periodo de descanso equivalente tomado en bloque, antes del final de la tercera semana siguiente.

→ 9. Jornadas controlables en carretera

El número de jornadas controlables en carretera, además de la jornada en curso, pasará de 28 a 56. En el caso de los tacógrafos analógicos ese será el número de discos que deberán llevar a bordo.

Esta medida entrará en vigor el 31 de diciembre de 2024, seguramente para dar tiempo a adaptar las tarjetas de conductor a esta capacidad de almacenamiento suplementaria.

Abanderados del sector

- Frente normativo
- A la vanguardia tecnológica
- Proyección pública



Tacógrafos

Uno de los cambios más interesantes del primer paquete de la carretera es que establece un nuevo tipo de tacógrafo. Como el que entró en vigor en el año 2019 era ya denominado "inteligente" este otro se denomina "inteligente de segunda generación". A lo largo de la tramitación del paquete de la carretera, la Comisión se dio cuenta de que el tacógrafo inteligente de primera generación no permitía controlar el cruce de fronteras, elemento imprescindible para la vigilancia de los "periodos de enfriamiento" para el ejercicio del cabotaje y de las primeras propuestas de *la lex specialis* de desplazamiento de trabajadores, por eso **se hizo necesario modificar el Reglamento 165/2014 del tacógrafo.**

El tacógrafo inteligente de segunda generación se caracteriza por disponer de un **registro automático de la posición** de los siguientes elementos:

- Lugar de comienzo del periodo de trabajo diario
- Cruce de fronteras
- Carga y descarga
- Cada tres horas de conducción acumulada
- Lugar de finalización del periodo de trabajo diario

El tacógrafo registrará también si el vehículo se utiliza para el transporte de viajeros o mercancías.

→ A. Aplicación a vehículos nuevos

El Reglamento necesita un desarrollo mediante lo que en el derecho comunitario se denomina "implementing acts", aprobados por la Comisión, que establezcan especificaciones detalladas, para lo que ya está trabajando (ASTIC ya ha participado en varias reuniones con ellos, organizadas por la IRU durante las últimas semanas).

La Comisión deberá aprobar estas especificaciones en el plazo de 12 meses para el cruce de fronteras y la carga y descarga, y en el plazo de 18 meses para el resto, contados desde la entrada en vigor del Reglamento.

Si el Reglamento se publica en el Diario Oficial de la UE el día 31 de julio, como se ha anunciado, la entrada en vigor tendrá lugar el 20 de agosto. A partir de entonces se contarán los 12 y 18 meses para los actos de desarrollo que establezcan las especificaciones detalladas, que por lo tanto **deberán adoptarse antes del 20 de agosto de 2021 para el cruce de fronteras y la carga y descarga, y el 20 de febrero de 2022 para el resto.** La fecha de la aprobación de las disposiciones detalladas **determinará la fecha a partir de la cual los vehículos que se matriculen deberán ir equipados con los nuevos tacógrafos**, que será de dos años para el cruce de fronteras y la carga y descarga, y de tres años para el resto de las especificaciones.

Por lo tanto, si la Comisión agota el plazo para la determinación de las especificaciones detalladas, **a partir del 20 de agosto de 2023 los vehículos matriculados deberán disponer de tacógrafos inteligentes de segunda generación** que registren automáticamente el cruce de fronteras y la carga y la

descarga. Los vehículos que se matriculen a partir del 20 de agosto de 2024 deberán estar equipados con tacógrafos inteligentes de segunda generación que cumplan también el resto de los requisitos.

La fecha de aplicación del nuevo tacógrafo inteligente de segunda generación a los vehículos ligeros será el 1 de julio de **2026.**

→ B. Aplicación a todos los vehículos que realicen transporte internacional

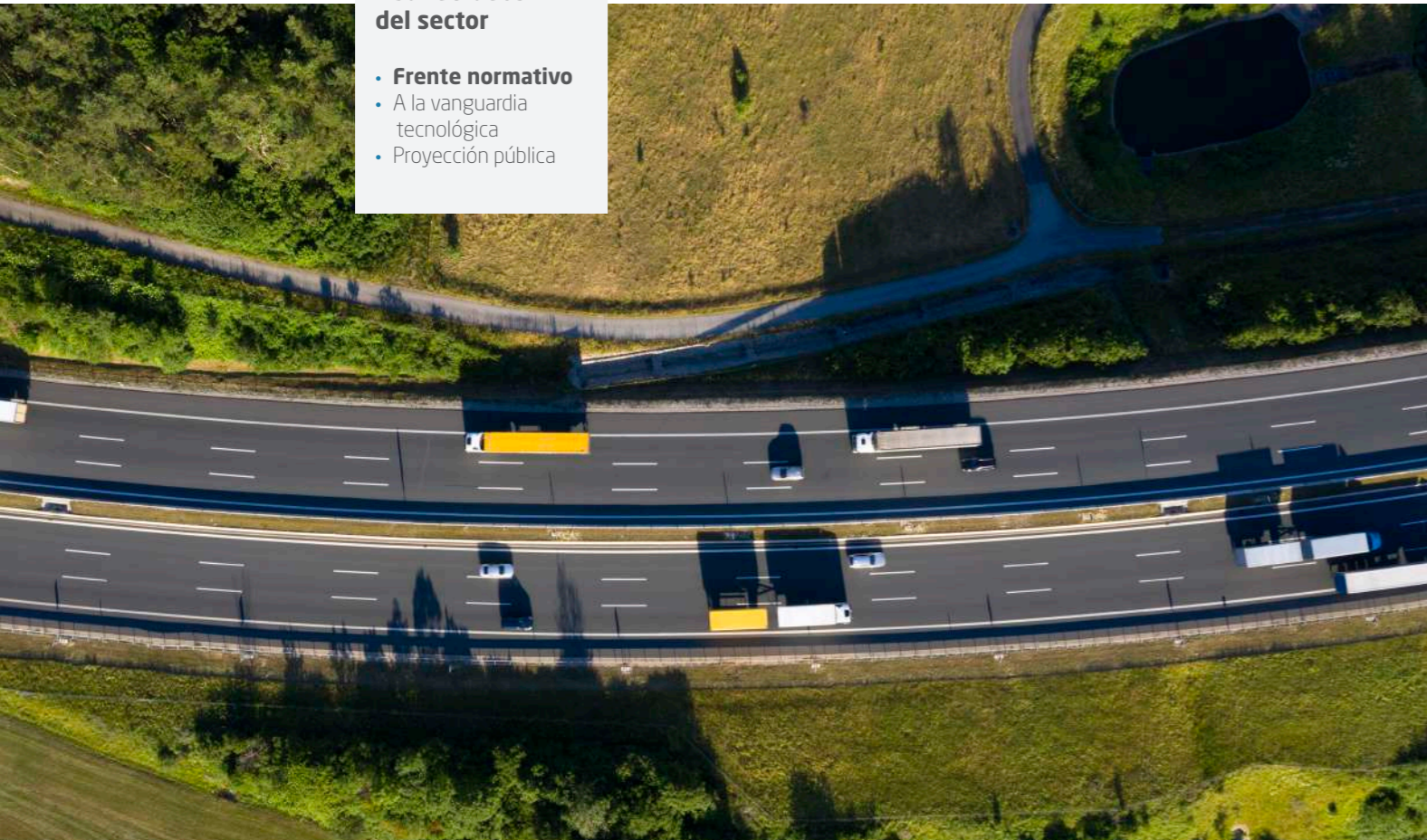
Es lo que se denomina aplicación retroactiva. Los vehículos que realizan transporte internacional deberán estar equipados con los tacógrafos inteligentes de segunda generación en un plazo que depende del tacógrafo que lleven ya instalado.

Si es un tacógrafo de los anteriores a los tacógrafos inteligentes (de los que se instalaban en vehículos hasta el 15 de junio de 2019) la obligatoriedad empezará a los tres años de que termine el año en que entren en vigor las previsiones detalladas. **Si la Comisión agotara los plazos, la obligatoriedad para el transporte internacional entraría en vigor el 1 de enero de 2025.**

Si el tacógrafo del vehículo es de los inteligentes de primera generación (de los que se instalaron a partir del 15 de junio del 2019) deberán cambiarlos para hacer internacional a los 4 años desde que entren en vigor las previsiones detalladas, por lo tanto, a partir del 20 de agosto de 2025.

Abanderados del sector

- Frente normativo
- A la vanguardia tecnológica
- Proyección pública



Desplazamiento de trabajadores y directiva de control

A lo largo de la tramitación del paquete de la carretera, el elemento que se consideraba más importante y que condicionaba más a todos los otros, era el del establecimiento de una normativa específica para la aplicación de la directiva de trabajadores desplazados (PWD) al transporte por carretera. De hecho, fue precisamente por su consideración de medular por lo que ha sido tan arduo alcanzar un acuerdo y las votaciones en el Parlamento Europeo y en el seno del Consejo Europeo han mostrado división y en varias ocasiones las propuestas de la Comisión han sido devueltas prácticamente a la "casilla de salida".

En un primer momento, la propuesta de la Comisión era muy restrictiva: se incluía en el ámbito de la PWD prácticamente todo tipo de transporte internacional (excepto el tránsito hacia terceros países) que tuviera una duración en el Estado de acogida de más de tres días (según la tesis maximalista bastarían tres días discontinuos al mes para que un conductor pasase a ser considerado como trabajador desplazado).

La aproximación estaba alineada claramente con las posiciones más proteccionista por parte de los Estados centrales -Francia, Bélgica, Austria y Alemania fundamentalmente- o que no tienen casi presencia en el ámbito internacional, como es el caso de Finlandia, por lo que la posición de ASTIC fue claramente opuesta, junto con otros Estados periféricos como Irlanda, Dinamarca, Polonia, Grecia o Portugal.

En buena medida gracias a esta intervención, se consiguió convencer a los legisladores de que la solución era **concentrar la aplicación de la PWD** en aquellas modalidades de transporte que habían dado lugar a distorsiones en el mercado: el cabotaje o el transporte triangular sistemáticos, no ligados a un transporte internacional bilateral, salvaguardando el transporte bilateral y el triangular que fuese complementario a viajes internacionales de carácter bilateral.

De esta forma se permitía la continuación no burocratizada ni restrictiva del transporte internacional, pero limitando los fenómenos de *dumping social* y deslocalización abusiva que habían causado tanta alarma en el último lustro.

Ámbito de aplicación

Se excluye de la consideración de "trabajador desplazado" al conductor que esté circulando en tránsito por un país distinto al de origen y de destino de su viaje internacional (lo cual ya era así con respecto a la interpretación común de la normativa anterior) y también si está realizando un transporte internacional bilateral. Se entiende por transporte bilateral el transporte en el que el origen o el destino de la mercancía se sitúan en el Estado de establecimiento del transportista.

Se incluye, por contra, en el ámbito de aplicación el transporte de cabotaje, es decir cuando el punto de origen o destino de la mercancía se sitúan en un mismo Estado, siempre que sea distinto al de establecimiento del transportista, obviamente.

El transporte triangular, entre dos estados distintos ninguno de los cuales es el de establecimiento del transportista está considerado como "desplazamiento de trabajador" pero con dos excepciones para operaciones que se consideren accesorias o complementarias a un transporte bilateral.

- La primera excepción es la que denominan 1+1: si además de realizar un transporte bilateral realiza un transporte triangular por los Estados que cruza. Por ejemplo, un transportista español que realiza un España-Francia, seguido de un Francia-Bélgica.
- La segunda excepción es la que denominan 0+2: entre dos transportes bilaterales, uno con origen y otro con destino en el Estado de establecimiento puede realizar hasta dos triangulares. Por ejemplo, un transportista español, que realiza un España-Alemania, un Alemania-Holanda, un Holanda-Bélgica y un Bélgica-España.

Sin embargo, estas dos excepciones de triangulares en los que no habría aplicación de la directiva de desplazamiento de trabajadores solo se aplicarán a partir de los 18 meses desde la entrada en vigor de la directiva. Es decir, si se publica en el DOUE el 31 de julio entraría en vigor el día siguiente y los 18 meses terminarían el 1 de febrero de 2022.

A partir de la aplicación de los tacógrafos digitales de segunda generación (en agosto 2023), estas excepciones solo serán aplicables a vehículos que los lleven instalados.

En el caso del transporte combinado, si el tramo inicial o final del transporte combinado es de cabotaje o un transporte triangular (sin origen o destino en el Estado

de establecimiento), se les aplicarán las obligaciones de desplazamiento de trabajadores. Si el tramo final o inicial es un transporte bilateral no se aplicarán.

En el caso del transporte de viajeros se aplican unas reglas muy parecidas: sustituyendo la carga y descarga de la mercancía por la recogida y dejada de viajeros. Los autónomos estarán siempre exentos.

Obligaciones formales

La nueva directiva intenta simplificar las obligaciones formales, excluyendo la obligación de realizar declaraciones diferentes en las webs de los varios Estados a los que se realizan los desplazamientos, nombramiento de representantes, obligación de llevar a bordo contratos de trabajo o nóminas, etcétera.

Se deberá realizar una declaración de desplazamiento a través del Sistema de Intercambio de Información de la Comisión IMI, en la que se indiquen:

- La identidad del transportista, al menos mediante el número de la licencia comunitaria
- Los datos de contacto del transportista en el Estado de establecimiento
- La identidad, dirección y número de permiso de conducir del conductor
- La fecha de contratación del conductor y la Ley aplicable
- Las fechas previsibles de inicio y finalización del desplazamiento
- Las matrículas de los vehículos utilizados

La indicación de si se trata de un transporte de mercancías o pasajeros, y si se trata de transporte internacional o cabotaje

El conductor deberá tener a su disposición en el vehículo, ya sea en formato papel o electrónico, una copia de la declaración, así como los justificantes de la operación que está realizando, ya sea mediante e-CMR o cualquier otro documento de transporte. También deberá llevar los discos o tarjetas del tacógrafo, con indicación de los símbolos de Estado.

A requerimiento de las autoridades del estado de acogida la empresa transportista deberá aportar en un plazo máximo de 8 semanas la relación de desplazamientos, copia de toda la documentación indicada y justificantes de los salarios y su efectivo cobro.

Abanderados del sector

- Frente normativo
- A la vanguardia tecnológica
- Proyección pública

¿Cuándo entra en vigor?

Se tratará de una directiva, por lo tanto, debe procederse a la transposición por parte de los Estados miembros. El plazo de transposición es de 18 meses, por lo que, si se publicara el 31 de julio, el plazo finalizaría el 1 de febrero de 2022.

Hasta que no se proceda a la transposición seguirán siendo aplicables las normativas aprobadas por los Estados miembros, como la Ley Macron en Francia o la MILOG en Alemania, que se aplican también al transporte bilateral, y en el caso francés, requieren el nombramiento de representantes.

Esquema resumen del calendario de entrada en vigor

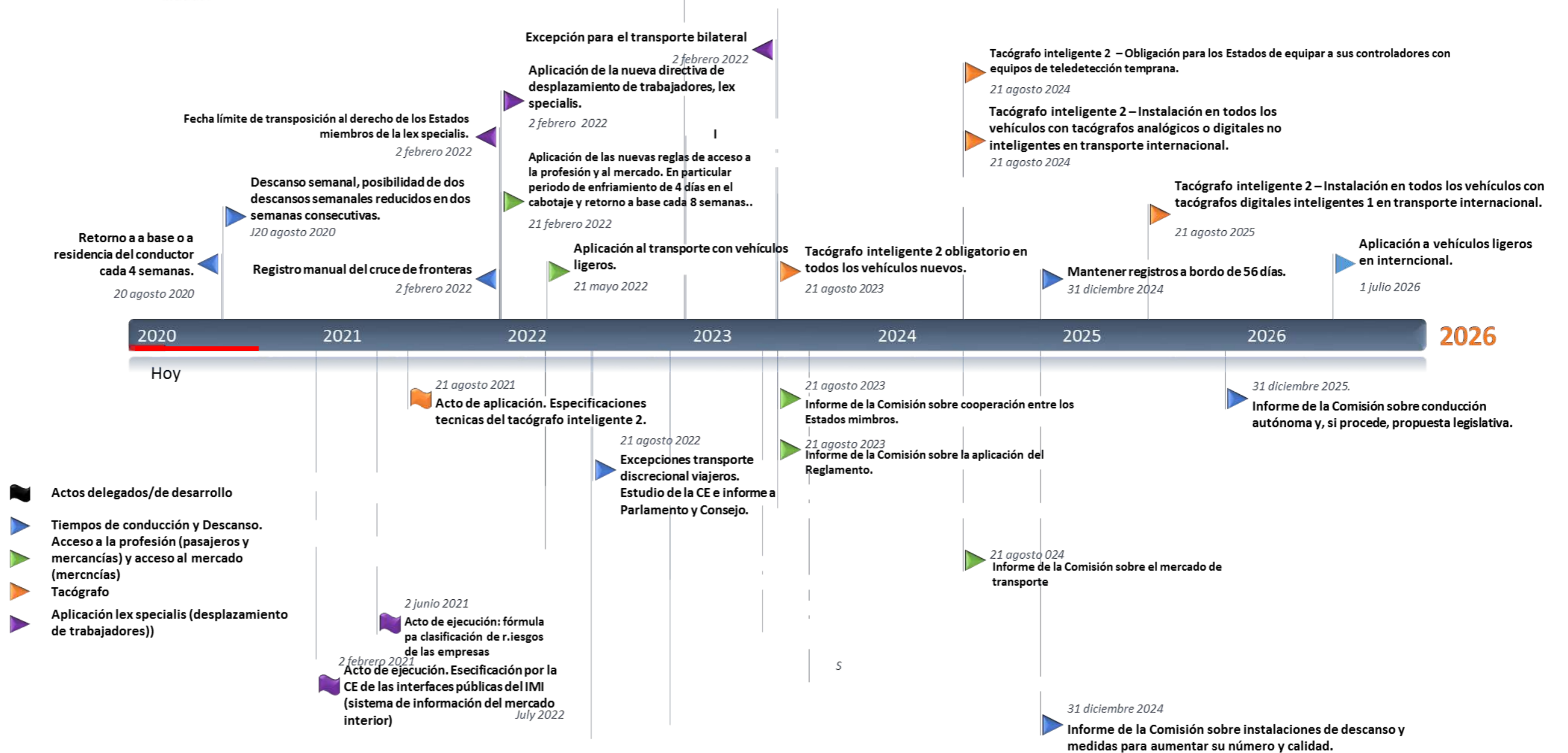
A lo largo de los próximos años (hasta el 2026) está prevista la entrada en vigor de diversos aspectos novedosos que el recientemente publicado Paquete de Movilidad incluye y sobre algunos de los cuales hemos venido informando. No obstante, dada la complejidad y variedad de temas y lo dilatado del periodo abarcado hemos creído conveniente hacerle llegar la tabla que puede ver más abajo y que contiene los hitos más destacados, a nuestro juicio. Por ejemplo, la fecha de 31 de diciembre de 2024 en que se pondrá en marcha la obligación de guardar registro de tacógrafo de los últimos 56 días o el 2 de febrero de 2022 como fecha límite para que todos los estados

miembros de la UE hayan traspuesto a sus legislaciones la llamada *lex specialis* que regulará uniformemente la aplicación de la Directiva de Trabajadores Desplazados de sector en toda la Unión.

Debo señalar que, con nuestro Director Técnico, José Manuel Pardo, hemos simplificado el esquema completo, al dejar de incluir algunos puntos del calendario relativos a temas que no afectan a nuestros afiliados, como son los informes de trámite, o lo relativo a los requisitos de información electrónica, que son calendarios internos de las instituciones europeas. Esperamos que pueda resultarle útil.



Calendario de aplicación del paquete de movilidad de la U.E.



Abanderados del sector

- Frente normativo
- A la vanguardia tecnológica
- Proyección pública

Creación del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Nuestro sector entre los estratégicos

El pasado enero el Gobierno anunciaba la creación del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, liderado por José Luis Ábalos, hasta entonces al frente de la antigua cartera ministerial de Fomento.

Se da cumplimiento así a una de las reivindicaciones "históricas" de esta asociación y de gran parte del sector. El reconocimiento institucional del transporte como sector estratégico de la economía española como tradicionalmente han sido la industria, la energía, el turismo o la agricultura.

Como así ya lo anunciara la Secretaria General de Transporte, María José Rallo, durante la XLII Asamblea General de ASTIC celebrada en Granada en junio de 2019, se espera que el cambio sea tanto nominal como estructural, poniendo el foco en la movilidad segura, eficiente y sostenible para personas y mercancías, dejando la inversión de infraestructuras como un medio al servicio de dicha movilidad y respondiendo de forma adecuada a los retos y necesidades más relevantes del sector, como por ejemplo, el déficit de vocaciones en España.

→ Posición de ASTIC

La Asociación de Transporte Internacional por Carretera celebra la decisión del Ejecutivo de renombrar la cartera de Fomento como Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana. ASTIC considera la medida "prometedora" y paso imprescindible para llegar a ver satisfecha la reivindicación del reconocimiento por parte de los poderes públicos del transporte por carretera como eje estratégico de la vertebración territorial, social y económica, a nivel doméstico e internacional.

Para esta asociación se trata pues, de una decisión muy acertada porque la movilidad es cada día más decisiva para la competitividad global de las economías modernas en un mundo globalizado.



De izda. a drcha., Mathias Maedge, delegado general de IRU en la UE; María José Rallo, secretaria general de Transportes; Marcos Basante, presidente de ASTIC, y Ramón Valdivia, director general de ASTIC. Granada, junio 2019.

Abanderados del sector

- Frente normativo
- A la vanguardia tecnológica
- Proyección pública

Primer procedimiento de infracción al Reino Unido tras el Brexit

Una victoria de ASTIC en Bruselas

El pasado mes de febrero, la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC), a través de su departamento legal, consiguió que la Comisión Europea solicitara al Reino Unido que cumpliera con todos los requisitos de la Directiva Euroviñeta (1999/62/CE) sobre el cobro por carretera de vehículos pesados, lo que supone el primer procedimiento de infracción de Bruselas al Gabinete de Boris Johnson tras el Brexit del 31 de enero.

Este logro radica en la denuncia que ASTIC interpuso en 2015 ante la Comisión Europea contra la tasa británica HGV Road User Levy por considerarla discriminatoria. Este gravamen cobraba por igual a los vehículos matriculados tanto en Reino Unido como en

otros países de la UE, pero a los locales les descontaba lo pagado (unas 1.000 libras por camión al año) de un impuesto interno: el Vehicle Excise Duty.

La Comisión ha respaldado, por tanto, los argumentos jurídicos presentados por ASTIC contra la normativa de implantación de esa tasa británica y conmina ahora formalmente a su Gobierno a modificar en consecuencia la misma para eliminar de ella los aspectos legales que no encajan con el ordenamiento jurídico de la Unión Europea.

→ Posición de ASTIC

ASTIC se enorgullece de que las acciones legales que tomó en 2015 de forma proactiva y exclusiva hayan alcanzado esta meta. La patronal del transporte internacional por carretera apoya plenamente este dictamen de la Comisión Europea pues Reino Unido estaba creando un sistema de recaudación asimétrico e injusto a través de la carga fiscal HGV Levy.

Abanderados del sector

- Frente normativo
- A la vanguardia tecnológica
- Proyección pública

El impacto económico de los bloqueos fronterizos**100 millones de euros de pérdidas en transporte por carretera**

En octubre y noviembre de 2019, las jornadas de cortes de los pasos fronterizos de La Junquera y Le Perthus, de la red viaria catalana y las infraestructuras de otros modos de transporte por parte de simpatizantes independentistas de los CDR, a raíz de la sentencia del Tribunal Supremo sobre el Pròces, causaron un grave daño económico para el sector del transporte superior a 100 millones de euros, derivado de la pérdida de facturación, de cargas y de clientes, la rotura de rutas logísticas y el daño comercial con los clientes.

→ Posición de ASTIC

La Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC) considera que, además del incalculable daño directo a sus conductores retenidos contra su voluntad durante jornadas completas, hay que señalar que el perjuicio económico causado a las empresas de transporte tiene un efecto multiplicador en el resto de sectores productivos que han resultado afectados, con una estimación de más de 500 millones de euros en total de pérdidas.

Es lamentable la inacción de las autoridades en hechos como los vividos en esos meses en Cataluña. Al mismo tiempo que "nuestro" Ministro comentaba ante la prensa los resultados electorales de su partido, miles de profesionales del transporte permanecían retenidos durante horas y horas en la principal vía de comunicación rodada con la Unión Europea. Parece que los saboteadores tienen más claro que nuestros propios dirigentes políticos la importancia estratégica del transporte por carretera.

Asimismo, la patronal del transporte internacional por carretera, ASTIC, señala que un elevado porcentaje de las exportaciones españolas, más del 70%, circulan por

los dos únicos pasos fronterizos al resto de Europa, ubicados en Gerona y Guipúzcoa, pero reiteradamente se comprueba que son "insuficientes" e incluso pueden ser considerados en ocasiones como éstas, poco fiables, por lo que reclama desde hace años, como "estratégico" el paso Central de los Pirineos en Huesca como una tercera vía hacia Europa, para garantizar el desarrollo económico del país.

La inactividad forzada del transporte de mercancías por carretera, conllevó un grave impacto en el flujo las exportaciones e importaciones españolas (pues dos tercios de ellas circulan por la frontera de Gerona, que utiliza una media de más de 15.000 vehículos pesados al día), además de dañar a la propia actividad económica de Cataluña y el resto de España, sólo por pérdidas directas de facturación de las empresas de transporte, pérdidas de determinada parte de las cargas especialmente las perecederas, alteraciones de los flujos logísticos y sus consecuencias en la producción y distribución, que pudieron superar los 25 millones de euros diarios en pérdidas, afectando a la economía catalana y del resto de España.

La patronal del transporte internacional por carretera reclamó tanto a la Generalitat de Cataluña como al Gobierno español que garantizaran la libertad de movimientos de todos los ciudadanos y mercancías de Cataluña y del resto de España que se dirigían a Cataluña o más allá de la frontera de la Junquera con Francia para que quedase claro que nuestros profesionales y los vehículos que conducen y las cargas que transportan no podrán ser tomados como rehenes en ningún caso.

**Sobre la internacionalización empresarial frente a la deslocalización, el "dumping social" o las "empresas buzón"****Informe "De lo legal a lo legítimo en el crecimiento internacional de las empresas de transporte"**

En septiembre de 2019, la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC) presentó la primera parte de su informe Perspectivas cruzadas, de lo legal a lo legítimo en el crecimiento internacional de las empresas del transporte: expansión empresarial, deslocalización, empresas buzón, dumping social, como marco de referencia jurídica para las empresas españolas del transporte que operan en la Unión Europea, con el respaldo de los abogados Clayton & Segura de Bruselas. En agosto de 2020 este informe ha sido actualizado a la luz de la normativa aprobada en el Parlamento Europeo con el conocido sobrenombre de "Paquete de Movilidad" y que contiene entre otros muchos aspectos, medidas claramente dirigidas a atajar el problema de la deslocalización de empresas en este sector.

En este estudio, ASTIC quiere contribuir a clarificar este debate complejo, comenzando con el análisis de los diferentes términos utilizados, para determinar qué prácticas empresariales son legales y cuáles no y establecer así un marco de referencia lo más definido posible para los empresarios españoles del sector.

Conviene eliminar todo lo posible la inseguridad jurídica y errores conceptuales que rodean al crecimiento internacional de las empresas del transporte por carretera. Con este documento, la asociación sólo trata de poner la discusión sobre la mesa. No sobre si se puede o no construir una empresa multinacional en nuestro sector, sino sobre lo que la normativa y las sentencias puedan estar perfilando como límites de actuación.

Posteriormente será momento de plantear en el seno del propio sector qué es legítimo y qué consideramos que no lo es, incluso siendo legal, para poder promover los cambios normativos oportunos que permitan conjugar la normativa legal con la legitimidad.

El informe busca aportar luz sobre el fenómeno del crecimiento de las flotas de camiones matriculados en los nuevos países miembros

de la UE, que es una realidad, pero donde no conviene mezclar conceptos y generalizar apelativos. Hay que diferenciar las prácticas basadas en lo que puede llegar a ser considerado como fraude de ley cometido por algunas empresas radicadas en dichos estados cuando únicamente buscan la ventaja de sus bajos costes sociales y laborales, de las que verdaderamente internacionalizan su actividad empresarial estableciendo nuevas empresas internacionales, filiales de su matriz, con empleados, desarrollo de actividad económica local, contratación de proveedores y el soporte material y social que conlleva.

El sector español del transporte internacional por carretera es el segundo en importancia en Europa en Ton.km, solo por detrás de Polonia, mejorando su posición año a año y muy por delante de otros países con mucha mayor población y PIB, por lo que resulta vital para nuestro país abordar el concepto de la internacionalización empresarial con seriedad y desde todos los puntos de vista.

Entre todos los datos que analiza el informe, se aportan como puntos de partida el que España envía un 70% de sus productos de exportación a Europa a través de la carretera, el que quedan sin cubrir, en el continente, cada año, miles de puestos de trabajo de conductor (lo que ha llevado a la contratación de trabajadores extranjeros que son ya más del 12% del total) o que en torno al 10% de los movimientos de mercancías dentro de Europa se realizan entre Alemania y Países Bajos.

Esta primera parte del informe de internacionalización nace con el ánimo de ayudar a hacer las preguntas adecuadas y a encontrar las informaciones pertinentes.

Está prevista la continuación del mismo en una segunda parte dedicada a la cuantificación del fenómeno de internacionalización de las empresas de transporte en la UE.

Abanderados del sector

- Frente normativo
- A la vanguardia tecnológica
- Proyección pública

Abanderados del sector

- Frente normativo
- A la vanguardia tecnológica
- Proyección pública

Prohibición del descanso en cabina

Continúa la inseguridad jurídica

En vísperas de la Navidad del 2017 vimos cómo el Tribunal de Justicia de la Unión Europea dictaba una sentencia que prohibía a los transportistas el descanso semanal normal (más de 45 horas) a bordo de la cabina del camión. "Una cabina de un camión no parece constituir un lugar adaptado a períodos de descanso más largos que los diarios [que el reglamento comunitario fija en un mínimo de 11 horas] y los semanales reducidos [de entre 24 y 44 horas consecutivas]", señala el dictamen. Ahora, además ha quedado recogida la prohibición en la modificación del Reg. 561 que se ha aprobado dentro del Paquete de Movilidad. Sólo los periodos de descanso diarios y los periodos de descanso semanal reducidos pueden ser realizados por el transportista a bordo del vehículo pesado (en este caso, se permite encadenar dos consecutivos para el transporte internacional).

Pues bien, las empresas de transporte de mercancías por carretera en España siguen sufriendo sanciones económicas ligadas a dicha prohibición de hasta 2.000 euros, cuando se produzca una disminución del descanso semanal en más de nueve horas, una infracción muy grave. En el caso de que sea superior a tres horas, se considerará falta grave penalizada con una multa de hasta 600 euros, y en los demás casos será infracción leve de hasta 200 euros.

**→ Posición de ASTIC**

La Asociación de Transporte Internacional por Carretera siempre ha pedido mayor flexibilidad en los tiempos de conducción y descanso. Tras más de trece años de vigencia del Reglamento comunitario 561/2006 y con una sentencia europea, una LOTT y un ROTT ya en vigor en España, esta nueva interpretación, ya recogida en el Paquete de Movilidad, supone un cambio radical en un modo de actuación adoptado por todo el sector y extendido por toda Europa con total normalidad durante más de una década.

Pero la inseguridad jurídica sigue prácticamente en el mismo punto. Está claro que no se pueden utilizar los vehículos para realizar los descansos semanales, pero sigue sin especificarse qué tipos de comportamientos están permitidos y cuáles no, durante ese periodo de descanso de 45 horas o más. ¿Puede equivaler el veto a una orden de alejamiento temporal que impide al conductor acercarse a la cabina a X metros durante ese periodo? ¿Sólo se prohíbe el sueño nocturno o también la siesta de media tarde? Sobre quién recae la carga de la prueba, ¿el conductor debe presentar los justificantes de pago del hotel o pensión específicos? ¿O corresponde, como sería más lógico, a los agentes de la autoridad probar que se está cometiendo una infracción?

A través de la Unión Internacional del Transporte por Carretera (IRU), hemos logrado que se especifique desde la Comisión Europea quién tiene la carga de la prueba, los agentes de vigilancia en lugar de los conductores, y qué tipo de documentación están obligados a aportar los mismos, la cual se circunscribe

a los datos que aporta el tacógrafo. Los Estados no pueden, en este campo, imponer leyes que vayan contra esos principios.

Además, ASTIC también exige una mayor inversión en infraestructuras de descanso seguras, cómodas y bien equipadas, pues considera que el inconveniente nace en estas áreas donde deben estacionar los camiones, pues "son insuficientes, inadecuadas e inseguras. Según el último estudio de la Unión Europea, hay 300.000 plazas de parking para camiones en la UE, de las cuales, menos del 2% pueden cumplir con los requisitos para ser consideradas seguras; hacen falta 100.000 más según un estudio realizado por IRU, ESPORG, ITF y EFT y no se quien más.

de transporte, pérdidas de determinada parte de las cargas especialmente las perecederas, alteraciones de los flujos logísticos y sus consecuencias en la producción y distribución, que pudieron superar los 25 millones de euros diarios en pérdidas, afectando a la economía catalana y del resto de España.

La patronal del transporte internacional por carretera reclamó tanto a la Generalitat de Cataluña como al Gobierno español que garantizaran la libertad de movimientos de todos los ciudadanos y mercancías de Cataluña y del resto de España que se dirigían a Cataluña o más allá de la frontera de la Junquera con Francia para que quedase claro que nuestros profesionales y los vehículos que conducen y las cargas que transportan no podrán ser tomados como rehenes en ningún caso.

Abanderados del sector

- Frente normativo
- A la vanguardia tecnológica
- Proyección pública

Desvíos obligatorios de camiones a autopistas de peaje

Una euroviñeta "indirecta"

Existe una tendencia creciente, durante los últimos años, a propiciar la prohibición de vehículos pesados por algunos tramos de carretera, obligando a circular por autopista y compensándolo con una reducción en los peajes de ésta última. Los casos más conocidos se han producido en Cataluña, La Rioja y La Comunidad Valenciana.

El 8 de noviembre de 2018, por ejemplo, el Consejo de Ministros dio luz verde a un Real Decreto-Ley de medidas urgentes en materia de carreteras cuando "por razones de seguridad vial o medioambientales, en determinadas carreteras se prohíba circular a determinados vehículos pesados en las carreteras convencionales, obligándolos a circular por las autopistas de peaje". Esta iniciativa ministerial va acompañada de diferentes bonificaciones a los transportistas.

Con esta norma, el Gobierno se reserva la posibilidad de obligar a los vehículos de transporte a circular por autopistas y prohibir circular por carreteras nacionales, dando un paso más a la instauración de la euroviñeta en modalidad "indirecta". La Administración se reserva la potestad para imponer peajes a los vehículos de más de 3.500 kilos en autovías de titularidad estatal.



→ Posición de ASTIC

Las medidas, debería justificarse en motivos de seguridad vial, pero no sólo son discriminatorias sino innecesarias, ya que en casos de que se produzcan reducciones en los peajes de las autopistas, los vehículos pesados circularán por las mismas, sin necesidad de que se impongan desvíos obligatorios.

Si hay infraestructuras poco utilizadas debido al coste del peaje, lo más razonable sería fomentar su uso mediante descuentos que hagan más atractivo aprovecharlas, en lugar de marcar un paso obligado a los camiones y ofreciendo más rebaja a los usuarios frecuentes que a los esporádicos. ASTIC emplaza a las Administraciones a profundizar en esa estrategia.

El sector está impugnando la obligatoriedad de estos desvíos, por el momento con buenos resultados. El Tribunal Supremo ha anulado las medidas de compensación a los desvíos de La Rioja, argumentando que los desvíos no están justificados. El TSJ de Madrid ha anulado también los desvíos, en el caso de la Rioja, aunque posteriores resoluciones gubernamentales los han reimplantado con pequeñas variaciones, en un claro ejemplo de "regateo" jurídico, poco edificante al venir precisamente de quien mayor ejemplo debería dar en el acatamiento y cumplimiento de las sentencias de los tribunales, como es la propia Administración.

El sector sigue impugnando estas resoluciones, o las que puedan sustituirlas sin modificar sus defectos ni su fundamentación.

ASTIC considera desproporcionada la desviación del transporte y muestra su preocupación ante una medida estigmatizante que apunta hacia el transporte profesional como el único causante de la siniestralidad vial en este tipo de vías y bajo determinadas circunstancias.

La Asociación informa del total compromiso del sector del transporte por carretera con la seguridad vial en forma de medidas continuas de formación en sus conductores y el estricto cumplimiento de los tiempos de conducción y descanso que están férreamente controlados mediante el uso del tacógrafo, así como la utilización de las últimas medidas de seguridad en vehículos de última generación.

Asimismo, ASTIC solicita medidas proactivas y una mayor coordinación entre las autonomías y el Estado que garanticen la circulación de personas y mercancías por todo el territorio nacional. La Asociación informa que condiciones meteorológicas extraordinarias se producen con regularidad en el resto de Europa, donde las autoridades reaccionan, sin exageradas prohibiciones que buscan la utilización, previo pago, de infraestructuras infrautilizadas y sí tomando medidas operativas que hacen posible que la circulación continúe con normalidad.

Abanderados del sector

- Frente normativo
- A la vanguardia tecnológica
- Proyección pública

Euroviñeta guipuzcoana**Un precedente a combatir**

La diputación de Guipúzcoa estableció su propia aplicación de la Directiva de la Euroviñeta en su territorio, estableciendo una tasa por kilómetro.

El sector ha recurrido la tasa en el Tribunal Superior de Justicia del País Vasco que falló a nuestro favor. El recurso de las autoridades guipuzcoanas se está resolviendo en el Tribunal Supremo. Como dichas autoridades, a la vista de esta primera Sentencia del TSJ modificaron levemente la tasa, también esta modificación ha sido llevada a los tribunales por los representantes del sector, ASTIC entre ellos, obteniendo otra vez una Sentencia favorable en el TSJ del País Vasco, actualmente en recurso ante el Tribunal Supremo por las mismas razones de la primera: el recurso presentado por las autoridades de esa provincia.

Como los peajes se cobraban principalmente en los puntos iniciales y finales del recorrido, el Tribunal Superior de Justicia entendió que la finalidad de la tasa era la de que su importe sea soportado principalmente por los transportistas que realizan todo el recorrido (transportistas en tránsito) a beneficio de los que sólo circulan por tramos intermedios en Guipúzcoa (transportes locales). Por eso ha procedido a anularla ya en dos ocasiones.

**→ Posición de ASTIC**

ASTIC es contraria a la conocida como euroviñeta, que impone el pago de las infraestructuras exclusivamente a los vehículos pesados, y no tiene en cuenta que éstos ya están sometidos a una tributación muy alta y, en todo caso, muy superior a sus costes externos medioambientales y de deterioro del firme.

Con mayor motivo, se opone a que este sistema de tasación se imponga de forma descoordinada por autoridades locales, especialmente en un caso, como el presente, en que la finalidad es la constituirse en una medida discriminatoria contra los transportistas foráneos ya sean extranjeros o de otras provincias de España y, precisamente, en uno de los dos canales de comunicación entre nuestro país y casi todo el resto de la UE. La implantación de esta euroviñeta provincial es un precedente que no debe dejarse pasar sin dar la correspondiente batalla para evitar que la voracidad recaudatoria de otros entes públicos puedan imitarla.

Una larga batalla en los pasados años, en el ámbito de la UE, nos ha llevado a lograr que la implantación de la conocida tasa Euroviñeta continúe siendo potestad de los Estados Miembro y no una obligación de todos ellos como pretendía la Comisaría de Transporte.

Abanderados del sector

- Frente normativo
- A la vanguardia tecnológica
- Proyección pública

Falta de vocaciones**Problema estructural y mundial**

La insuficiencia de candidatos para ejercer la profesión de transportista es un problema estructural, y no coyuntural, que afecta a todo el mundo. Por ejemplo, en Estados Unidos faltan 150.000 conductores, y en España, 10.000.

La preocupación de nuestros afiliados es doble:

- Por los planes formativos de empleo, para capacitar a las personas desempleadas para ser conductores internacionales de larga distancia
- Convencer a la Administración española de que es una profesión de difícil cobertura, de ahí la necesidad de establecer cupos de profesionales procedentes de Latinoamérica, Asia.

La demanda de movilidad es creciente, mientras que caen las nuevas vocaciones. Esto tiene una repercusión en:

- La eficiencia de la flota de vehículos
- Preparados para la automatización de la mayor parte de las funciones de los conductores
- Aumentar la capacidad legal de los camiones: peso, dimensiones y número de viajeros

Abanderados del sector

- Frente normativo
- A la vanguardia tecnológica
- Proyección pública

Vuelta a casa**Descansar en familia**

ASTIC no cesa en su intento de conseguir que nuestros conductores de larga distancia internacional realicen su descanso semanal en casa. La conocida como 'vuelta a casa' es una perenne reivindicación de la asociación en la que se pretende que se realice una clara distinción entre la actividad de los transportistas de larga distancia y el resto de otros transportes por carretera de ámbito interno o de menor recorrido.

→ Posición de ASTIC

ASTIC está a favor de la flexibilización del reglamento 561. La asociación ha defendido y peleado desde hace años por un cambio en este sentido. Teniendo en cuenta la situación geográfica de nuestro país, esta normativa y su estricta aplicación perjudica especialmente a sus transportistas respecto a los de los demás países europeos. Y es que, aunque se aplica de la misma forma en todos los países miembro, los periféricos son los más damnificados en su ejecución.

La conciliación familiar de los conductores se ve afectada de forma directa al cumplir estrictamente el reglamento, obligándoles a realizar los descansos lejos de sus hogares.

→ Marco Normativo

La legislación vigente, en concreto el Reglamento 561/2006, provoca que un gran número de conductores de empresas españolas deban realizar los descansos semanales durante su trayecto, sin poder regresar a casa, por la limitación de seis periodos de 24 horas (144 horas) entre descansos semanales.

Esto también ocurre, incluso, cuando el transportista no ha agotado las 56 horas de conducción semanales, el límite máximo permitido que actualmente está establecido.

Nueva normalidad

Consejo de Europa

Comisión Europea

Proteccionismo

Vuelta a casa

Empresas buzón

Coronavirus

Parlamento Europeo

Deslocalización

Leal Competencia

Salario mínimo

Conductores

ERTEs

Créditos ICO

Dumping social

Mobility Package

Descanso en cabina

PWD (Directiva de Trabajadores Desplazados 96/71/EC)

→ Actividades de ASTIC

ASTIC ha trabajado en una propuesta que ha sido llevada ante la Unión Europea para intentar flexibilizar el reglamento 561 en relación con los descansos de los transportistas. Esta propuesta, conocida por todos los que trabajamos en el sector, tiene un claro objetivo que no es otro que conseguir que los descansos se realicen en sus hogares con sus familias.

El documento, con las recomendaciones de ASTIC, ha sido presentado formalmente en 2015 ante Violeta Bulc, comisaria de Transporte, con el respaldo del Ministerio de Transportes y de la IRU, así como a varios europarlamentarios.

Asimismo, ASTIC logró contar con el apoyo de otras asociaciones internacionales de transportistas de Portugal, República Checa, Irlanda, Lituania, Grecia y Polonia. El documento firmado por todas ellas refuerza la propuesta lanzada por ASTIC. De esta manera, se trataba de sumar fuerzas para conseguir una reducción drástica de las ocasiones en las que los conductores de larga distancia y sus camiones se vean obligados a permanecer más de 45 horas, de preceptivo descanso, en zonas de aparcamiento o infraestructuras que no están acondicionadas para ello.

La asociación ha propuesto que los transportistas de larga distancia internacional tengan la posibilidad de alargar su actual límite de seis periodos de 24 horas, hasta un máximo de nueve periodos de 24 horas antes del siguiente descanso semanal, lo cual se vería proporcionalmente ampliado (según hayan sido 7, 8 ó 9 los días empleados en trabajar desde el último descanso) en el tiempo de descanso a disfrutar.

La propuesta quiere dar respuesta a varios frentes que provocan que la profesión de transportista sufra una falta de incorporación al mercado laboral en todo el continente. La falta de descansos de calidad, así como una precaria conciliación laboral y personal de los conductores son los motivos por los que ASTIC propone una mayor flexibilización del reglamento para conseguir una mayor calidad de vida para nuestros profesionales.

Desgraciadamente, las propuestas de ASTIC no han sido recogidas por la posición del Parlamento y del Consejo, que no han aprobado medidas de tanto calado. Sin embargo, pese a los apoyos conseguidos, finalmente sólo se ha aprobado una pequeña flexibilización, de hasta dos horas, para alcanzar el centro de operaciones de la empresa donde tenga su base el conductor, previa la realización de una pausa suplementaria de 30 minutos.

Abanderados del sector

- Frente normativo
- A la vanguardia tecnológica
- Proyección pública

El Brexit**La interminable salida del Reino Unido de la UE**

Con la pandemia del coronavirus, el Brexit ha pasado a un segundo plano, pero sigue estando ahí, en un horizonte no muy lejano: el 1 de febrero de 2021. Esta es la fecha de ruptura definitiva del Reino Unido tras 47 años integrado en la UE, pero las negociaciones siguen su curso hasta Nochevieja, aunque un acuerdo amistoso continúa estando a años luz, en la misma tónica que ha imperado hasta ahora: años de intensas negociaciones, de un referéndum estrepitoso, de idas y venidas entre ambas partes y dentro del propio Parlamento británico, creando incluso una crisis dentro del Gabinete de Theresa May, predecesora del actual 'premier' Boris Johnson.

El primer ministro británico aprobó el pasado diciembre una ley que declara ilegal extender el periodo de transición más allá de febrero para acelerar el proceso con Bruselas lo más rápido posible. Hasta entonces, las libertades de circulación del mercado único (de mercancías, personas, servicios y capitales) continuarán vigentes en suelo británico. En caso de no haber acuerdo para principios de 2021, se produciría un divorcio a la gresca.

De ser así, el impacto será negativo para el comercio entre ambos lados del Canal de la Mancha, pero puede llegar a ser demoledor para el transporte por carretera si, además de no haber acuerdo, disparando los problemas que ya tendrán los controles aduaneros, resultase que no fuesen convalidables los permisos comunitarios para circular con nuestros vehículos por el Reino Unido. El 8% de los viajes internacionales de nuestras flotas tiene ese destino, pero para muchas empresas de ASTIC dicho país supone más del 20% de su cuenta de resultados.

→ Posición de ASTIC

Desde la Asociación, ante la salida del Reino Unido de la Unión Europea, abogamos por un acuerdo sólido y sensato que garantice el libre tránsito de mercancías y personas entre ambas partes. Un consenso que debe tener muy en cuenta al sector del transporte de mercancías y personas, en particular, al modo carretera, ya que jugará un papel crucial en la ronda de negociaciones. Las consecuencias prácticas para la economía de los estados miembro y la del propio Reino Unido dependerán del documento final que ratifique su salida en firme del Viejo Continente, no sólo en cuanto a aduanas y aranceles, sino también en la aplicación de la telaraña normativa sectorial relativa a tiempos de conducción y descanso, pesos y dimensiones, acceso a la profesión y al mercado, factores medioambientales y de seguridad, etc.

Una vez que se produzca el Brexit y, por tanto, la salida del Reino Unido de la Unión Aduanera de la que forma parte, nos preocupa profundamente cómo afectarán las nuevas aduanas de importación y de exportación a nuestras empresas de transporte internacional por carretera, que solicitan que se incluyan unos nuevos regímenes de autorización aduanera y arancelaria que garanticen una rápida circulación de mercancías y de los vehículos que las transportan.

Un colapso en los pasos fronterizos tendría consecuencias desastrosas para las economías nacionales de los países europeos y del país británico. Esta incertidumbre aboca al sector al abismo. Sea con o sin acuerdo, para poder evaluar correctamente el impacto que tendría en España, convendría recordar la relevancia del Reino Unido como socio comercial para nuestro país (fue el

cuarto a nivel mundial de España en 2015). Representa cerca de un 12% del valor de nuestras exportaciones y un 10% de nuestras importaciones hacia y desde la UE, contando así por un 8% de las toneladas por kilómetro que se producen por carretera para hacer efectivo dicha transacción entre ambos países.

Asimismo, hay que concienciarse de la importancia que tiene para el tránsito de bienes y servicios por carretera el Eurotúnel, entre Dover y Calais, que este año celebra su 25º cumpleaños. Cada año por esta puerta principal británica hacia y desde el continente, transitan casi dos millones de vehículos pesados, que representan 17% de todo el comercio de Reino Unido (alrededor de 150.000 millones de euros al año). Si se les obstaculizara el paso con retrasos aduaneros, elementos vitales como alimentos perecederos, medicamentos, no llegarían a supermercados, farmacias, hospitales, etc., como tampoco lo harían componentes de sectores industriales relevantes como la automoción, etc. con graves consecuencias para la vida diaria de los ciudadanos y el desarrollo económico.

Consideramos que un Brexit duro sería el síntoma más visible de la brecha que se está cocinando dentro de la Unión Europea, pero también dejaría en evidencia que, sin un eficaz y eficiente sistema de transporte por carretera, es muy difícil asegurar el crecimiento y la prosperidad de las sociedades modernas.

Tal es la preocupación que ha despertado día tras día, que España ya ha preparado un **plan de contingencia** en el plano normativo (vía Real Decreto-ley 5/2019, de 1 de marzo), logístico e informativo. Así, el Ejecutivo español concede, de manera general, seguridad jurídica a la salvaguarda de los intereses de los ciudadanos españoles y británicos y sobre el normal desarrollo de los flujos comerciales e intereses económicos de España en servicios financieros, aduanas, contratación pública, asistencia sanitaria, ciudadanía, entre otros, pero está

muy condicionada a la respuesta recíproca del Reino Unido. Según la disposición final sexta, no entraría en vigor si, con anterioridad a la fecha de ruptura, el Reino Unido y la UE llegan a un acuerdo formalizado de salida.

Aplaudimos que la clase política tome medidas preventivas, pero es también su responsabilidad y obligación llegar a un acuerdo de salida para evitar males mayores para todos.

Encontramos que la línea de actuación del Gobierno español es laxa ante este tema. Falta implicación gubernamental a la hora de crear y difundir la necesaria "didáctica" para afrontar un cambio tan radical como volver a tener aduana con el Reino Unido. Las implicaciones fronterizas reales para las empresas del sector del transporte, en forma de instrucciones o casos prácticos para saber reaccionar en los más que previsibles colapsos aduaneros, brillan por su ausencia en el Capítulo V (Sección 1ª, Artículo 25), cuando se afirma que "los vehículos de motor (...) exclusivamente utilizados para el transporte de mercancías por empresas transportistas establecidas en el Reino Unido podrán circular en carga por territorio español para realizar operaciones de transporte cuyo punto de salida y punto de llegada se encuentren respectivamente en el territorio del Reino Unido y en el territorio del Reino de España, o viceversa".

Asimismo, en el documento tampoco hay rastro de mención a los nuevos y caóticos trámites burocráticos de cruce de frontera que se vislumbran y que podrían ser paliados, en parte, mediante los cuadernos TIR, impulsados por ASTIC desde el nacimiento de la asociación en 1960, y su funcionamiento dentro del régimen TIR de Naciones Unidas. Hay que destacar que este documento aduanero, armonizado internacionalmente por convenio, se puede usar para viajes al Reino Unido desde el 30 de marzo, para agilizar el tránsito de mercancías entre países.

Abanderados del sector

- **Frente normativo**
- A la vanguardia tecnológica
- Proyección pública

La crisis del COVID-19**Transporte por carretera, sector estratégico y vital**

El pasado mes de julio conocíamos los reveladores resultados de la encuesta elaborada por la consultora de investigación de mercados y opinión pública GAD3 y la Fundación Corell acerca de la percepción de la sociedad sobre el transporte de mercancías por carretera en tiempos de coronavirus. El 97% de los encuestados considera que el transporte y la distribución ha desempeñado un papel vital durante la crisis del COVID-19.

Pero no sólo la opinión pública lo percibe así, sino también unos hechos que lo respaldan con creces. El transporte de mercancía de alimentación y productos de higiene aumentó por encima del 40% durante las semanas previas e inmediatamente posteriores a la declaración del Estado de Alarma, como así lo muestra la infografía elaborada por ASTIC, que agrupa diferentes datos de actividad del sector desde el pasado mes de marzo.

La cifra más relevante es que el transporte de bienes por carretera en la "nueva normalidad" continúa por debajo del 20% en comparación con el mismo periodo en 2019. Asimismo, el transporte de mercancía cargada de alimentación y productos de higiene aumentó por encima del 40% durante la declaración de Estado de Alarma, frente al mismo periodo en el ejercicio anterior.

Durante el confinamiento la actividad del transporte de mercancías por carretera pasó de registrar un aumento del +130% en el comienzo de la emergencia sanitaria, debido al consumo de alimentos y productos de higiene, a una caída del -50% sobre la actividad normal en la primera semana de abril.

Del mismo modo, el consumo de peajes internacionales se desplomó de manera drástica en la primera quincena del mes de abril, alcanzando casi un -52% el 20 de abril, recuperándose lentamente y estabilizándose a lo largo del mes de mayo en torno al -30%.

Con respecto al impacto económico del COVID-19 en el PIB, el mapa de calor de la UE sitúa a España entre los países más afectados, con un -22,4%, por encima de países como Francia (-12,8%) y Alemania (-9,6%).

Papel vital del TMC. Sin duda, el transporte por carretera ha jugado un papel vital para unir los centros de producción y la demanda de bienes de primera necesidad por parte de una sociedad. Si siempre ha sido así, mucho más evidente ha resultado en estas circunstancias tan insólitas e inesperadas para nuestra sociedad que atravesaba entonces las semanas más duras de la pandemia, y que sigue sufriendo la incertidumbre de unos tiempos convulsos con una crisis económica galopante que acecha nuestras vidas de forma transversal.

Dejando aparte las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, y el personal sanitario en todas sus facetas, el sector de transporte de mercancías por carretera ha sido uno de los pocos sectores productivos que ha visto sistemáticamente reconocida su importancia estratégica en todos los países y también a nivel supranacional. La efervescencia normativa desencadenada por los gobiernos europeos (y de todo el mundo) en relación con las restricciones de movilidad y de paso fronterizo ha sido inenarrable, con medidas del cariz más variado y muy frecuentemente poco estandarizadas de unos países a otros.

Sin embargo, desde el inicio, una y otra vez, siempre se han dictado dichas normas con una excepción concreta: los profesionales del transporte por carretera, particularmente si se dedican a la alimentación, la higiene o la sanidad y farmacia. Incluso la propia Comisión Europea animó a los Estados (y logró que estos, al menos en ese punto, siguiesen su recomendación) a establecer en los pasos fronterizos los llamados "Corredores Verdes" para permitir la mayor fluidez posible al tránsito de estos profesionales y sus vehículos. Es de esperar que algo de huella quede de todo ello para el futuro.

Desde una perspectiva más "economicista", las cifras nos avalan como sector estratégico y transversal para la actividad productiva y comercial. En particular para

el sector exterior de la economía: más del 70% de las exportaciones hacia Europa salen de España por carretera, garantizando el flujo logístico de bienes y servicios. Además, representamos directamente casi el 4% del PIB del país y empleamos a más de 850.000 personas.

Si algo ha puesto de relieve la crisis sanitaria para el transporte de mercancías por carretera es una visibilidad y un reconocimiento sin precedentes en la sociedad. El confinamiento y el parón económico han mostrado que gracias a la labor especialmente meritoria en circunstancias nada favorables (como en el inicio de la crisis con la escasez de EPIs para nuestros conductores y la asfixia financiera y destrucción del tejido empresarial), de las empresas que representamos y de sus empleados, los suministros esenciales para la población, la industria o el sistema sanitario han permanecido asegurados a pesar de las enormes variaciones que han experimentado la demanda y la producción.

Pese a todo, nuestros empresarios con sus vehículos, almacenes y personal especializado seguirán trabajando cada día para asegurar esos flujos que garanticen la sostenibilidad de nuestra economía y la continuidad de la sociedad del bienestar, en su conjunto.

Más protección y reconocimiento institucional.

Con motivo de esta infografía elaborada por ASTIC, la patronal decana del transporte internacional por carretera en España recuerda a la Administración que debe seguir protegiendo a los conductores profesionales ante el riesgo de rebrotes, y reclama una vez más el reconocimiento institucional, con hechos y no meras palabras, el carácter estratégico y transversal que desempeñan las empresas del sector para el desarrollo económico de España, y, especialmente, durante las semanas más duras de la crisis del COVID-19.

ASTIC subraya a los poderes públicos que sus conductores profesionales siguen activos y pide que aumenten su protección ante el incremento de contagios, con el fomento de la digitalización de documentos y la prohibición por vía de urgencia sanitaria de carga / descarga en las zonas de alta incidencia de rebrotes para evitar contagiarse.

Pese a la significativa caída de la actividad del transporte de mercancías por carretera y el aumento de los viajes en vacío y de la poca colaboración por parte de los cargadores para evitar que los conductores se infecten al realizar funciones que no le corresponden, los transportistas hemos seguido ahí, en ruta por la sociedad. Ante los rebrotes que se están produciendo en España, una vez más, los poderes públicos deberían intervenir decisivamente para reforzar las medidas de protección hacia este sector, para evitar contagios.

Huella económica del COVID-19 en el transporte por carretera.

En el escenario de "nueva normalidad", el sector del transporte de mercancías por carretera atraviesa una delicada situación tras ver mermar su cuenta resultados en 5.000 millones de euros a raíz de la pandemia, lo que representa un -17%, mientras que, a nivel global, esa cifra asciende a los 550.000 millones de euros, un 18% menos que en el ejercicio anterior, según la Unión Internacional de Transporte por Carretera (IRU).

En la misma línea, de acuerdo con una encuesta realizada por ASTIC a sus afiliados, el 40% de las empresas de transporte internacional por carretera afirma haber recurrido al ERTE para mantener su viabilidad y el 8% de ellas se ha visto obligado a despedir a trabajadores. Asimismo, el 56% estima el incremento de los kilómetros en vacío (improductivo) respecto a la media habitual en más de un 30%. El estrangulamiento económico que ha supuesto la pandemia hace que pidamos una vez más un plan de financiación proporcional y específica al tamaño de las empresas para su supervivencia y seguir desempeñando su principal función: conectar los centros de producción con la demanda.

Esfuerzo informativo y de asesoramiento a los afiliados.

Queremos realizar una especial mención y reconocimiento en esta memoria de actividad al ingente esfuerzo de labor informativa y de asesoramiento a los afiliados llevado a cabo por el personal de la Asociación, manteniendo siempre al día a los empresarios y otros afiliados de las novedades legales en España en todos los países de la Unión Europea y su entorno, tanto en aspectos laborales, sanitarios, documentales, restricciones, pasos fronterizos, etc., que se han sucedido vertiginosamente durante los meses de marzo, abril, mayo y junio de 2020.

Transporte por carretera en tiempos de confinamiento



El consumo de peajes internacionales bajó de forma drástica seguido de una lenta recuperación
Variación en % respecto a 2019



El transporte de mercancía de alimentación e higiene cargada ha aumentado en el confinamiento
Variación en % respecto a 2019



550.000 millones de euros de pérdida de facturación en transportes de bienes en el mundo a causa del COVID-19, según IRU.



#EnRutaPorTi

España ha registrado una caída aproximada superior a los **5.000** millones de euros.



Transporte pesado hacia Europa
Variación en % respecto a 2019

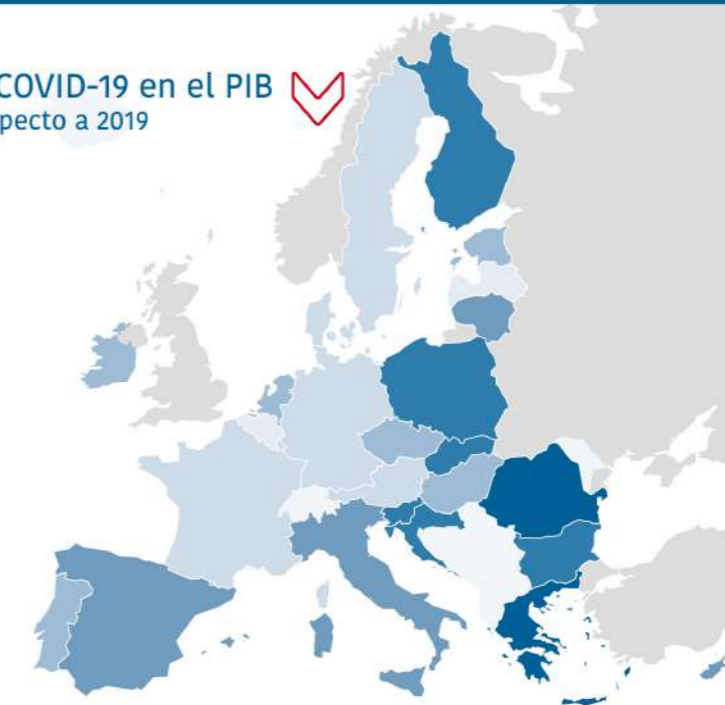
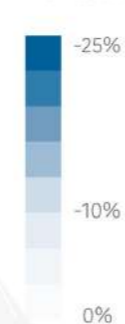


40% de las empresas de transporte internacional por carretera afirma haber recurrido al ERTE para mantener su viabilidad y el **8%** de ellas se ha visto obligado a despedir a trabajadores

80% considera que la reducción de las cotizaciones sociales sería la medida de ayuda al tejido empresarial más necesaria

56% estima el incremento de los kilómetros en vacío (improductivo) respecto a la media habitual en más de un **30%**

Incidencia del COVID-19 en el PIB
Variación en % respecto a 2019



Abanderados del sector

- Frente normativo
- **A la vanguardia tecnológica**
- Proyección pública

La Asociación de Empresas por la Movilidad Sostenible

Una Plataforma de geolocalización



En enero de 2019, ASTIC se unió a la creación de la Asociación de Empresas por la Movilidad Sostenible (EMS), junto a entidades tan relevantes como Nacex, Alsa, Cruz Roja Española, Bridgestone o El Corte Inglés, un foro que agrupa a todas las organizaciones que apuestan por impulsar una movilidad sostenible, contribuyendo a la Agenda 2030 y a un crecimiento sostenible desde el punto de vista económico, social y medioambiental.

Esta entidad trabaja con directivos y responsables de distintas áreas como innovación, responsabilidad social corporativa, recursos humanos, IT, gestores de movilidad, operaciones, que están liderando el cambio dentro y fuera de sus organizaciones para impulsar la movilidad sostenible en la sociedad.

Asimismo, en mayo de 2020, EMS creó la Plataforma de Empresas por la Movilidad Sostenible, que ASTIC apoyó. Con el fin de facilitar y contribuir a mejorar

las condiciones de trabajo de todos los profesionales durante el plan de desescalada, esta iniciativa ofrece información útil sobre todos los servicios disponibles en cada momento.

Se trata de una herramienta de geolocalización que busca mostrar, de forma gratuita y unificada, información de actualidad sobre cualquier negocio: estaciones de servicio, puntos de recarga, talleres, restauración, tiendas, hoteles, etcétera. Ha servido de gran ayuda para que los conductores puedan encontrar lugares para comer, descansar y pernoctar.

Cuenta con información específica de cada servicio geolocalizado relativa al COVID-19: si está abierto o no, qué horario tiene, si ofrecen medidas de protección a los clientes o usuarios, la disponibilidad de entrega a domicilio, los tipos de pago aceptados o si existen horas prioritarias para personas de riesgo.

Abanderados del sector

- Frente normativo
- A la vanguardia tecnológica
- **Proyección pública**

Encuentro institucional de los presidentes de CEOE y ASTIC

El crecimiento empresarial como base del transporte sostenible



De izda. a drcha., Antonio Garamendi, presidente de CEOE, y Marcos Basante, presidente de ASTIC. Madrid, febrero 2020

Marcos Basante, presidente de la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC), y Antonio Garamendi, presidente de CEOE, mantuvieron un encuentro institucional el pasado febrero en el que debatieron sobre la actualidad empresarial y política que preocupan a los empresarios de España. Entre otros temas, Basante comentó con Garamendi medidas para la activación de reformas que fomenten el crecimiento empresarial, especialmente en este sector que sufre una preocupante atomización. Coincidieron ambos en subrayar que sin un tamaño medio de empresas asimilable al de los países más competitivos de la UE, será imposible superar los retos que demanda la movilidad del futuro: sostenibilidad ambiental, a través de la renovación de flotas; social, con la mayor integración laboral de la mujer en el sector y la adecuada formación y evolución del personal encuadrado en dichas empresas, como también la sostenibilidad económica con la fortaleza financiera necesaria para afrontar las inversiones necesarias en equipamiento y tecnologías. ASTIC afronta estos retos integrada en CEOE y formada por las mayores empresas de transporte de mercancías y pasajeros por carretera españolas en vehículos y volumen de facturación. Basante trasladó a Garamendi que el sector en España aporta el 4% a la riqueza nacional, más de 10.000 millones de euros en impuestos, da empleo a medio millón personas y se encarga de gestionar el 75% de las exportaciones a Europa.

Por otra parte, ASTIC celebra la defensa que CEOE realiza de los intereses de sus empresarios en línea al fomento del crecimiento empresarial como base de la mayor productividad del sector. "No puede ser que el sector en España se base en la existencia decenas de miles de microempresas constituidas por tres vehículos, de media, lo que lleva a una preocupante falta de equilibrio en los procesos de negociación con proveedores y clientes y que tiene un reflejo poco equiparable con los países europeos de nuestro entorno, debido a la existencia de más de 50 convenios colectivos; sumado a la pérdida de fuerza en las negociaciones ante las Administraciones", afirmó Basante. Ambos presidentes, coincidieron en señalar que la neutralidad tecnológica sobre leyes y normas que lleven a la transición energética debe ser una máxima para nuestros gobernantes. "No necesitamos, ni queremos que, a base de impuestos y tasas, empuje al sector a un cambio del modelo que, a día de hoy, es técnicamente inviable. Nuestros empresarios son los primeros que quieren emitir menos CO₂ (90% menos en emisiones de gases contaminantes y 20% menos en emisiones Co₂, frente hace 20 años), porque supone un menor gasto de combustible y un menor impacto en su cuenta de resultados", concluyó Basante.

Abanderados del sector

- Frente normativo
- A la vanguardia tecnológica
- **Proyección pública**

Resumen de la actualidad para los afiliados

La colaboración de los asociados de ASTIC es importante, pues gracias a ellos y a la Universidad Carlos III con la que colaboramos, se obtiene información predictiva y valiosa para el sector del transporte por carretera.

→ Servicios

Proporcionamos varios servicios a nuestros 200 afiliados:

Circulares

- Notas y flashes informativos (se ha redoblado el número de 2019)

- Nueva regla de salarios
- Descanso en cabina
- Restricciones a la circulación
- Modificación del baremo sancionador
- Ciberseguridad y nuevo Reglamento sobre Protección de Datos (RGPD)
- Evolución del mercado laboral
- Nueva ley de relación con las administraciones públicas
- Evolución del mercado exterior: principales países de origen y de destino.

Resúmenes

- Resumen de prensa diario y semanal del sector económico
- Resumen semanal del Consejo de Ministros (cada viernes)

Información privilegiada

- Información privilegiada y especializada de los organismos relevantes como IRU, CEOE y Cepyme, a los que pertenece ASTIC.

Abanderados del sector

- Frente normativo
- A la vanguardia tecnológica
- Proyección pública

Astic en los medios

La comunicación se ha convertido para ASTIC en un área importante en el trabajo diario de la asociación, ya que nuestro objetivo es hacer bien las cosas y, además, contarlos para profundizar en nuestra capacidad de influencia. ASTIC ha centrado su labor, por un lado, en que sus acciones sean conocidas y reconocidas por la sociedad en su conjunto y, por otro, en que el sector del transporte vaya adquiriendo un reconocimiento equiparable a su importancia en la economía, como sector estratégico y vertebrador de la misma.

Por esta razón, desde el área de comunicación hemos trabajado en posicionar a ASTIC como referente de opinión en los asuntos más importantes en los que trabajamos día a día. Hemos realizado en el último año una intensa actividad de comunicación con 22 notas de prensa difundidas sobre temas de vital importancia para el sector: la crisis del COVID-19; el impacto económico del Pròces en el transporte de mercancías por carretera; la creación del Ministerio de Transportes,



Sobre impacto del 'pròces'



Sobre impacto del COVID-19

Movilidad y Agenda Urbana; la aprobación definitiva por parte del Parlamento Europeo de la primera parte del Paquete de Movilidad; la presentación del informe de ASTIC De lo legal a lo legítimo en el crecimiento internacional de las empresas de transporte; el primer procedimiento de infracción al Reino Unido tras el Brexit, entre otros temas.

En 2019 en términos totales, si bien el número total de impactos ha descendido levemente (3% en comparación con 2018 (1.199 frente a 1.248), llegando a una audiencia total de 150 millones de personas, ASTIC ha ganado presencia en medios audiovisuales, con 5 impactos en televisión (frente a 3 en 2018), destacando los servicios informativos de medios relevantes como TVE y Antena 3 (Espejo Público y Antena 3 Noticias), y cuatro intervenciones en radio (Radio Intereconomía y Capital Radio).

ASTIC se sigue posicionando como referente en el sector en medios generalistas y económicos como Expansión, El Economista, Cinco Días y agencias de noticias como EFE y EP entre otros, destacando las tribunas de opinión en las que alza la voz sobre temas de actualidad.

En la distribución de impactos, sigue la tendencia de los últimos años de aumentar el porcentaje de apariciones en medios generalistas y financieros, un +2%, con respecto al pasado año (46% vs 44%).

La fidelización de los medios de comunicación económicos/empresariales con ASTIC es un hecho y seguiremos trabajando para continuar siendo uno de los referentes del sector en el análisis de la actividad sobre transporte por carretera.

ASTIC se marca como objetivo seguir optimizando las oportunidades informativas que vayan surgiendo, como el Brexit, el Paquete de Movilidad y la reconstrucción del tejido empresarial tras el confinamiento a causa del

coronavirus, entre otras, para mantener la presencia en medios generalistas y económicos, a la vez que nos proponemos profundizar en la faceta de análisis, que ha quedado patente ya en 2019 con 9 tribunas de análisis en medios económicos y 27 columnas de opinión en medios sectoriales.

Por otra parte, ASTIC ha completado su estrategia de comunicación basada en Observatorios de actuación, como el del transporte e infografías como la del "Transporte por carretera en tiempos de confinamiento", para subrayar una vez más el papel estratégico y vital del sector en la economía de España.

→ Actuaciones de empresas afiliadas a ASTIC para luchar contra el Covid-19



ALSA se une al plan 'Cruz Roja Responde' colaborando en la limpieza de su flota de vehículos



GRUPO PRIMAFRIO #EquipoPrimafrio #EnRutaPorTi #EsteVirusLoParamosUnidos



GRUPO MAZO #EstoNoTienequePARAR #NosotrosNoParamos



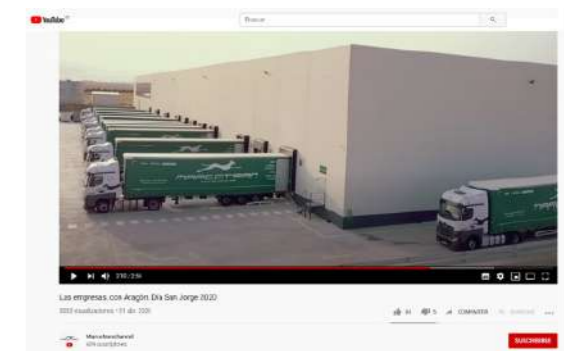
XPO LOGISTICS



GRUPO SESÉ Miles de conductores están trabajando cada día para transportar bienes esenciales para luchar contra el Covid-19, y para dar soporte en farmacias, supermercados, tiendas, etc. Sólo algunos de éstos son del Grupo Sesé, pero todos son nuestros "héroes"



DISFRIMUR Disfrimur sigue en la carretera y refuerza sus acciones sociales para distribuir productos de primera necesidad #EstoNoTieneQueParar "Seguimos en ruta por ti"



MARCOTRAN Levantar el ánimo, mantener la autoestima y recordar que somos una comunidad con mucho pasado, mucho presente y mucho futuro. Una comunidad que sigue adelante, con rasmia y genio. De eso que tanto tenemos los aragoneses. Algo que se refleja en nuestras empresas, en nuestros trabajadores, en nuestros ciudadanos

Abanderados del sector

- Frente normativo
- A la vanguardia tecnológica
- Proyección pública

Sexto aniversario de ASTIC como miembro de Pacto Mundial

ASTIC renueva su compromiso con Pacto Mundial (ONU)



La Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC) renovó el pasado marzo su compromiso como miembro de Pacto Mundial en el marco de su sexto aniversario como miembro asociado. El presidente de ASTIC, Marcos Basante, y el entonces presidente de Pacto Mundial, Ángel Pes, mantuvieron un encuentro simbólico para reafirmar la renovación del compromiso de la patronal con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), al que también asistió Susana Sanchiz, directora del Proyecto Promociona de CEOE.

ASTIC, que celebra este año su 60 aniversario, es la primera asociación del transporte por carretera de España que se adhirió en 2014 al Pacto Mundial de Naciones Unidas, una iniciativa internacional para la promoción de los Derechos Humanos, las Normas Laborales, el Medio Ambiente, la Lucha contra la Corrupción y los Objetivos de Desarrollo Sostenible entre las empresas.

La patronal del transporte internacional por carretera se enorgullece de continuar siendo socios de Pacto Mundial por sexto año, haber cumplido ya con tres informes de progreso, y comunicar a la entidad vinculada a Naciones Unidas la renovación de nuestro compromiso con los Objetivos de Desarrollo Sostenible y de nuestros afiliados, las empresas de transporte por carretera y logística más importantes de España.

"Esto nos empuja a seguir trabajando por entender mejor el entorno en el que operamos para ser más eficientes como compañía y más sostenibles respecto al entorno

De izda. a drcha., Ángel Pes, expresidente de Red Española del Pacto Mundial, y Marcos Basante, presidente de ASTIC.

social y medioambiental en el que operamos", afirmó Marcos Basante, presidente de ASTIC.

"Para la Red Española del Pacto Mundial es una satisfacción contar con socios que son organizaciones empresariales de referencia, como ASTIC, que apuestan por una gestión, propia y de su sector, basada en los Diez Principios del Pacto Mundial y en la contribución a la Agenda 2030. El papel de ASTIC en este momento y en este contexto es muy relevante: por una parte, liderar el trabajo sectorial del transporte por carretera con un enfoque de ODS es fundamental para alcanzar el éxito y, por otra, se trata de una actividad económica de gran relevancia en nuestro país, con retos y papeles protagonistas que adoptar ante los retos que propone la Agenda 2030", aseguró Ángel Pes, el entonces presidente de Pacto Mundial.

Asimismo, ASTIC presentó los avances de la Asociación en relación con el ODS número 5, sobre Igualdad de Género, ante la presencia de Susana Sanchiz, directora del Proyecto Promociona de CEOE. "Es muy importante que asociaciones como ASTIC, referente en el sector del transporte internacional por carretera, sigan reafirmando su compromiso con el cumplimiento de los ODS de Pacto Mundial, en especial, para acabar con la desigualdad de género en esta profesión y favorecer las condiciones laborales para una mayor integración de la mujer", indicó Sanchiz.

Entre las principales acciones que ASTIC ha realizado para cumplir con los ODS destacan:



1 **FIN DE LA POBREZA**

✓ Petición a la ONU para declarar el 19 de diciembre como el Día del Transporte, para divulgar entre la población la importancia del transporte como base del comercio, siendo éste un pilar fundamental para erradicar la pobreza

7 **ENERGÍA LIMPIA Y NO CONTAMINANTE**

✓ Acuerdo con Gasnam, asociación que fomenta el uso del gas natural y renovable en la movilidad, tanto terrestre como marítima, en la Península Ibérica y participación en distintos foros sobre movilidad y energías alternativas

13 **ACCIÓN POR EL CLIMA**

✓ Constitución de la Fundación Francisco Corell, en defensa del medio ambiente, Convenio Transport & Environment para una mayor transparencia en el sector. Los camiones han reducido un 20% las emisiones de CO₂, debido a la innovación tecnológica

2 **HAMBRE CERO**

✓ Convenio de colaboración con FESBAL, para facilitar que las empresas afiliadas de ASTIC transporten productos, sin ningún coste, a los Bancos de Alimentos federados de España para su reparto a las personas más necesitadas

8 **EMPLEO DECENTE Y CRECIMIENTO ECONÓMICO**

✓ Con el proyecto "Un Scania, Un Árbol", nuestro asociado Scania Ibérica se compromete a plantar, proteger y mantener un árbol por cada camión o autobús vendido por la empresa, remarcando el compromiso con la sostenibilidad ambiental

15 **VIDA DE ECOSISTEMAS TERRESTRES**

3 **SALUD Y BIENESTAR**

✓ "Si conduces, estira", una iniciativa realizada junto con FREMAP (Mutua Colaboradora con la Seguridad Social) sobre hábitos saludables en el ejercicio de las profesiones de transporte

9 **INDUSTRIA, INNOVACIÓN E INFRAESTRUCTURA**

✓ ASTIC, pionera en la digitalización del CMR o carta de porte digital, burocracia y el sistema e-Licita. Start-up Trucksters: busca mejorar la calidad de vida de los conductores profesionales

16 **PAZ, JUSTICIA E INSTITUCIONES SÓLIDAS**

✓ ASTIC es una de las impulsoras del Truck Friendly Movement, movimiento de carácter social cuyo objetivo es trabajar por mejorar la percepción social del sector del transporte de mercancías por carretera

4 **EDUCACIÓN DE CALIDAD**

✓ Adhesión a la Alianza para la FP Dual de la Fundación Bertelsmann. Ciclo de Transporte y Logística en el IES Clara del Rey y en los distintos puestos asociados a dicha formación en empresas de primer nivel del sector (Alsa, Stef, Dachser y El Corte Inglés)

10 **REDUCCIÓN DE LAS DESIGUALDADES**

✓ ASTIC realiza un informe jurídico y económico: "Perspectivas cruzadas, de lo legal a lo legítimo en el crecimiento internacional de las empresas del transporte", sobre la deslocalización de las empresas del sector

17 **ALIANZAS PARA LOGRAR LOS OBJETIVOS**

✓ ASTIC, única Asociación de Transporte española que adoptó en el Congreso de la IRU, celebrado en Budapest en 1996, la Carta de la IRU para un Desarrollo Sostenible, acorde con las recomendaciones de la Cumbre de la Tierra (Rio de Janeiro, 1992)

5 **IGUALDAD DE GÉNERO**

✓ Becas para mujeres, 40% del alumnado del Máster en Transporte Internacional de ASTIC son mujeres, en un sector con 2% de presencia femenina. Participación en 50&50 Gender Leadership Advisory, en sus distintos foros de CEOE

11 **CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES**

✓ Promovemos un uso responsable del transporte y abogamos por una última milla sostenible, con vehículos alimentados por energías alternativas y optimización de recursos. El transporte ejerce de eje vertebral de las ciudades y de las políticas de movilidad urbana

12 **PRODUCCIÓN Y CONSUMO RESPONSABLES**

✓ Cursos de conducción eficiente, reduciendo así el consumo de energía y haciendo un transporte más sostenible. Nuestros afiliados tienen la flota más renovada del parque automovilístico y el sector es líder en inversiones en tecnologías de la información

ASTIC ESTÁ INTEGRADA Y ES MIEMBRO ACTIVO EN:

OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE **ASTIC: DOS INFORMES DE PROGRESO DE PACTO MUNDIAL**

ASTIC es la primera asociación española del transporte miembro del Pacto Mundial, que cuenta con dos Informes de Progreso: 2015-2017 y 2014-2015

- La petición a la ONU para declarar el 19 de diciembre como Día del Transporte, para divulgar entre la población la importancia del transporte como base del comercio, siendo éste un pilar fundamental para erradicar la pobreza.
- Convenio de colaboración con FESBAL para facilitar que las empresas de ASTIC transporten productos, sin ningún coste, a los Bancos de Alimentos federados de España para su reparto a las personas más necesitadas.
- Adhesión a la Alianza para la FP Dual. ASTIC impulsa el Ciclo de Transporte y Logística en el IES Clara del Rey y en los distintos puestos asociados a dicha formación en empresas de primer nivel del sector (Alsa, Stef, Dachser y El Corte Inglés).
- Impulso para la incorporación de mujeres al sector. 40% del alumnado del Máster en Transporte Internacional de ASTIC son mujeres, en un sector con sólo 2% de presencia femenina. Participación en 50&50 Gender Leadership Advisory, en sus distintos foros de CEOE.

- El cambio estatutario de ASTIC en 2016 incluyó un nuevo código ético y de buen gobierno, inspirado en los Diez Principios del Global Compact de Naciones Unidas, en sintonía con el compromiso de ASTIC con la Red Española del Pacto Mundial.
- ASTIC realiza un informe jurídico y económico, en el marco de la reducción de las desigualdades: "Perspectivas cruzadas, de lo legal a lo legítimo en el crecimiento internacional de las empresas de transporte", sobre la deslocalización de las empresas sectoriales.
- Constitución de la Fundación Francisco Corell en defensa del medio ambiente. Convenio Transport & Environment para una mayor transparencia en el sector. Los camiones han reducido un 20% las emisiones de CO₂, debido a la innovación tecnológica.
- ASTIC es una de las impulsoras del Truck Friendly Movement, movimiento de carácter social cuyo objetivo es trabajar por mejorar la percepción social del transporte de mercancías por carretera.



4
FORMACIÓN

Formación

- Apuesta por la Formación continua

Apuesta por la formación continua

Los conductores, nuestro valor activo máspreciado

Las acciones de formación tienen una gran relevancia en las actividades de la asociación, especialmente aquellas que van destinadas a la mejora de la calidad profesional de los conductores. Tanto desde el aspecto de la seguridad vial, como desde la eficiencia energética y la actualización normativa.

Ante el problema global de la falta de personal adecuado en varias áreas de las empresas de nuestra asociación, ASTIC mantiene su compromiso de cualificar a nuestros profesionales con planes de formación, en los que la Asociación ha canalizado y gestionado más de 2,5 millones de euros desde el 2011.

Somos conscientes de la importancia de adecuarse a los nuevos tiempos, con las nuevas tecnologías para lograr una conducción vial eficiente. Por esta razón, ofrecemos cursos formativos de carácter obligatorio y opcional, a petición de los Afiliados, específicos del sector, enfocados a conseguir una mayor seguridad vial y mejor eficiencia energética; los conductores son instruidos de manera que se minimice su impacto medioambiental y se maximice la seguridad para ellos, sus pasajeros o su carga, así como para el resto de los usuarios de la carretera; también se imparten cursos de tacógrafo digital y tiempos de conducción; CAP; prevención de riesgos laborales en la empresa de transporte, normativa de carga y estiba, etc.

Hasta la fecha, en 2020 se han impartido 60 cursos frente a los 54 del pasado ejercicio, lo que significa un incremento del +11%. También la Asociación ha logrado un aumento del 5,5% en alumnos formados este año (570 en comparación con 540 en 2019).

ASTIC velará por la dinamización de estos cursos formativos entre todos sus Afiliados para lograr una mayor afluencia y potenciará el desarrollo de cursos de interés general como idiomas, ofimática, entre otros.

Por encima de todo queremos destacar las dos ediciones del primer Máster en Transporte Internacional: La primera edición fue bajo la dirección académica de IMF Business School (2018-2019) y la segunda del Foro de Logística Escuela de Negocios Logísticos (2019-2020), instituciones que cuentan con un claustro de profesores constituido en su mayoría por profesionales en activo de reconocido prestigio en el sector de la logística y el transporte, tanto a nivel nacional como internacional.

En la primera edición, se matricularon 12 alumnos, una cifra que ASTIC consiguió superar en la segunda, con 14 alumnos (+16,6%). Se trata de una titulación de postgrado dirigida a profesionales, directivos y mandos intermedios, que quieren orientar su trayectoria laboral en las áreas de expansión e internalización de empresas de distintos sectores, exportación, logística y directivos, managers y especialistas en transporte internacional de mercancías.

Entre los objetivos más destacados están: entender el marco global de referencia donde se desarrollan las relaciones comerciales en la actualidad y situar las áreas de libre comercio y uniones aduaneras en las que se agrupan los países, sus peculiaridades, etc. Otros elementos de vital importancia para el futuro sectorial son la internacionalización de las propias empresas, la igualdad de género y el respeto al medio ambiente según los principios del Pacto Mundial, del cual ASTIC es miembro activo.

El Máster en Transporte Internacional cuenta con el aval de ASTIC, miembro español de la International Road Union (IRU), la Fundación Corell, la Unión de Operadores de Transporte Comodal (U.O.T.C.), el Pacto Mundial de Naciones Unidas y prestigiosas empresas del sector que son miembros de la Asociación y que figuran entre las más importantes del país, en cuanto a facturación y número de vehículos, relacionadas con la logística y el transporte internacional.



Hemos apostado por la formación e-learning creando un Campus ASTIC virtual contando con proveedores como ACF Innove para cursos de Carga y Estiba y AT Transportista para cursos de Gestor de Transporte y Obtención de ADR a los cuales se puede acceder a través de la web de ASTIC.



Entidades organizadoras



Financiado por



Coordinación académica



Entidades colaboradoras



Formación

- Apuesta por la Formación continua

Alianza para la Formación Profesional Dual

Impulso del empleo juvenil de calidad



A la izquierda, Juan Carlos Tejeda, director de Formación CEOE, y Marcos Basante, presidente de ASTIC

Durante 2019 y 2020, nuestro compromiso con nuestro valor activo máspreciado, nuestros conductores profesionales, ha seguido plasmado en la Alianza para la Formación Profesional Dual, a la que ASTIC se adhirió en septiembre de 2018, para fomentar el empleo de calidad entre los jóvenes en el sector del transporte.

La Alianza para la FP Dual es una red estatal de empresas, instituciones y centros educativos que tiene como objetivo fomentar e impulsar la Formación Profesional Dual en España. Creada por la Fundación

Bertelsmann, la CEOE, la Cámara de Comercio de España y la Fundación Princesa de Girona, la Alianza tiene a día de hoy más de 900 miembros adheridos que tienen un objetivo común: posicionar la FP Dual como una formación de calidad y de futuro en nuestro país.

La Asociación de Transporte Internacional por Carretera (ASTIC) se ha adherido a esta red de Alianza para el fomento de la FP Dual junto empresas, asociaciones empresariales, centros educativos e instituciones para contribuir con sus propias iniciativas al desarrollo de la

FP Dual en España. En este sentido, ASTIC cree que el desarrollo de la FP Dual es fundamental para poner en contacto y formar a perfiles intermedios con las empresas que demandan, cada vez más, a este tipo de profesionales.

ASTIC y sus empresas de transporte afiliadas, participan en un marco de colaboración en el que sus miembros se comprometen a desarrollar voluntariamente actuaciones encaminadas a impulsar este sistema de aprendizaje que se adapta a las necesidades reales de las empresas.

“El crecimiento de las empresas de transporte que representa ASTIC, las más importantes de España en cuanto al volumen de facturación y número de empleados, se basa en el desarrollo y crecimiento de estos puestos de profesionales intermedios que, en muchas ocasiones, son las más difíciles de cubrir por lo que este tipo de iniciativas, ya muy consolidadas en países el norte de Europa, tienen mucho recorrido todavía en España”, asegura Marcos Basante, presidente de ASTIC.

Formación

- Apuesta por la Formación continua

Proyecto Piloto de FP Dual del Ciclo formativo de Logística y Transporte en el IES Clara del Rey de Madrid

De la mano de la Alianza para la FP Dual, ASTIC lidera esta iniciativa con el apoyo de un grupo de grandes empresas como Alsa (transporte de viajeros), Dachser, Stef (Transporte de Mercancías) y el Corte Inglés (parte logística), el IES Clara del Rey de Madrid, con gran experiencia en el desarrollo de la FP Dual y con visión estratégica sobre el desarrollo de talento y competencias 4.0 en el sector, y la Consejería de Educación de la Comunidad de Madrid. Tras más de un año y medio de planificación conjunta, en noviembre de 2019 se puso en marcha el proyecto piloto colaborativo de FP Dual, adaptado específicamente a las necesidades del transporte por carretera, para la formación de perfiles técnicos muy demandados por las empresas asociadas de ASTIC, y con el que la patronal del transporte en España reafirma su compromiso con la creación de empleo juvenil de calidad.

Ramón Valdivia, director general de ASTIC, visitó a los alumnos del Ciclo de Logística y Transporte del citado centro académico para motivarles como futuros profesionales del sector del transporte. "La demanda de movilidad por parte de la sociedad aumentará para 2050 en un 60% en mercancías y en un 80% en pasajeros y nuestro sector necesita nuevos profesionales para poderla satisfacer y afrontar los nuevos retos que plantean las nuevas tecnologías", explica Valdivia.



→ Ciclo Formativo de Grado superior Transporte y Logística



AÑO 1 CURSO ACADÉMICO: IES Clara Rey desde Sep 2019 - junio 2020

- Hemos realizado Talleres para diseño de acción tutorial (participan tutores, empresas y centro)
- Desarrollo de acciones formativas especializadas por parte de ASTIC y las empresas promotoras del proyecto
- Ciclo de charlas temáticas a aprendices (foco en competencias transversales)
- Ciclo de visitas a las empresas y píldoras formativas (foco en competencias técnicas y tendencias de sector)

AÑO 2 CURSO ACADÉMICO Formación empresas ALSA, DACHSER, STEF y EL CORTE INGLÉS Sep 20 - junio 2021

Selección por parte de aprendices de las empresas donde tienen preferencia de realizar su formación en el segundo año y entrevistas por parte de las empresas a los candidatos.

ASTIC ha participado con este proyecto en el IV Premio Alianza para la FP Dual.

Formación

- Apuesta por la Formación Profesional Dual

Formación

- Apuesta por la Formación Profesional Dual

**→ Webinars y talleres formativos**

- 20 de abril - "Situación del Transporte Internacional por Carretera provocada por la crisis del COVID 19", impartido por José Manuel Pardo, profesor del MTI y director técnico de ASTIC.
- 23 de abril - "Seguridad y movilidad en Transporte por carretera", impartido por Francisco Paz, profesor del MTI y Director de Relaciones Institucionales de la Academia del Transportista.
- 30 de abril - "El contrato de transporte internacional. CMR", impartido por Francisco Sánchez-Gaborino, Doctor en Derecho y Asesor Jurídico de ASTIC.

- 7 de mayo - "Oportunidades de la transformación digital en la Logística 4.0", impartido por Carlos Hernández Barrueco, logístico, escritor y formador que atesora una amplísima experiencia práctica en este campo.
- 17 de junio "Supply Chain Visibility", impartido por Óscar López, Director General de FIELDEAS "Con más de 15 años de experiencia en el ámbito de las tecnologías, la práctica totalidad de su carrera ha estado vinculada a las tecnologías móviles y su aplicación a las organizaciones, tanto en el sector público como privado.

Combatiendo la falta de conductores de larga distancia

→ Cursos en el catálogo de especialidades del SEPE

Con el objetivo de paliar la acuciante y estructural carencia de conductores profesionales que afecta al sector en España (unos 10.000), ASTIC ha incluido dos cursos en el catálogo de especialidades del Servicio Público de Empleo Estatal (SEPE) para darles una formación adecuada. "Formación integral para conductores profesionales de mercancías por carretera" y "Formación específica para conductores profesionales: movilizaciones de cargas e idiomas".

Actualmente estamos en fase de introducción junto con los sindicatos en el Catálogo de Especialidades formativas en modalidades mixtas con teleformación.

→ Formación integral para conductores profesionales de mercancías por carretera

Esta acción formativa pretende que los alumnos adquieran las competencias necesarias para conducir y gestionar vehículos industriales pesados de las categorías C1 + E, consiguiendo la acreditación de la Dirección General de Tráfico para conducir este tipo de vehículos de forma segura y eficiente, así como respetando el medio ambiente y evitando gastar consumibles como pueden ser neumáticos, frenos, cadena cinemática, con el fin de alargar la vida de estos elementos.

Con una duración total de 270 horas entre contenidos teóricos-prácticos, esta primera formación integral comprende tres módulos: Conducción de vehículos industriales pesados. Categorías C1+E; Certificado de Aptitud Profesional Inicial (CAP) y Conducción Eficiente y Segura. Prevención de Riesgos Laborales (PRL) en la conducción.

→ Formación específica para conductores profesionales: movilizaciones de cargas e idiomas

Este segundo programa formativo tiene como objetivo que los alumnos adquieran los conocimientos necesarios que exige la normativa vigente en materia de carga, descarga, estiba y desestiba de la mercancía en general, así como de las mercancías peligrosas en particular, todo ello para conseguir la máxima productividad y seguridad en el desarrollo de la competencia profesional de los conductores. Asimismo, en este curso adquirirán competencias lingüísticas en inglés.

Con una duración total de 150 horas entre teoría y práctica, este curso abarca 3 módulos: Estiba y sujeción de la carga en el transporte de mercancías por carretera. Normativa asociada; Mercancías Peligrosas (Básico + Cisternas), e Inglés Elementary.

ASTIC seguirá apostando por la formación académica relevante de su valor activo máspreciado, sus empresas asociadas y sus conductores profesionales, y paliar así en cierta medida la falta de vocaciones en el territorio nacional que se sitúa en 15.000 y que se prevé que ascienda hasta los 45.000 para 2030.

5

**GARANTE DE
SUS ASOCIADOS**



Garante de sus asociados

- Servicio al afiliado

Propuestas eficaces para nuestros miembros

Acceso a nuevas tecnologías

La labor asociativa de ASTIC es la base de su trabajo. Su lema se fundamenta en dar respuestas a las necesidades de sus afiliados. La asociación busca soluciones a los problemas de los socios proporcionándoles diferentes salidas para que éstos ahorren tiempo en todos los trámites diarios a los que tienen que hacer frente.

El último servicio lanzado por ASTIC, junto con Setir, ha sido el e-CMR. Este nuevo sistema digital permite que todos los portes en camiones equipados con este sistema puedan ser seguidos y analizados en tiempo real por toda Europa a través de dispositivos móviles. Asimismo, reduce notablemente los tiempos de gestión y seguimiento de la mercancía transportada, unifica los procedimientos, elimina el papel, reduce los errores en

indicaciones de la carta de porte y se acorta el tiempo de validación del servicio. Además, el nuevo e-CMR cumple con todos los requisitos legales y técnicos para su utilización en las mismas condiciones a la carta de porte actual.

ASTIC también selló un acuerdo de colaboración en materia de servicios financieros al transporte internacional con CaixaBank. Esta alianza tiene como objetivo mejorar las propuestas financieras a las grandes empresas de transporte por carretera. Con este acuerdo, los transportistas tendrán acceso a la tarjeta VISA SETIR, una tarjeta de crédito con todas las ventajas del banco y dirigida especialmente a empresas y profesionales del sector del transporte.

Asimismo, ASTIC continúa ofreciendo los servicios de años anteriores, como es el caso de Burotrans.es, que es un servicio de comunicación electrónica certificada para las empresas del sector de transporte por carretera. Esta nueva herramienta permite la firma de contratos y documentos certificados vía online y SMS con todas las garantías jurídicas, ahorrando tiempo y agilizando los trámites burocráticos, a la vez que contribuye con el medio ambiente, a través del ahorro anual en toneladas de papel.

Otro de los nuevos servicios que ASTIC ofrece a los asociados es la Bolsa Privada de Cargas. Consiste en la primera bolsa de cargas a camiones exclusiva para empresas con flota propia que facilita la optimización de las mismas en un entorno de colaboración y seguridad, evitando los viajes en vacío. En colaboración con Wtransnet, ASTIC responde a las necesidades de los afiliados en un entorno de colaboración y seguridad.

Además, la asociación informa de los cambios normativos regulatorios que puedan afectar al transporte internacional por carretera. En su empeño por ofrecer a sus afiliados la mejor atención, ASTIC

proporciona un asesoramiento y auditoría gratuitos en seguros para afiliados que cubre por completo el equilibrio de riesgos y coberturas. Se trata de un servicio personalizado que concluye con un dictamen que proporciona a la empresa un conocimiento profundo en materia aseguradora que mejoran los costes y completan las coberturas, ante los múltiples riesgos que una empresa como las asociadas a ASTIC afrontan cada día.

Otro de los servicios más utilizados por los afiliados es la asesoría jurídica. Entre los temas tratados están los trámites sancionatorios de Reino Unido, Alemania e Italia, entre otros.

→ SETIR.

Nace de la mano de ASTIC en 1994, dedicada por completo al servicio de las empresas transportistas, tiene como objetivo prestar el mayor número de servicios a las empresas de transporte nacional e internacional por carretera, tanto de mercancías como de viajeros.

En estos últimos años, se ha reconducido su trayectoria para lograr su viabilidad económico-financiera, así como la comercial. A sus tradicionales servicios de gestión de peajes y recuperación de impuestos, se han añadido nuevos servicios y ofertas de producto para atender a las necesidades cambiantes que las empresas de transporte por carretera van generando en función de sus propios mercados.

SETIR cuenta con recursos humanos y técnicos especializados en el sector que le hacen ser una empresa líder en la prestación de servicios, en constante innovación, SETIR trabaja para desarrollar nuevos servicios que cubran las necesidades de sus clientes.

En 2015, SETIR cambió sus oficinas al centro de transportes de Coslada para acercarse así a los transportistas.



**Garante de
sus asociados**

- Servicio al afiliado

En el camino hacia la transparencia

Plan de Compliance

→ **PLAN DE COMPLIANCE:** Hemos diseñado, elaborado e implantado un Manual de Corporate Compliance penal para la asociación y todas sus organizaciones o sociedades que incluye los siguientes aspectos:

- Identificación de las actividades de la sociedad en cuyo ámbito puedan ser cometidos los delitos que deben ser prevenidos.
- La puesta en funcionamiento de protocolos o procedimientos que concretan el proceso de formación de la voluntad de la persona jurídica, de adopción de decisiones y de ejecución de las mismas, así como modelos de gestión financiera para impedir la comisión de los delitos a prevenir.
- Establecimiento de un Código Ético y un sistema disciplinario que sancione adecuadamente el incumplimiento de las medidas que establezca el modelo.
- El canal de denuncias.
- La verificación periódica del modelo y sus eventuales modificaciones cuando se pongan de manifiesto infracciones relevantes de sus disposiciones o cuando se produzcan cambios en la organización, estructura societaria o actividad desarrollada que los haga necesarios.



6

**RETOS
2025**

Objetivos para el futuro

ASTIC, adaptación y renovación del sector

El trabajo desarrollado por la asociación en sus casi 60 años de historia es un bagaje que permanecerá intrínseco en nuestra organización. Sin embargo, desde ASTIC consideramos vital adaptar y modernizar nuestra estructura operativa para aumentar la eficiencia de nuestro trabajo diario. En la senda hacia la modernidad, ASTIC ha modificado su imagen corporativa con el objetivo de transmitir un perfil más moderno, pero sin dejar de lado el carácter internacional y la historia de nuestra asociación.

Hemos trabajado en la mejora de las condiciones de nuestros afiliados para transformar nuestra asociación en una organización capaz de adaptarse a los nuevos tiempos. Por esta razón, varios son los temas que nos marcamos como objetivos para los próximos años.

➔ 1. Responsabilidad Social

ASTIC conoce la importancia de operar como un organismo comprometido en el triple desempeño de la RSC (económico, social y medioambiental). ASTIC, como asociación de referencia en el sector del transporte por carretera, tanto a nivel nacional como comunitario, se marca como objetivo difundir esta forma de trabajo, comprometida con el entorno y el desarrollo sostenible, no sólo entre sus asociados,

sino también entre sus homólogos, buscando cambiar la imagen que la sociedad tiene del transporte por carretera.

Por otra parte, ASTIC continúa manteniendo su firme compromiso y apuesta decidida por difundir e impulsar el Truck Friendly Movement, movimiento de carácter social sin ánimo de lucro que trabaja por la mejora de la percepción social del sector del transporte de mercancías por carretera. Asimismo, pretendemos fomentar la convivencia responsable en nuestras carreteras, porque somos conscientes del aumento del volumen de vehículos de carga pesada que transitan por las vías. Nuestra actuación se basa en las líneas de Seguridad Vial, Eficiencia – Medio Ambiente, Tecnología del Vehículo, Profesionales al Volante, Normativa y Sensibilización Social.

La sociedad actual exige mayor implicación de las empresas con el entorno en el que operan, ASTIC tiene en su mano trabajar para que el sector dirija sus esfuerzos en esta dirección. Por esta razón, se compromete a seguir trabajando en la Responsabilidad Social Corporativa como eje fundamental de crecimiento de las empresas en la actividad del transporte por carretera.

Retos
2025

- Líneas de trabajo

Objetivos para
el futuroASTIC,
adaptación y
renovación del sector

→ 2. Apuesta por la modernización

La idiosincrasia de ASTIC es una combinación de tradición y apuesta por el futuro. Nuestra tradición es la carta de presentación ante los diferentes organismos con los que la asociación trabaja en su día a día. Sin embargo, ASTIC no olvida la importancia de estar a la vanguardia de todos los cambios que la sociedad experimenta en este mundo globalizado.

Los afiliados de ASTIC se caracterizan por ser pioneros en todos los avances relacionados con su flota del

transporte, sin ir más lejos: los megacamiones. La asociación quiere impulsar ese espíritu emprendedor de nuestros afiliados, por ello trabajamos por informar y apostar por las nuevas tecnologías, tanto para nuestros socios, como en nuestro trabajo diario. Todo lo que venga unido a un aumento de productividad y competitividad es bueno para nosotros como asociación, pero también para el conjunto de la sociedad que se beneficia de las mejoras.

Para afrontar el futuro y la modernización es importante una buena formación. Desde ASTIC se tiene en cuenta esta premisa y se considera vital la formación de sus asociados. Los idiomas, la gestión responsable o programas de liderazgo empresarial constituyen la base de una formación acorde a los nuevos tiempos.

→ 3. Representatividad

Nuestro empeño seguirá siendo el reconocimiento de nuestro sector como actividad estratégica. Si bien es cierto que hemos conseguido que las

diferentes administraciones nos tengan en cuenta en todo lo relativo al transporte por carretera y se nos considere importante tácticamente para el desarrollo económico, todavía no hemos logrado que ese reconocimiento se refleje de cara a la sociedad.

Nuestra línea de trabajo para los próximos años será conseguir un reconocimiento formal como sector estratégico.

No dejaremos en el intento de concienciar a los poderes públicos y los diferentes partidos políticos de la importancia de nuestra actividad como generadora de empleo, progreso y bienestar para los ciudadanos.

La creación de un Ministerio de Transportes ayudará a impulsar al sector al lugar que se merece gracias a su carácter vertebrador.

→ 4. Afiliación

ASTIC se marca como objetivo para los próximos años refrendar el orgullo de pertenencia entre sus afiliados. Ser socio significa no estar solo ante los avatares que surgen en la profesión. ASTIC se compromete con su afiliación en la defensa de los intereses del sector. La unión hace la fuerza, y bajo este lema la asociación seguirá trabajando para mejorar las condiciones de nuestros afiliados presentes y futuros dentro de nuestra actividad.

Dentro de la operativa de ASTIC para dar soporte a los afiliados, además de todos los servicios puestos en marcha para simplificar todos los trámites posibles que acarrea la actividad. El e-CMR ya es una realidad, pero seguimos trabajando en otros sistemas como el TIR EPD.



→ Ramón Valdivia,
director general de
ASTIC.



→ Antonio Jiménez,
socio fundador de
TRANSMOTA.



→ Juan Carlos
Arocas, director de
Transitalia España.



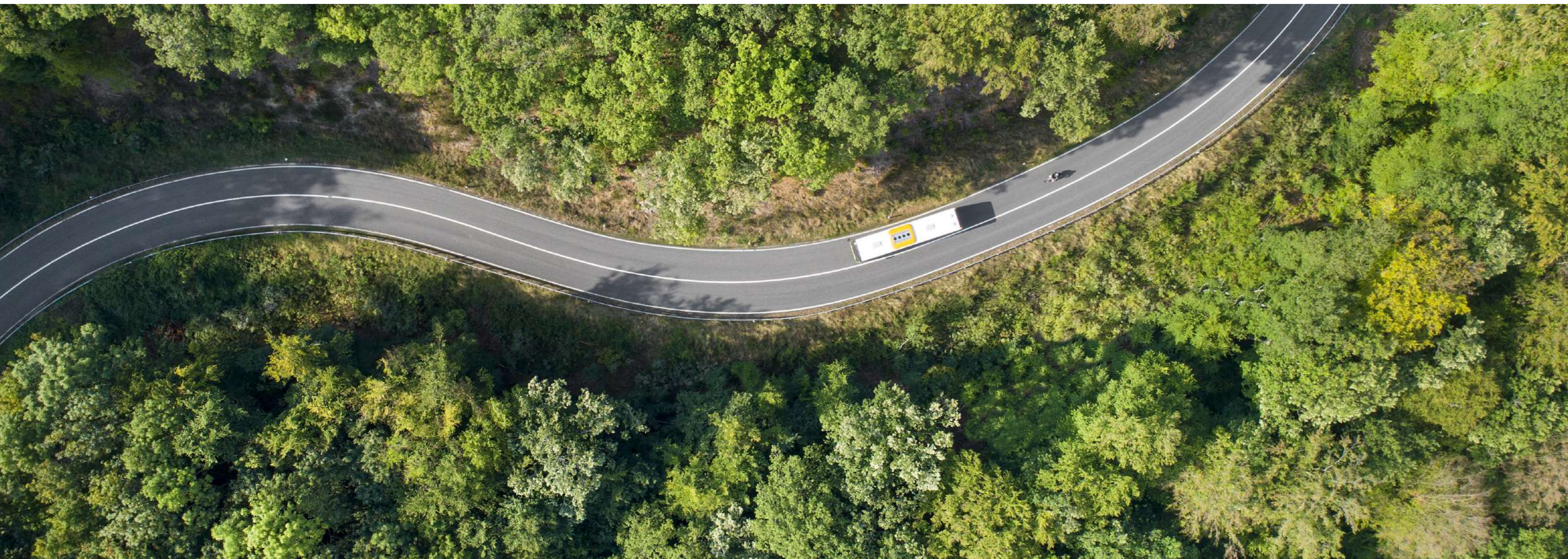
→ José Esteban
Conesa, consejero de-
legado de Primafrio.



C/ Príncipe de Vergara, 74
Edificio de la CEOE
28006 Madrid

Tel. 91 451 48 01 / 07
info@astic.net

www.astic.net





MEMORIA DE
ACTIVIDAD