



SIL 2016 / 12-13

El Salón Internacional de la Logística y de la Manutención (SIL) de Barcelona cumple la mayoría de edad superando las expectativas

La patronal Astic alerta de nuevo sobre la ausencia del transporte en el debate político

Basante, reelegido presidente, persevera en la defensa del sector como “estratégico” para el desarrollo económico y vuelve a exigir un ministerio independiente de Fomento

► A las puertas de la repetición de las elecciones generales, la patronal Astic alerta de nuevo sobre la ausencia del transporte en el debate político. Marcos Basante, reelegido presidente, persevera en la defensa del sector como “estratégico” para el desarrollo económico y vuelve a exigir un ministerio específico, independiente de Fomento.

ALFONSO ALDAY. Madrid

Cuando apenas quedaba un mes para la repetición de las elecciones generales, la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (Astic) alertó de nuevo sobre la “ausencia del transporte en el proceso electoral”.

Así de contundente se mostró Marcos Basante, reelegido presidente de la patronal para los próximos cinco años en el marco de la Asamblea General de la organización empresarial, celebrada el pasado 3 de junio en Madrid.

Basante, fiel a los objetivos marcados cuando cogió las riendas de Astic en 2012, incidió en la necesidad de defender el sector como estratégico, lo que ayudaría a fortalecer las exportaciones nacionales, que ya superan más del 22 por ciento del PIB español. “No podemos seguir siendo el patito feo y nos tendrán que empezar a tener en consideración”, aseguró el empresario, tras lamentar que “el tema político está tan enrarecido que hemos pedido cita a los distintos grupos y ni nos las están dando”. En esta línea, volvió a reclamar la creación de un Ministerio de Transporte, independiente de Fomento, que atienda las necesidades del sector, así como un descenso de la “asfixiante” presión fiscal en forma de bajada de impuestos y cotizaciones a la Seguridad Social.

En clave nacional, tampoco pasó por alto la posible eliminación del mínimo de tres vehículos para el acceso al mercado, en el punto de mira de Competencia, cuyos efectos serían “devastadores”. Basante se mostró optimista, ya que hay argumentos jurídicos de peso para mantener dichos requisitos. “Nuestro sector nunca puede estar liberalizado, y menos en España, con dos presiones fiscales distintas, algo que no sucede en Europa”, recaló el empresario. En su intervención



BASANTE, reelegido presidente de Astic, conversa con Joaquín del Moral (Fomento).



LA Asamblea de Astic congregó a cerca de un centenar de empresas del sector. FOTOS: A.A.

también hizo un aparte para hablar del “atropello” de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia durante la inspección llevada a cabo hace años, que el tiempo ha demostrado que fue “arbitraria”. Basante lamentó que “lo peor es que no saben lo que somos, ni lo que representamos”, para concluir que “no se pueden crear estamentos que no sirven para nada”.

MEGACAMIONES

En cuanto a los megacamiones, confesó sentirse “incómodo”, ya que al final “no se ha hecho lo que se dijo”, es decir, una prueba piloto, y “ha salido de forma precipitada y mal, con bastante responsabilidad para los que están poniendo los camiones”. Llegados a este punto, advirtió que “los clientes lo que sí

quieren son las 44 toneladas y no saben por qué medio llegar a ellas”. En su opinión, “es un debate que hay que afrontar de forma más racional. Y cuando lleguen, tendrá que ser paulatinamente”, con un claro aviso al cargador: “tendrán que poner algo de su parte, como son las horas de carga y descarga, la morosidad o el contrato de transportes”. En caso contrario, “tendremos una conflictividad grande en el sector”, auguró Basante.

En el capítulo de inversiones, Astic reclamó al Gobierno un desembolso

Basante: “Los clientes lo que sí quieren son las 44 tm y no saben por qué medio llegar”

Frente normativo

Seguridad Social. El Gobierno aumentó en octubre de 2015 en más de un 80% las cuotas que tienen que abonar las empresas.

Euroviñeta. La transposición de esta norma difiere mucho en función de un país u otro. El caso más polémico es el de Reino Unido.

Régimen de módulos. Hasta el 31 de diciembre de 2017 podrán permanecer en este régimen las empresas de transporte con facturaciones inferiores a los 125.000 euros anuales.

‘Céntimo sanitario’. El llamado ‘céntimo sanitario’, declarado ilegal por el Tribunal de Luxemburgo en febrero de 2014, se reembolsará a todos los transportistas que hayan presentado los recursos correspondientes.

‘Vuelta a casa’. Astic ha llevado a instancias europeas una propuesta para flexibilizar la normativa sobre tiempos de conducción y descanso, con el respaldo de Fomento, de la IRU y de varios europarlamentarios.

de más de 6.600 millones de euros en infraestructuras, con el objetivo de “asignar al transporte por carretera la importancia económica y social que tiene”.

Por último, el presidente de Astic también alertó sobre el reto que supondrá para el sector la llegada de plataformas de economía colaborativa, que “no tienen regulación y se cargan el sistema establecido”.

En cuanto al compromiso de sostenibilidad, la labor de difusión de los valores en RSC de Astic ha sido reconocida por Pacto Mundial, que ha otorgado a la patronal de transporte internacional la distinción de Socio Prescriptor al incorporar a la red una nueva organización.

Astic, que ha trabajado en la senda de la sostenibilidad, se ha marcado como línea a seguir, para esta nueva legislatura al frente de Marcos Basante, la Responsabilidad Social Corporativa y sus tres vertientes, económica, social y medioambiental.

Estas líneas estratégicas tienen entre sus objetivos “conseguir que el transporte por carretera sea considerado por el Gobierno y la sociedad en general como una actividad estratégica veteadora de la economía y sociedad del país”, concluyó el presidente de la organización empresarial.



Marítimo / 14

Los *megacarriers* buscan nuevas oportunidades en el transporte intermodal a la conquista de la cadena logística



Marítimo / 15

Los puertos de la Bahía de Algeciras y Valencia exigen costes bajos para fidelizar los tráficó de transbordo



OVIDIO DE LA ROZA (CETM), JOAQUÍN DEL MORAL (FOMENTO) Y RAMÓN VALDIVIA (ASTIC).



LOS EMPRESARIOS CHARLARON DISTENDIDAMENTE EN LA PAUSA CAFÉ DE LA ASAMBLEA ANUAL DE ASTIC.



JESÚS MARCO (MARCOTRAN) Y JOSÉ LUIS OLIVELLA (ASEBUTRA)



OBESO (NEFARINTER), OCHOA (FUNDACIÓN CORELL) Y ESCRIBANO (UNIV. CARLOS III).



BORJA DE TORRES (ACOTRAL) Y ANDRÉS HERBADA (TCS TRANS).



DONAT (TRANSDONAT), FLANQUEADO POR RAMÓN Y AGUSTÍN MORERA (Ttes. CAMPILLO) Y ARNEO (ATFIRE).



JOSÉ MANUEL PARDO Y SÁNCHEZ-GAMBORINO (ASTIC), JUNTO A IGNACIO NEVADO (FUNDACIÓN CORELL).

“Debería haber una Directiva común en el ámbito de la UE, porque esto es un desastre”

Europa centró el debate entre los empresarios del transporte internacional por carretera, donde la vigencia del espacio Schengen se sitúa como su máxima preocupación. Las medidas proteccionistas por parte de algunos países europeos ya están teniendo consecuencias en los transportistas españoles que cruzan Europa. El presidente de Astic subrayó que “debería haber una Directiva común, de una vez por todas, porque esto es

un desastre”, tras poner el foco en “la inseguridad jurídica, las trabas y carga burocrática a la que se enfrentan los transportistas al traspasar las fronteras de los Estados miembro, que comienzan a tener consecuencias en el sector que vertebra la UE”. El salario mínimo en Francia, que entrará en vigor el 1 de julio, y la apertura por parte de la CE del procedimiento de infracción a Reino Unido por la euroviñeta, fueron los temas principales de preocu-

pación entre los asociados. Respecto a lo segundo, Basante calificó el anuncio como “la mejor de las noticias que nos impulsa para seguir luchando para eliminar esta discriminación de origen para los transportistas españoles”. No hay que olvidar que desde el anuncio de su implantación, Astic activó todos los mecanismos legales para denunciar esta práctica, llegando a contratar al bufete de abogados de Bruselas Clayton & Segura, que

presentó formalmente sus denuncias ante la CE. Un representante del bufete explicó el proceso en la asamblea. Otro de los temas abordados fue la flexibilización del reglamento 561 sobre tiempos de conducción y descanso, más conocida como la ‘vuelta a casa’, objetivo que se ha marcado el presidente de Astic para su nueva legislatura, al igual que seguir trabajando para lograr el apoyo al crecimiento del tamaño medio de las empre-

sas, generadoras de más de un tercio del empleo en el sector, y lograr que la carretera se sitúe como el eje central de la intermodalidad. Por su parte, el director general de Transporte Terrestre de Fomento, Joaquín del Moral, que participó en la asamblea, destacó la “mejoría” del sector y volvió a defender la necesidad de modificar la normativa de tiempos de conducción y descanso para posibilitar el regreso de los transportistas a casa.