



The logo for 'astic' features a small icon of the Spanish flag (three horizontal stripes of red, white, and red, with three yellow stars in the center) to the left of the word 'astic' in a bold, blue, sans-serif font.

MEMORIA DE
ACTIVIDAD

MADRID, 2018



SUMARIO

1	2	3	4
Carta del Presidente	Carta del Director General	Astic en ruta <ul style="list-style-type: none">• Quiénes somos• Organigrama• Video corporativo	Abanderados del Sector <ul style="list-style-type: none">• Frente normativo• Compromiso sostenible• Proyección pública
5	6	7	
Formación <ul style="list-style-type: none">• Apuesta por una conducción eficiente	Garante de sus asociados <ul style="list-style-type: none">• Servicio al afiliado	Retos 2025 <ul style="list-style-type: none">• Líneas de trabajo	



“Combatimos para que en el escenario económico nuestra voz no siga siendo ignorada. Combatimos para que este sector pueda dejar atrás la fragmentación en miles y miles de microempresas, para que crecer y fortalecerse no sea un objetivo imposible entre los empresarios del transporte por carretera. Empresarios que, con sus propios medios humanos y materiales, estén preparados para dar la batalla de la carretera en el siglo XXI.”

Marcos Basante
Presidente de ASTIC

Estrabismo virtuoso



Marcos Basante
Presidente

Soy empresario. Empresario del sector del transporte por carretera. Y también soy, y me enorgullezco enormemente de ello, Presidente de la asociación decana del transporte español, ASTIC. Desde muy joven, he creído firmemente en la necesidad del asociacionismo empresarial, por muchas razones, aunque no es este texto el más apropiado para desarrollarlas. Mi trayectoria así lo atestigua.

En ambos entornos, en el puramente empresarial y en el organizativo, como responsable del desarrollo de las empresas que encabezo y como miembro activo de eso que algunos llaman “agentes sociales”, en este mundo asociativo empresarial que ahora nos ocupa, he creído que para poder alcanzar nuestros objetivos es muy aconsejable, diría que imprescindible, tener puesto un ojo en el futuro -a cinco, diez o veinte años vista- y otro ojo en el día y mes de la fecha -los costes de hoy, las noticias de hoy, los vehículos de hoy...-. Lo que podríamos llamar, en uno de esos términos cortos y chocantes, tan de moda hoy día, un “estrabismo virtuoso” que mira al horizonte en el que se funde a lo lejos la carretera al mismo tiempo que vigila el bache que hay que esquivar con el volante justo delante.

Creo que “alcanzar objetivos” es la suma de crecer y consolidar, tanto para las cuentas de resultados y logros empresariales como para retos y victorias sectoriales. El nuestro, y creo sinceramente que en otros sectores también ocurre, es un segmento de la actividad económica tremendamente regulado, tanto a nivel europeo como nacional, autonómico y hasta municipal. Desde aspectos que tienen que ver exclusivamente con los propios vehículos que utilizamos, como con la energía que empleamos para moverlos o los profesionales de los que disponemos, sin olvidar la interacción con el resto de usuarios de las infraestructuras, la seguridad vial, el intercambio modal... un largo etcétera.

Por ello, no podemos cerrar los ojos al hecho de que las normas, leyes y reglamentos que se están “cocinando” hoy en cualquiera de esos ámbitos marcarán el desarrollo de nuestra actividad y, por ende, de nuestras empresas en las próximas décadas. Debemos pues tratar de influir en lo que esas normas y reglamentos contengan en sus textos de forma que por un lado, y esto no es lo menos importante, no cer-

cenen la posibilidad de desarrollo de nuestras empresas y, por otro lado, si puede ser, que impulsen y favorezcan el crecimiento de una actividad como la nuestra, en sintonía con lo que demanda la propia sociedad en la que nos movemos, ávida, por una parte, de más y más movilidad -de personas y de mercancías -y de más y más cuidado del medio ambiente por otro. Debemos ser eficaces, sí, pero sin olvidar, la exigencia de ser cada vez más eficientes, que, traducido, quiere decir "a costes más competitivos".

¡Pero atención! para que nos pueda de veras interesar lo que el futuro nos depara como empresarios del transporte por carretera -y en consecuencia a todos nuestros empleados, proveedores, clientes, etc.- debemos asegurar que para entonces, cuando ese futuro llegue, nuestra casa esté aún en pie. Ese es el "ojo en el ahora" que mencionaba más arriba. Siendo conscientes de la coyuntura actual que, contrariamente a lo que cabría esperar por el crecimiento de la actividad, no trae buenas nuevas para las cuentas de resultados, debemos también tener siempre en cuenta las "corrientes de fondo" que van a marcar el devenir de nuestra actividad como empresas individuales y como organizaciones empresariales.

Dichas corrientes son: por un lado, el crecimiento constante de la demanda de movilidad (de bienes y de personas) que las sociedades desarrolladas están experimentando, y que todas las previsiones coinciden en que dicha tendencia no sólo no va a remitir, sino que su ritmo se acelera; y por otro, la más que palpable disminución de nuevas vocaciones de conductores y de otros profesionales dispuestos a trabajar en nuestro sector.

No debemos olvidar otra de esas "tendencias de fondo", como es la exigencia de la sociedad de minimizar el impacto ambiental de cualquier tipo de actividad, pero, muy en concreto, la derivada del transporte.

Conjugar todo ello no parece nada fácil, desde luego, pero es que, además, tendremos que hacerlo manteniéndonos

rentables. A excepción de esto último, de todo lo demás se van a estar preocupando las administraciones públicas sin duda, y la normativa y legislación que produzcan estará siempre tintada por esas líneas. Y ello debido tanto a su exposición como políticos a la opinión pública (sobre la que hasta ahora, como sector, no hemos tenido la menor influencia) como por el hecho de que no pueden disimular su predilección por el modo ferroviario, en oposición a la carretera. No en vano, casi todas las grandes operadoras ferroviarias continúan siendo públicas. Y deficitarias.

Por tanto, hay que tener presente que deberemos hacer más con menos recursos, con menor impacto ambiental, con menos apoyo normativo... aunque todo ello no tiene por qué significar con menores márgenes. La digitalización, las nuevas tecnologías de comunicación y tratamiento de datos son una magnífica oportunidad para, con costes ridículos, hacer factibles tremendas mejoras de productividad.

Claro todo eso pasa por un requisito previo: que las leyes, reglamentos y normas no asfixien la voluntad de crecimiento empresarial. Pasa por apostar de veras por un tejido empresarial con el suficiente fuste como para afrontar semejantes retos y capaz de establecer estrategias *win-win* con sus proveedores y, sobre todo, con sus clientes que deben convencerse, más pronto que tarde, que el transporte no es un "mal necesario", sino la llave maestra para hacer crecer la amplitud de sus mercados.

Con este entramado en mente voy a trabajar en mi empresa y voy a seguir conduciendo la actuación de ASTIC, sin dejar de mirar con el otro ojo a las cuentas de explotación de este mes como de todos los meses, y de pelear contra los intentos de otros grupos de presión que tratan de arrinconar nuestro modelo sectorial y mantenerlo rodeado de depredadores externos y trufado de caníbales internos.

Nadie dijo que sería fácil.

Emplearse a fondo



Ramón Valdivia
Director General

El pasado año nuestro Presidente, en este mismo espacio, se refería a la excepcional combinación de tradición y vanguardia que adorna tanto a ASTIC como, y ello es muy significativo, a los miembros que la conforman.

En el ejercicio que recoge la presente memoria se dan precisamente dos ejemplos significativos de ello: por un lado, celebramos el medio siglo de la implantación definitiva en España, de la mano de ASTIC, del convenio TIR de Naciones Unidas, del que nuestra asociación es la garante ante el Estado español hoy en día como lo fue desde aquel tiempo; mientras que por otro, estamos en plena fase de lanzamiento de la digitalización de los documentos e-CMR/Carta de Porte electrónica, que en nuestro país han venido también de la mano de ASTIC. Nuestra asociación puede ya presumir para siempre de haber llevado a cabo la primera ejecución de la historia del transporte por carretera de un viaje internacional amparado en esa nueva tecnología.

Tenemos ahora ante los ojos, en formato digital -como mandan los tiempos- una nueva edición de la memoria de actividades de ASTIC en el año 2018. Más allá de las cifras concretas de actividades de formación, notas informativas, circulares, infografías, resúmenes de prensa, estudios, análisis, Indicador Adelantado ASTIC etc. etc., presentados a nuestros miembros a lo largo del año y fiel reflejo de la actividad que podríamos llamar "de crucero" que la asociación viene desempeñando, quiero subrayar la especial dedicación que la coyuntura



legislativa que está atravesando el sector del transporte internacional (y nacional también) ha supuesto para todos nosotros en estos meses.

En los últimos días de mayo de 2017 se conocieron casi simultáneamente tanto el contenido literal de la propuesta de la Comisión Europea para modificar la normativa relativa a nuestra actividad -el famoso "Paquete de Carretera" o "Mobility Package" como les gusta titularlo en Bruselas- como el borrador del Reglamento de Ordenación de Transporte Terrestre (ROTT). Ambas medidas normativas llegaron con bastante retraso, un año largo en caso europeo y qué decir de un reglamento, el español, cuyo borrador (aún no aprobado y que sigue discutiéndose) complementa una ley como la LOTT que lleva en vigor desde mediados de 2013.

Sin olvidar sentencias sobre "descansos en cabina", "regla de los tres camiones -y los cinco autobuses-", "salarios mínimos" y otras novedades legislativas como las de protección de datos o la que regula la estiba de la carga, por no citar las que tienen que ver con el modelo impositivo del combustible, los "módulos" o las cargas de seguridad social para conductores profesionales asalariados.

Nos hemos empleado a fondo en todas ellas, en todos los frentes. Con las administraciones públicas españolas y europeas -a nivel del ejecutivo y del legislativo y, como saben muchos de nuestros miembros también en las salas de justicia- sin olvidar en ningún momento los medios de comunicación tanto sectoriales como, y en esto con mucho más ahínco, en los medios generalistas, donde la voz de nuestro sector brilla históricamente por su ausencia.

Es imposible que un documento como esta memoria de actividades pueda recoger en toda su dimensión la actividad real de la asociación, pero sí puede servir de resumen de los frentes abiertos y de los logros conseguidos. Animo al lector a comprobarlo.

Para muestra, basta decir aquí que las posiciones defendidas por ASTIC en relación a muchos de los retos europeos -vuelta a casa, trabajadores desplazados, cabotaje...- forman parte de lo que defiende nuestro Gobierno en el Consejo europeo y muchos de nuestros europarlamentarios en el lado del poder legislativo de la UE. Y no sólo los nuestros, sino también organizaciones sectoriales y representantes políticos de países como Irlanda, Portugal, Dinamarca, Holanda o Grecia han apostado, del mismo lado, por medidas que favorezcan el transporte internacional por carretera, haciéndolo más eficiente, más seguro y más sostenible tanto económicamente, como social y medioambientalmente. En este último párrafo, en nombre del equipo que me enorgullezco de dirigir, quiero dar las gracias a todos los miembros de la asociación que nos han ayudado a avanzar en nuestra labor, con consejos, con colaboración y también, muy importante, con sus críticas constructivas.



3

ASTIC EN RUTA



3

Astic en ruta

- Quiénes somos
- Organigrama
- Video corporativo

Quiénes somos

Fundada en 1960, ASTIC es la asociación más antigua 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 Fomento, como son el Comité Nacional de Transporte por Carretera, la Comisión de Intermodalidad y Consejo de Transporte Terrestre.

La faceta 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.



Asociación de Transporte Internacional por Carretera
ASTIC - agrupa a las grandes empresas del sector desde 1960,
 todo en transporte de mercancías como de viajeros

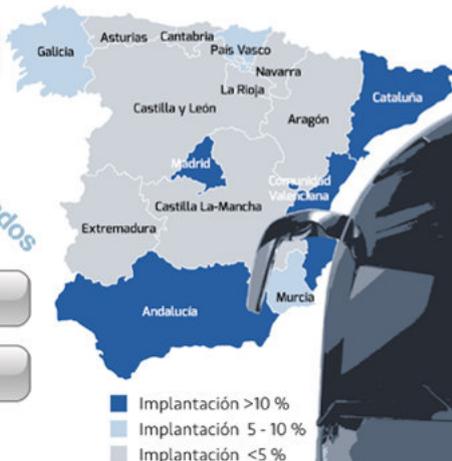
Perfil de la empresa asociada a **ASTIC**

100 empleados
28 millones € de facturación
80 vehículos propios

ASTIC, si fuese una empresa,
 sería la 11ª de España
 por número de empleados



Presencia de **ASTIC**
 en las CCAA



565.000

21.900

3



ASTIC trabaja desde su fundación con voluntad de servicio que se ha materializado también en la creación en 1997 de la Fundación Francisco 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, 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.

3

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

The image shows the front of a white truck, likely a commercial vehicle, with its headlights on. A large blue rectangular overlay is positioned in the center, containing the number '4' and the text 'ABANDERADOS DEL SECTOR'. The background is a blurred cityscape at dusk or dawn.

4

ABANDERADOS DEL SECTOR



4

Abaderados del sector

- **Frente normativo**
- Compromiso sostenible
- Proyección pública

Mobility Package (Paquete de Movilidad)

Una hiperregulación que abrumba al sector

En línea con su Programa de Trabajo 2017 (Work Programme), en mayo de 2017, la Comisión Europea propone una serie de iniciativas para regular la competencia de los operadores establecidos en diferentes países para establecer un marco legal y evitar el abuso de los conductores.

Los objetivos son: hacer el tráfico más seguro, impulsar la tarificación inteligente en las carreteras, reducir las emisiones de CO₂, la polución y congestión del aire, luchar contra el empleo ilegal y garantizar condiciones laborales y descansos apropiados para los trabajadores. Estas iniciativas están conectadas con la estrategia por una Unión Energética de Resistencia, la transición europea a la economía de mínimos de carbono y a la estrategia por una movilidad de emisiones mínimas.

La Comisión Europea presentó el paquete de movilidad en 2 partes:

- 1) Una comunicación que destaque el plan a largo plazo para distribuir una movilidad limpia, socialmente justa y competitiva para todos los ciudadanos europeos.
- 2) Un paquete de 8 medidas legislativas que modifican el reglamento del sector del transporte por carretera en Europa, tanto para mercancías como para viajeros. Se proponen cambios en:

- Mejorar el acceso al mercado europeo de transporte por carretera: revisión de su normativa y también la del acceso a la profesión del transporte por carretera (Regulations 1071/2009/EC and 1072/2009/EC 2009)
- Mejorar la legislación social de transporte por carretera: revisión de la regulación 2006/561/EC de los tiempos de conducción y descanso y de la regulación 2016/165/EU de tacógrafos.
- Normativa de concesión de líneas regulares de autocares de pasajeros. Revisión de la Directiva 1073/2009 de reglas comunes para el acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses.

Además, se propone una aplicación específica de la directiva de trabajadores desplazados al sector de la carretera.

Se propuso un nuevo paquete de medidas para el sector que no se publicó hasta el 31 de mayo de 2017, justo en el momento del borrador del Reglamento de la LOTT (Ley de Ordenación del Transporte por Carretera) en 2013, por la ambición de la modificación y la fuerza y la complejidad de intereses cruzados y contrapuestos que existen entre países y en el seno del sector en Europa.

→ Posición de ASTIC

Desde ASTIC confiamos en que los tiempos de la legislatura permitan que este empuje se convierta en una normativa real en un plazo de 3 ó 4 años.

Asimismo, creemos que los objetivos y motivaciones que impulsaron esta legislación pueden ser regidos y controlados con la misma normativa que está en vigor para:

- Combatir las prácticas proteccionistas de algunos estados
- Eliminar la cobertura administrativa de las malas prácticas
- Favorecer la libertad empresarial.

Estos tres puntos a la vez implican una valentía y una voluntad política de la que carece la Consejo Europeo.

Proteccionismo
Conductores
Dumping
social
Vuelta a casa
Parlamento Europeo
Consejo de Europa
Salario mínimo
Descanso en cabina
Mobility Package
Deslocalización
Leal Competencia
PWD (Directiva de Trabajadores Desplazados 96/71/EC)
Comisión Europea
Empresas buzón



4

Abaderados del sector

- **Frente normativo**
- Compromiso sostenible
- Proyección pública

ROTT

Contribución proactiva a la modificación del borrador



Gran Sala del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Luxemburgo).

Por otra parte, desde ASTIC hemos contribuido proactivamente a la digitalización de los documentos de control de los vehículos pesados, al ser pioneros en el establecimiento del e-CMR, la carta de porte electrónica, que tiene validez en España desde agosto de 2011, tras la aceptación del Protocolo Adicional al Convenio relativo al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera (CMR), firmado en Ginebra el 20 de febrero de 2008. Este sistema ahorra tiempo y dinero para las partes y aporta una mayor seguridad para evitar errores y falsificaciones al sustituir la firma manual por una electrónica.

Casi cinco años después de la entrada en vigor de la última reforma de la Ley de Ordenación de Transporte Terrestre, más conocida como LOTT, el Ministerio de Fomento por fin publicó el borrador del Reglamento de la LOTT, la Ley de Ordenación de Transporte Terrestre (16/1987, de 30 de julio).

→ Posición de ASTIC

Desde la Asociación, hemos continuado integrando la defensa conjunta aportando ideas para la posible modificación del borrador, que entrará en vigor en enero del 2019, debido a la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea que anula el requisito de los 3 vehículos para acceder a la profesión, una norma que estaba incluida en el ROTT, según indicó el Gobierno central de España. Nuestra preocupación se centra en varios aspectos lesivos del desarrollo de la armonización del sector:

- Causas de pérdidas inmediatas del requisito de honorabilidad (que conlleva la desaparición de la empresa)
- Regulación de la antigüedad de los camiones en casos de ampliación de flota. Entre otros extremos de menor o mayor importancia que se suman a la “desagradable” sorpresa del mantenimiento del régimen de módulos un año más, publicado por el Ministerio de Hacienda el 28 de diciembre.

Representación Institucional

Posición reforzada dentro de IRU

Desde hace más de medio siglo, ASTIC está luchando por los intereses y derechos del sector del transporte por carretera ante las instituciones nacionales e internacionales. Desde su fundación es miembro de la Unión Internacional del Transporte por Carretera (IRU), con sede en Ginebra.

A nivel estatal, la asociación se ha incorporado a los órganos consultivos creados en el Ministerio de Fomento, como el Comité Nacional de Transporte por Carretera, la Comisión de Intermodalidad y Consejo de Transporte Terrestre. Somos miembros de la junta directiva de la Confederación Española de Organizaciones Empresariales (CEOE) y de la Confederación Española de la Pequeña y Mediana Empresa (Cepyme).



José Manuel Pardo, vicepresidente del Comité de Asuntos Sociales de IRU.



Ramón Valdivia, miembro de la Comisión de Finanzas de IRU.

En el capítulo de nombramientos, el director técnico de ASTIC, José Manuel Pardo, ha sido designado por unanimidad como vicepresidente del Comité de Asuntos Sociales de la IRU (Organización Internacional del Transporte por Carretera) por un periodo de dos años.

Por su parte, Ramón Valdivia, director general de ASTIC, ha renovado su pertenencia a la Comisión de Finanzas de la IRU en Ginebra, y su vocalía en la junta directiva de CEOE, donde representa al sector del transporte por carretera. Además, Francisco Sánchez-Gamborino ha sido reelegido vicepresidente de la Comisión de Asuntos Jurídicos de la IRU. Asimismo, el presidente y comité ejecutivo de ASTIC son miembros desde 2017 de la Asamblea General de Cepyme.



Francisco Sánchez-Gamborino, vicepresidente de la Comisión de Asuntos Jurídicos de IRU.



4

Abaderados del sector

- **Frente normativo**
- Compromiso sostenible
- Proyección pública

Impuestos, tasas y obligaciones

Oposición a la subida impositiva

ASTIC ha sido de las primeras asociaciones del transporte por carretera en alzar la voz contra la asfixia fiscal del Estado, que se intensificará a corto plazo. En concreto, el incremento del 30% en los impuestos del gasóleo y de un 10% en los de la gasolina, además de aumentar el IVA a los carburantes, contemplados en los Presupuestos Generales del Estado del 2019, tras la sugerencia de un comité energético de expertos al Gobierno Central.

La Asociación ha alertado del impacto negativo sobre las exportaciones, gran impulsor de la recuperación económica española, de las que un 65% tienen como destino países de la Unión Europea y viajan en su mayoría por carretera.

El sector del transporte por carretera ya soporta alrededor de 10.000 millones de euros al año entre gravámenes generales y específicos, cargas sociales y otros impuestos, lo que suponen un 60% del coste total de un viaje internacional. Para ilustrarlo, ASTIC ha realizado la infografía donde desglosa el origen de los gravámenes que lastran la actividad de la carretera.



ASTIC reivindica, una vez más, que se reconozca formalmente el carácter estratégico del transporte, ya que aporta más de 4,5% del PIB español y conforma por un tejido empresarial que sustenta más de 850.000 puestos de trabajo vinculados a la actividad del transporte y la logística en su conjunto. Además, hemos asistido en el primer trimestre del año al crecimiento anual de un 2,38% de la ocupación en la logística y el transporte, hasta un total de 958.500 ocupados, lo que supone casi un 2% mensual más que en el trimestre del pasado ejercicio, según la Encuesta de Población Activa elaborada por el Instituto Nacional de Estadística (INE).

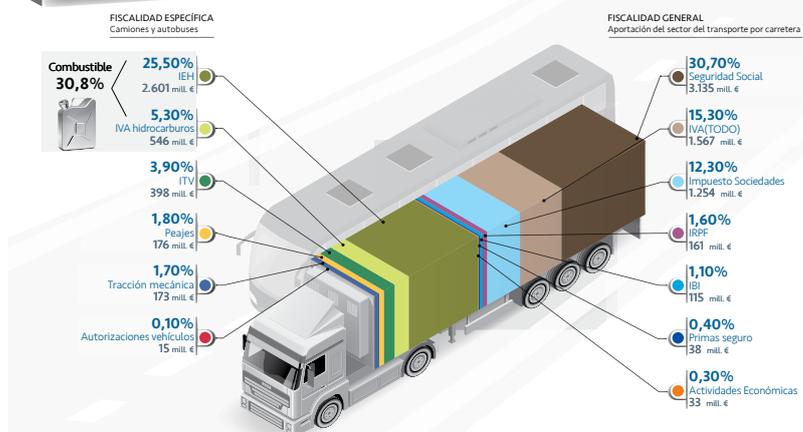
Por lo tanto, es prioritario, mantener y potenciar la competitividad de este sector. Nuestro país es el segundo de la UE en términos de transporte internacional por carretera y ello, en buena medida ha contribuido al éxito de las exportaciones de bienes desde España hacia la UE.

Si miramos en detalle el sistema fiscal específico sobre el transporte por carretera, el Impuesto Especial de Hidrocarburos constituye la partida más importante, con el 25,5% de la fiscalidad total del sector, lo que se traduce en 2.600 millones de euros anuales. Del mismo modo, existen otras cargas impositivas ligadas a su actividad, como por ejemplo las vinculadas a la flota de camiones (ITV, autorizaciones de vehículos, impuestos de tracción mecánica) que implican un coste total de entre 550 y 600 millones de euros anuales. En último lugar, ASTIC también computa los peajes como gravámenes que afrontan las empresas del transporte internacional por carretera españolas, que destinan cerca de 200 millones de euros anuales a ese concepto.

LOS IMPUESTOS DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

EL SECTOR SOPORTA UNA CARGA FISCAL DE MÁS DE 10.000 M€ / AÑO

GRAVÁMENES DEL TRANSPORTE: Atendiendo a la fiscalidad específica y la General.



COSTE DE UN VIAJE A INGLATERRA

Costes/Viaje	Imp./Grav.
Impuestos y gravámenes	32% 32% = 84% (Generales) + 16% (Específicos)
Peajes y Eurotunnel	18% 18%
Salario bruto conductor	17%
Gastos extras	11% 2% (IVA)
Combustible	22% 8% (IEH)
100%	60%



Fuente: ASTIC, a partir de los datos del Observatorio de Precios del Ministerio de Agricultura.
 ** Precio del gasoil ficticio, estimado para realizar el supuesto. / Fundación Francisco Corell.

4

Abaderados del sector

- Frente normativo
- Compromiso sostenible
- Proyección pública

Sentencia del TSJPV sobre el peaje guipuzcoano

“Discriminación indirecta”, según el TSJPV

Como miembros del Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC), ASTIC ha impulsado que salgan adelante recursos contra determinadas normas, como la batalla contra el peaje guipuzcoano, aplicado solo a camiones que transitan por las carreteras N-1 y A-15. En abril el Tribunal Superior de Justicia del País Vasco lo declaraba ilegal, tras la denunciado por los miembros del Departamento de Mercancías del Comité Nacional de Transporte, al que ASTIC pertenece.

El máximo órgano del Poder Judicial de Euskadi anuló esta carga impositiva por considerarla una “discriminación indirecta” hacia los vehículos de más de 3,5 toneladas de fuera de Euskadi, y al entender que dicha medida vulneraba manifiestamente las Directivas Europeas sobre tarificación de infraestructuras. “Vulnera el principio de no discriminación previsto en el artículo 7.3 de la vigente Directiva 2011/76/UE”.



→ Posición de ASTIC

Desde la Asociación, abogamos por la libertad de movimientos del sector del transporte por carretera como garantía de crecimiento de las empresas, por lo que consideramos el peaje guipuzcoano como una medida proteccionista y discriminatoria para España, una versión de la Heavy Goods Vehicle (HGV) británica de 2014, que gravaba la circulación de vehículos pesados de más de 12 toneladas en todo el Reino Unido. El gravamen vasco conlleva un mayor esfuerzo económico aún si cabe para el sector, que ya desembolsa al Estado más de 10.000 millones de euros anuales entre impuestos y cargas fiscales generales y específicas, de las que las relativas al combustible rondan los dos tercios de la fiscalidad total. Nos parece incoherente que las administraciones vascas sigan cobrando esa tasa hasta que el Tribunal Supremo dicte una sentencia definitiva.

Por otra parte, desde el seno del Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC), ASTIC consiguió que el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña anulara el aumento del peso máximo autorizado (MMA) de los camiones hasta las 44 toneladas. Además, ASTIC ha impulsado recursos judiciales y posiciones formales contra la obligatoriedad para los vehículos pesados de circular por las autopistas de peaje.



4

Abaderados del sector

- **Frente normativo**
- Compromiso sostenible
- Proyección pública

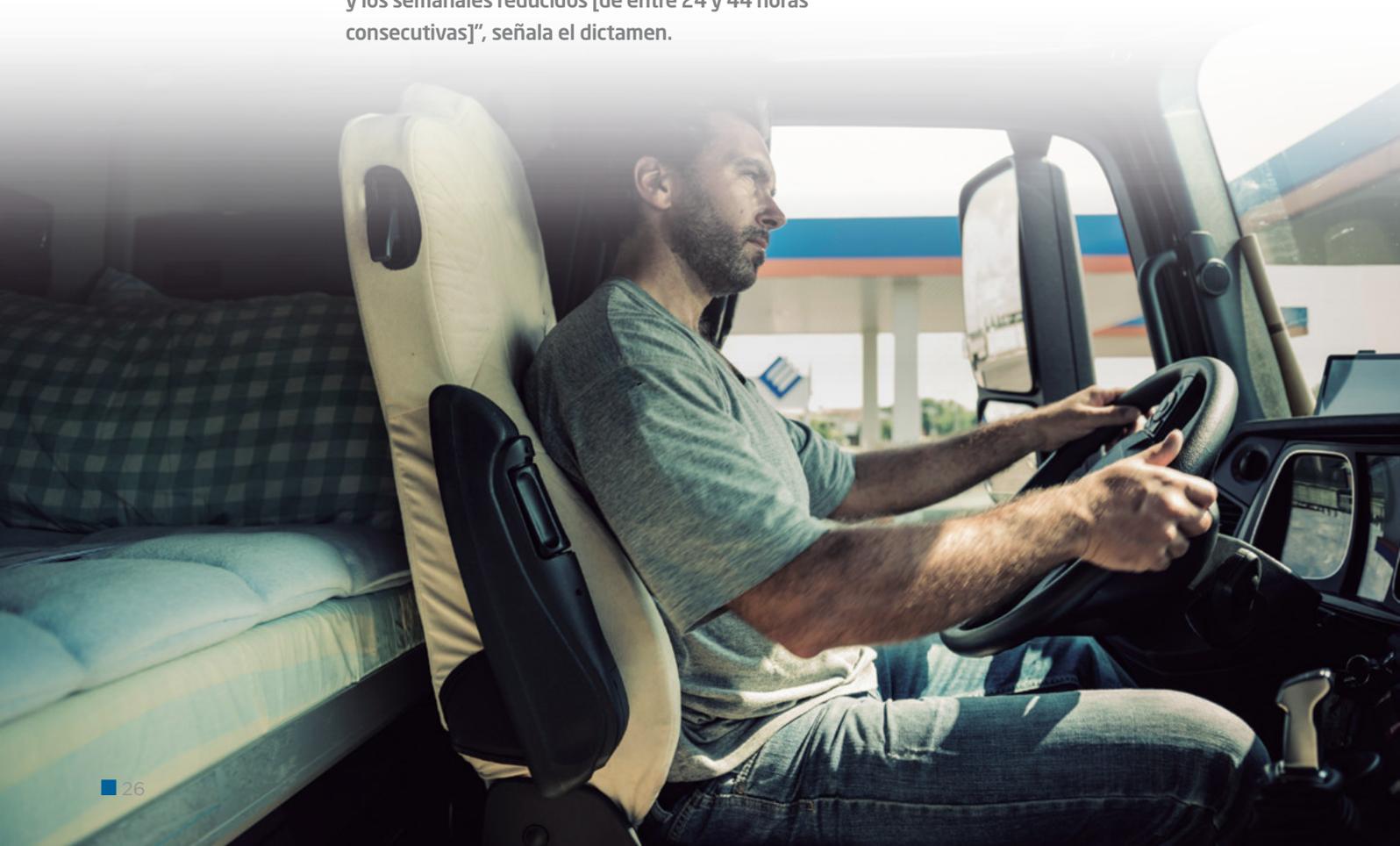
Descanso en cabina

Prohibición del Tribunal de Justicia de la Unión Europea

En vísperas de la Navidad del pasado año vimos cómo el Tribunal de Justicia de la Unión Europea dictaba una sentencia que prohibía a los transportistas el descanso semanal a bordo de la cabina del camión de al menos 45 horas seguidas, tiempo que están obligados a tomar tras su jornada semanal de trabajo. “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.

→ Posición de ASTIC

La Asociación de Transporte Internacional por Carretera pide flexibilidad en los tiempos de conducción y descanso a la Corte de Luxemburgo, cuyo fallo coloca a los transportistas en una situación de “inseguridad jurídica”. Es por ello que ASTIC también exige una mayor inversión en las infraestructuras de descanso, pues considera que el inconveniente nace en estas áreas donde deben estacionar los camiones, pues “son insuficientes, inadecuadas e inseguras”. Asimismo, propone excluir de esta normativa a los que estacionen en lugares “adecuados a la dignidad de los profesionales y a la seguridad de los vehículos y de las cargas”.





La insuficiencia de conductores es uno de los principales desafíos del sector del transporte por carretera.

Falta de vocaciones

Incremento de la demanda de movilidad

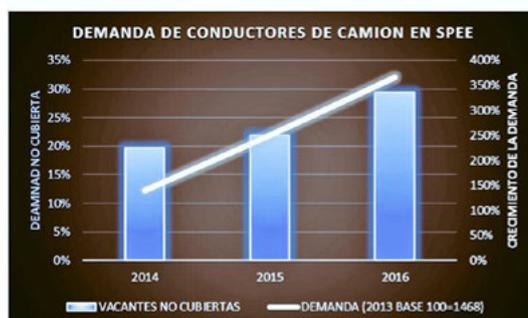
La insuficiencia de candidatos para ejercer la profesión de transportista es un problema estructural, y no coyuntural, que afecta a todo el mundo. Por ejemplo, en Estados Unidos faltan 50.000 conductores, y en España, 5.000.

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 otras partes del mundo.

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.



4

Abaderados del sector

- Frente normativo
- Compromiso sostenible
- 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.





Ramón Valdivia, en un encuentro con parlamentarios de la Comisión TRAN (Transportes y Turismo) del Parlamento Europeo.

➔ 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 a 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 Fomento y de la IRU, así como a varios europarlamentarios.

Asimismo, ASTIC ha logrado 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 pretende 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.

ASTIC seguirá luchando por una adecuación del reglamento. El siguiente paso será la presentación del 'paquete de carretera' por parte de la Comisión Europea. Se prevé que se reconozca la necesidad de flexibilizar la aplicación del Reglamento 561/2006, sobre todo respecto al descanso semanal. No obstante, no parece que se incline por flexibilizar el número de días entre descansos semanales, sino la alternancia entre descansos semanales reducidos y ordinarios. Si se confirma esto, no estaría dentro de lo solicitado por ASTIC, cuyas propuestas intentarán introducir en el trámite parlamentario.

4

La defensa del sector

- Frente normativo
- **Compromiso sostenible**
- Proyección pública

Compromiso medioambiental

Transporte y Sostenibilidad

La asociación, dentro del marco del Pacto Mundial, ha mostrado su firme compromiso con la reducción de emisiones de CO₂. Además, ha considerado la reducción de gases de efecto invernadero como uno de los grandes retos de nuestro sector, en el que ya hay grandes avances al respecto.

Los últimos datos recogidos en un informe del INE muestran que el sector del transporte y la logística en España fue la actividad empresarial que experimentó el mayor descenso de emisiones de gases con efecto invernadero, superior al 25%. Es un hito merecedor de ser resaltado, al igual que los datos de Universe Discover 2017, según los cuales, los camiones y los autocares representan tan sólo el 6% de las emisiones totales de CO₂ en la Unión Europea, que lideran la generación de electricidad y calefacciones (43,9%) y la fabricación y la construcción (18,2%).

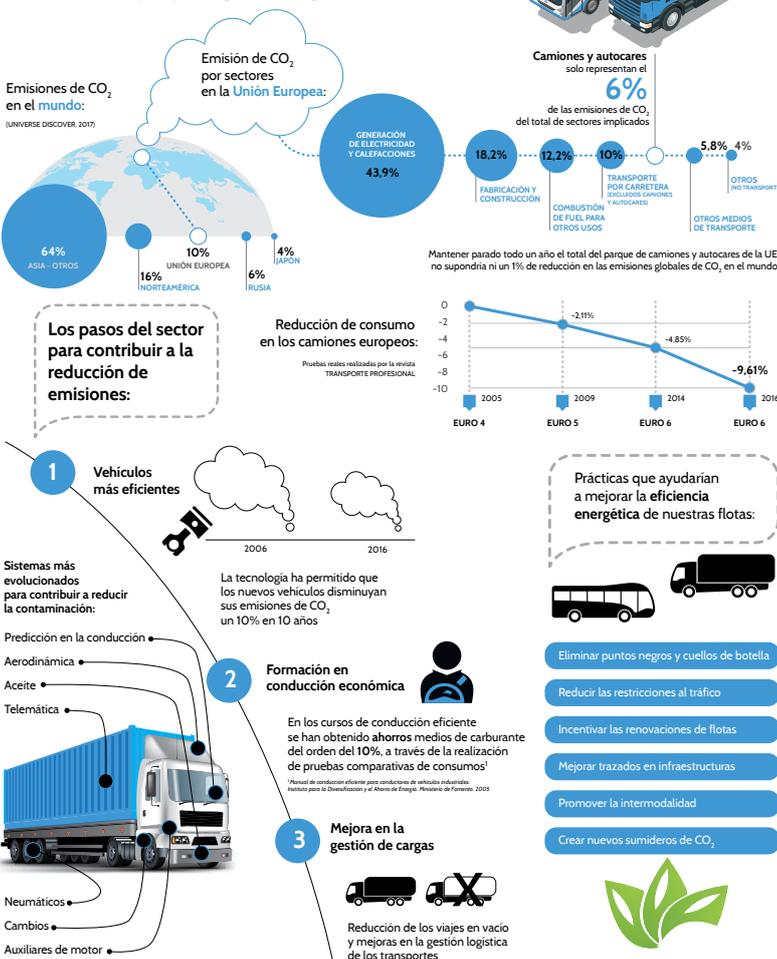
Según los cálculos realizados por la Asociación, mantener parado todo un año el total del parque de camiones y autocares de la Unión Europea no supondría ni un 1% de reducción de las emisiones globales de CO₂ de origen humano en el mundo. Ante la implantación de cargas fiscales medioambientales a la actividad del transporte de carretera, Ramón Valdivia, director general de ASTIC, considera que "no hacen falta nuevos impuestos para convencernos de que somos los primeros interesados en reducir el consumo de combustible y las emisiones de CO₂".

Es por ello que ASTIC ha querido mostrar estos datos de forma muy visual en una infografía, que desmonta el mito de las emisiones de dióxido de carbono por los vehículos pesados y respalda el esfuerzo del sector del transporte por carretera para invertir en vehículos con mayor eficiencia tecnológica, para formar a los conductores en habilidades de conducción económica, invertir en IT para optimizar la planificación de rutas y mejorar la gestión de las cargas.

TRANSPORTE Y SOSTENIBILIDAD

Desmontando el mito de las emisiones

El esfuerzo del sector se ha centrado en la eficiencia tecnológica, la conducción económica y la mejora en la gestión de las cargas





Este avance medioambiental de reducción de emisiones superior al 25% por el sector del transporte y la logística obedece a factores de distinta naturaleza. Además de la evolución de los combustibles empleados por los camiones hacia productos menos contaminantes, gracias a la constante apuesta por I+D+i, también ha sido sobresaliente el esfuerzo del sector, en concreto nuestros afiliados, en la inversión en nuevos vehículos. La tecnología ha permitido que los nuevos vehículos disminuyan sus emisiones de CO₂ un 10% en 10 años.

Las nuevas flotas más avanzadas, al igual que la apuesta por parte de los empresarios por nuevas tecnologías de gestión, han permitido minimizar los kilómetros en vacío y ofrecer mejores rendimientos, a la vez que han recortado las emisiones de CO₂. Recientemente, ASTIC firmó, junto con múltiples entidades como Grupo Día y Eroski, una carta dirigida tanto al Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente (MAPAMA), como a la Oficina Española de Cambio Climático (OECC). En ella solicitaban al Gobierno su apoyo a la propuesta de la Comisión

Europea para mejorar la eficiencia de los camiones en el consumo de combustible para el transporte de mercancías.

Esta modernización en equipamiento se ha realizado gracias al esfuerzo económico de nuestros afiliados durante los años más duros de la crisis, ya que siempre ha sido un objetivo prioritario en nuestras empresas. Es relevante resaltar el esfuerzo acometido en un momento de gran dificultad para invertir en vehículos más eficientes, en sistemas de optimización de la gestión de flotas y en formación del personal, sobre todo conductores, para adaptarlos a los nuevos medios mejorando su modo de conducción, haciéndola más eficiente.

ASTIC continúa por la senda de la sostenibilidad y seguirá mostrando su firme compromiso por la reducción de emisiones de CO₂, en sintonía con los valores del Pacto Mundial y con la sociedad actual que reclama organizaciones comprometidas con el desarrollo sostenible y el fomento de la sostenibilidad medioambiental.

4

La defensa del sector

- Frente normativo
- **Compromiso sostenible**
- Proyección pública

Renovación del Pacto Mundial

ASTIC, divulgador de los 10 principios de la ONU



ASTIC ha renovado su acuerdo de adhesión al Pacto Mundial de Naciones Unidas, firmado en mayo del 2014, siendo la única asociación de transporte de España inscrita en él. El compromiso adquirido por la asociación (<https://www.unglobalcompact.org/participation/report/cop/create-and-submit/detail/416789>) de dar un giro a la percepción negativa de algunos aspectos del sector refleja su intensa actividad en el triple desempeño de la Responsabilidad Social Corporativa (económico, social y medioambiental).

Desde su unión al acuerdo, ASTIC se ha tomado muy en serio su papel como divulgador de los 10 principios del Pacto Mundial, que es una iniciativa internacional que los promueve implementar y 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.

Objetivos para armonizar transporte y desarrollo sostenible según la ONU

- Renovación de las infraestructuras y centros logísticos
- Armonización y mejora de los cruces fronterizos
- Fomento del transporte intermodal
- Promoción de la eficiencia energética
- Mejora de la seguridad en las carreteras
- Búsqueda de financiación para las carreteras
- Establecer un transporte eficiente para los países en desarrollo

OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE



→ Diez principios

Derechos Humanos

1. "Las empresas deben apoyar y respetar la protección de los derechos humanos fundamentales, reconocidos internacionalmente, dentro de su ámbito de influencia"
2. "Las empresas deben asegurarse de que sus empresas no son cómplices en la vulneración de los Derechos Humanos"

Normas Laborales

3. "Las empresas deben apoyar la libertad de afiliación y el reconocimiento efectivo del derecho a la negociación colectiva"
4. "Las empresas deben apoyar la eliminación de toda forma de trabajo forzoso o realizado bajo coacción"
5. "Las empresas deben apoyar la erradicación del trabajo infantil"
6. "Las empresas deben apoyar la abolición de las prácticas de discriminación en el empleo y la ocupación"

Medio Ambiente

7. "Las empresas deberán mantener un enfoque preventivo que favorezca el medio ambiente"
8. "Las empresas deben fomentar las iniciativas que promuevan una mayor responsabilidad ambiental"
9. "Las empresas deben favorecer el desarrollo y la difusión de las tecnologías respetuosas con el medioambiente"

Anticorrupción

10. "Las empresas deben trabajar contra la corrupción en todas sus formas, incluidas extorsión y soborno"

4

La defensa del sector

- Frente normativo
- Compromiso sostenible
- **Proyección pública**

Creación del Ministerio del Transporte

Reconocimiento de nuestro sector como actividad estratégica

Una de las viejas reivindicaciones de ASTIC ha sido conseguir que el transporte por carretera sea considerado por el Gobierno y por la sociedad como una actividad estratégica en España por su contribución a la vertebración social y territorial del país, así como por su importante impacto en la industria, el turismo y el comercio.

En estos últimos cuatro años, la asociación ha intensificado su labor en búsqueda del reconocimiento que merece el sector. Según la última Encuesta de Comercio Internacional de Servicio del INE, el transporte se alzó como el segundo servicio más exportado de España.

ASTIC está ejerciendo una intensa actividad de lobby entre las distintas Administraciones, tanto nacionales como europeas, para lograr este objetivo. En el ámbito nacional, en este periodo de vacío de poder debido a la falta de entendimiento por parte de los partidos políticos para formar gobierno, ASTIC ha aprovechado la coyuntura para proponer a los partidos políticos la creación de un Ministerio de Transporte que apoye el impulso de la economía de nuestro país. La asociación ha trabajado para que los partidos políticos reflexionen sobre la importancia del sector del transporte, en especial de carretera, para el bienestar de la sociedad.

Aunque por el momento no se ha conseguido nada tangible, sí que se ha realizado gestiones para que las diferentes trabas fiscales a las que se enfrenta la actividad puedan ser solventadas. Desde ASTIC se trabaja en estrecha colaboración con el Ministerio de Fomento para mejorar todos los aspectos que competen a nuestro sector y lograr, así, que sea más eficiente, competitivo y ayude, por ende, a la economía del país.



4

La defensa del sector

- Frente normativo
- Compromiso sostenible
- **Proyección pública**

ASTIC en los medios

Trabajando para ser referente del sector en los medios de comunicación

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, contarlo 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 más de 30 notas de prensa difundidas sobre temas de vital importancia para el sector como la negociación del Brexit para la libre circulación de mercancías, el corte de carreteras en Cataluña por la situación política del momento, el lanzamiento del sistema eCMR, la declaración de transparencia medioambiental Transport & Environment del sector, etc.

En 2017 en términos totales, ASTIC ha aumentado un 8% en número de impactos con respecto al pasado ejercicio. La mayoría de impactos ha sido en medios sectoriales (60%), pero ha experimentado un significativo aumento en el aporte cualitativo de la cobertura en medios ge-



nerales, colocando a la asociación en cabeza de las organizaciones sectoriales de ámbito español. En medios económicos, como El Economista y Cinco Días, es donde se ha obtenido mayor incremento con un crecimiento del 28%.

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 la aprobación de los Presupuestos Generales del Estado en 2018, 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 2017 con más de 12 tribunas de análisis en medios económicos y 25 columnas de opinión en medios sectoriales.

Por otra parte, ASTIC ha completado su estrategia de comunicación basada en Observatorios de actuación, como el de la Semana Europea de la Movilidad, donde desde la Asociación volvemos a poner de manifiesto su firme compromiso por un transporte por carretera cada vez más sostenible y eficiente, en base al objetivo de reducción en las emisiones de dióxido de carbono.



Semana Europea de la Movilidad

Desde la Asociación de Transporte Internacional por Carretera y con motivo de la Semana Europea de la Movilidad, queremos volver a poner de manifiesto nuestro firme compromiso por un transporte por carretera cada vez más sostenible y eficiente, en base al objetivo de reducción en las emisiones de CO₂. Camiones y autobuses tan sólo representan el 6% de las emisiones totales de CO₂ en la Unión Europea y en los últimos 10 años se han reducido emisiones en casi un 20%, debido a la reducción del consumo de carburante en los camiones, gracias a motores más eficientes (-9,5%) y a la formación a transportistas en conducción económica, ayudas tecnológicas y mejora en la planificación y gestión de cargas que supone otra reducción del 10% añadida.

Ramón Valdivia | Director General de ASTIC www.astic.net

Redes sociales



TWITTER

Followers: **1.300**
 Incremento followers: **41%***
 Tweets publicados: **380 (+12%)**
 Interacciones: **1.800 (+60%)**
 Menciones: **450 (+5%)**
 Alcance: **300.000 impresiones (+100%)**

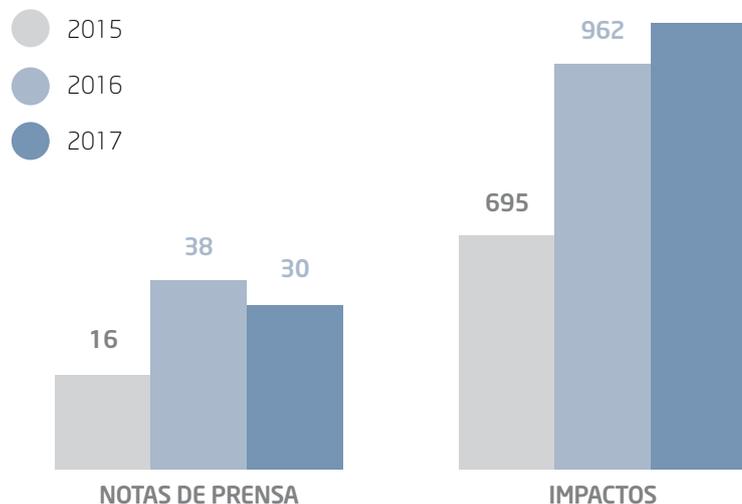
* Desde del 31 de diciembre 2016.



LINKEDIN

Creación: 27 de marzo de 2015
 Publicaciones: **120 (+200%)**
 Seguidores: **355 (80%)**
 Alcance: **34.500 impresiones (+100%)**

Medios de comunicación



Distribución impactos ASTIC en medios no sectoriales

Año	Generales	Económicos	RSC	Totales
2017	314	112	12	438
2016	319	86	7	412
2015	302	85	7	394

Peajes
 Empresa
Burocracia
 Exceso normativo
 Medio Ambiente
 Protecciónismo
 Falta de vocaciones



5

FORMACIÓN



5

Formación

- Apuesta por la educación eficiente

Apuesta por la educación eficiente

Más de 14.000 horas de formación

Ante el problema global de la falta de personal al frente del volante, ASTIC mantiene su compromiso de cualificar a nuestros profesionales con planes de formación, en los que la Asociación ha invertido más de 2 millones de euros en el último lustro.

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 sobre conducción económica, segura y eficiente. En el año 2017 impartimos más de 14.000 horas de formación, en su mayoría cursos de conducción.

No obstante, también hemos realizado cursos de gestión, ofimática o idiomas. Un total de 656 personas han sido formadas a lo largo del año en los 66 cursos impartidos. De todas las personas formadas, el 45% correspondieron a empresas afiliadas.

Para la realización de estos cursos se ha contado con el apoyo del Ministerio de Fomento, el IDAE del Ministerio de Industria y la Fundación Tripartita. ASTIC también ha desarrollado a lo largo del año varias ponencias y jornadas sobre la normativa comunitaria y aspectos fiscales, jurídicos y administrativos en el transporte internacional, entre otros. Durante este año, uno de

Nuestro compromiso con la formación de nuestros profesionales es uno de nuestros desempeños diarios. 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 sobre conducción económica, segura y eficiente. En el año 2017 impartimos más de 14.000 horas de formación, en su mayoría cursos de conducción.



Formación ASTIC

- CAP
- C. Eficiente
- Seguridad Activa
- Seguridad Pasiva
- Megacamiones
- Tacógrafo digital
- Gestión Documental
- Gestión de Flotas
- Gestión de Recursos Humanos
- PRL
- Carga y Estiba
- Salvamento y Auxilio
- Máster en Logística y Transporte
- Ofimática
- Idiomas
- Normativa de Transporte y Aduanas



Grupo de alumnos en un curso de formación de la estiba de mercancías.

los cursos que más repercusión ha tenido ha sido el de la nueva normativa sobre la estiba de la carga RD 563/2017 de 2 de junio, que transpone la directiva 2014/47/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, que ha entrado en vigor el pasado 20 de mayo.

La realidad de este tipo de vehículo es un hecho, desde la asociación se ha querido enseñar cómo realizar una conducción segura con estos vehículos. Por último, nos parece importante remarcar la participación activa con la Universidad Camilo José Cela, tanto en el Grado de Ciencias del Transporte y la Logística como en un Master a distancia en transporte. Nuestra mejor manera para llegar a todos los trabajadores que componen nuestras empresas afiliadas es a través de diferentes modalidades de formación que se adecuan a las necesidades particulares de cada uno de ellos.



PLANES FORMATIVOS 2017



66 | Cursos



656 | Alumnos formados



14.052 | Horas de formación



10% | Reducción de consumo por conducción



7% | Mejora en siniestralidad



6

**GARANTE DE
SUS ASOCIADOS**



6

Garante de sus asociados

- Servicio al afiliado

Propuestas eficaces para nuestros miembros

Acceso a nuevas tecnologías para ganar tiempo y dinero



Umberto de Pretto, secretario general de IRU, en el Foro Innovation & Logistics de IRU que acogió Ámsterdam el pasado 12 de abril.

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. Otra de las implementaciones de ASTIC en estos años ha sido e-Lícita que permite gestionar los procesos de compra que se llevan a cabo desde compañías, sean públicas o privadas, mediante propuestas con pliegos de condiciones y datos encriptados, manteniendo así la confidencialidad. La herramienta e-Lícita permite gestionar licitaciones de forma telemática con la máxima confidencialidad, operatividad administrativa y la máxima transparencia. Este sistema se alinea con uno de los pilares en los que se sustenta el Pacto Mundial, la lucha contra la corrupción. Las empresas afiliadas a ASTIC no tienen que afrontar en solitario la inversión ya que la plataforma ha sido financiada por la asociación y está al servicio de sus miembros sin coste para ellos.

En la línea de simplificar los trámites burocráticos en el entramado de marcos legales y contractuales de las empresas, ASTIC dio respuesta a esta necesidad con el servicio Transfirma. El portal permite a los asociados intercambiar documentos con clientes y proveedores, a la vez que incluye la firma electrónica para su validez jurídica. Por otro lado, ASTIC ofrece a sus asociados un servicio de comunicación inmediata de todo aquello relevante para el desarrollo de la actividad de sus transportistas, como son las restricciones de transporte internacionales, por ejemplo.

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. Gracias a este servicio, se han recuperado 60 M€ en el Céntimo Sanitario y han sido reclamados más de 10 M€ en cotizaciones indebidas a la Seguridad Social.



→ 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.



7
RETOS
2025



7

Retos 2025

- Líneas de trabajo

Objetivos para el futuro

ASTIC, adaptación y renovación del sector

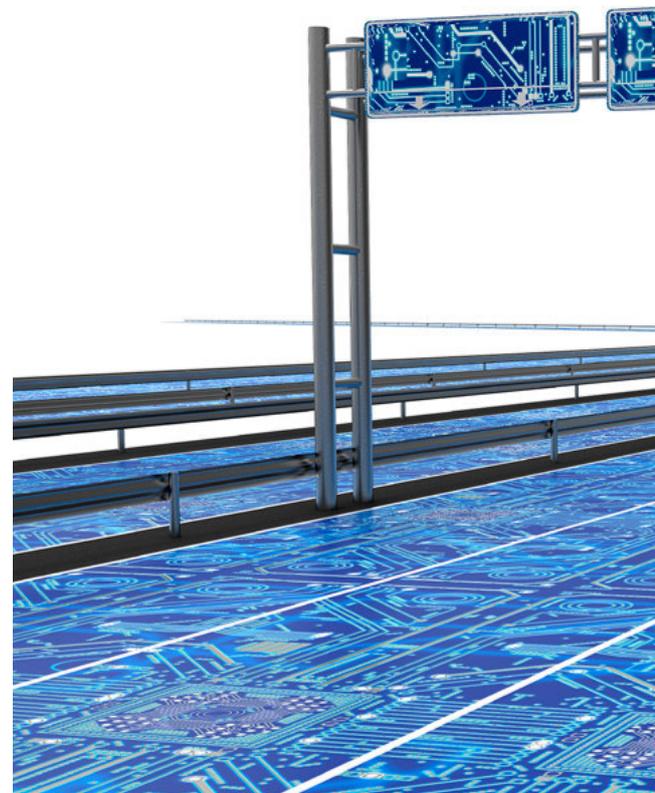
Hemos trabajado en la mejora de las condiciones de nuestros afiliados para transformar nuestra asociación en una organización capaz de adaptarse a los nuevos tiempos. Por esta razón, varios son los temas que nos marcamos como objetivos para los próximos años.

→ 1. Responsabilidad Social

ASTIC conoce la importancia de operar como un organismo comprometido en el triple desempeño de la RSC (económico, social y medioambiental). En los últimos cuatro años, la asociación ha interiorizado este compromiso, que se ha visto reflejado en la Adhesión al Pacto Mundial. No obstante, 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.

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.

El trabajo desarrollado por la asociación en sus más de 50 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.



→ 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 Transporte ayudaría a impulsar al sector al lugar que se merece gracias a su carácter vertebrador.

→ 4. Afiliación

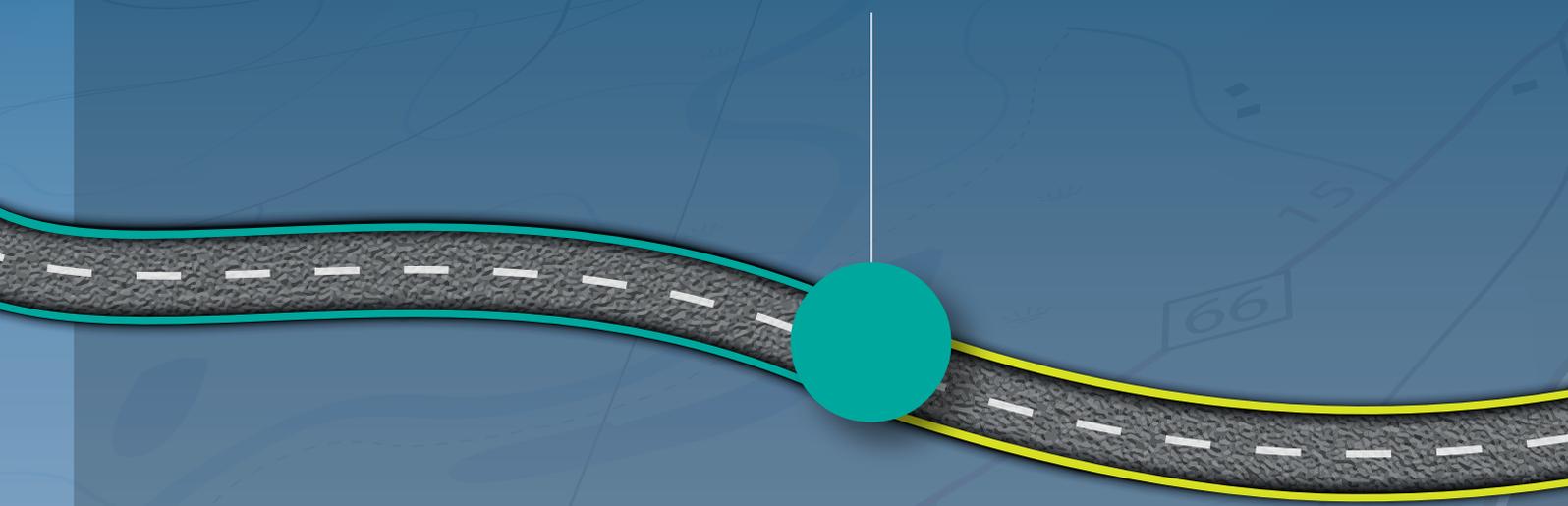
ASTIC se marca como objetivo para los próximos años refrendar el orgullo de pertenencia entre sus afiliados. Ser socio significa no estar solo ante los avatares que surgen en la profesión. ASTIC se compromete con su afiliación en la defensa de los intereses del sector. La unión hace la fuerza, y bajo 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 puestas 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.

El TIR EPD es un servicio que se realiza a través de la IRU y pretende conectar a los transportistas con las aduanas para minimizar los trámites burocráticos. Desde ASTIC se marca como objetivo que este servicio sea utilizado por la mayoría de nuestros asociados para lograr una mayor competitividad.



Retos 2025





y cerrados



2018



2025

ca

ciones

culación



Armonización del marco legislativo (España y Europa)

Conducción autónoma

Digitalización del negocio

Sostenibilidad empresarial, medioambiental y social

Empresa y empleo

Día Mundial del Transporte

Ministerio del Transporte





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