



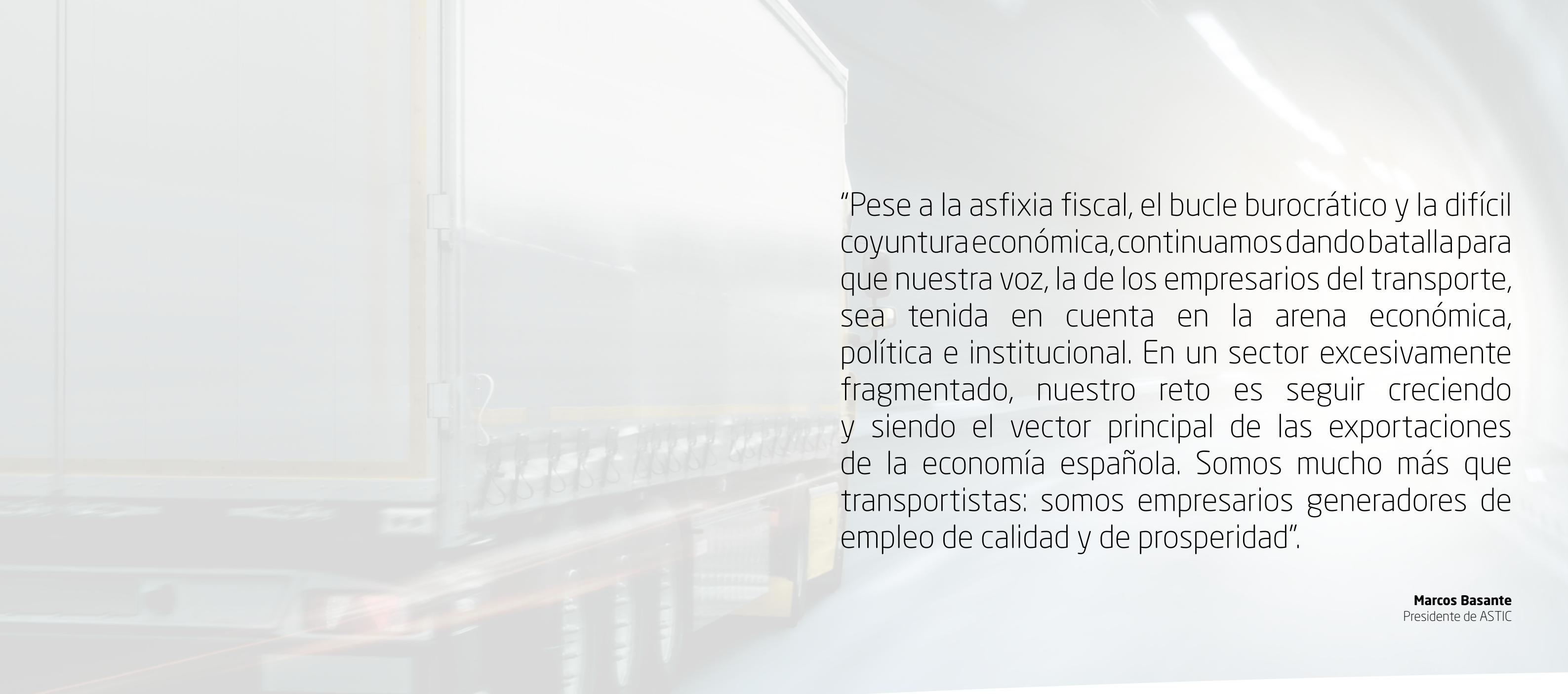
MEMORIA DE
ACTIVIDAD



MADRID, 2019

SUMARIO

1	2	3
Carta del Presidente	Astic en ruta • Quiénes somos • Organigrama • Vídeo corporativo	Abanderados del Sector • Frente normativo • A la vanguardia tecnológica • Proyección pública
4	5	6
Formación • Apuesta por la Formación Profesional Dual	Garante de sus asociados • Servicio al afiliado	Retos 2025 • Líneas de trabajo



“Pese a la asfixia fiscal, el bucle burocrático y la difícil coyuntura económica, continuamos dando batalla para que nuestra voz, la de los empresarios del transporte, sea tenida en cuenta en la arena económica, política e institucional. En un sector excesivamente fragmentado, nuestro reto es seguir creciendo y siendo el vector principal de las exportaciones de la economía española. Somos mucho más que transportistas: somos empresarios generadores de empleo de calidad y de prosperidad”.

Marcos Basante
Presidente de ASTIC

Pioneros de la digitalización



Marcos Basante
Presidente

Cada vez es más frecuente escuchar la palabra “moderno” sólo y exclusivamente circunscrita a las famosas “plataformas colaborativas” de reciente cuño y proliferación. Esas que con sus aires de “modernidad disruptiva” han irrumpido como meros intermediarios que se cuelan por las rendijas de la ley y se valen de un mercado desestructurado para coordinar a otros, y así dinamitar los pilares que con tanto esfuerzo hemos levantado hasta ahora entre los empresarios de toda la vida. Pero ser empresario tradicional, contrariamente a lo que pretenden hacernos creer las adalidades del “emprendedor disruptivo”, no es incompatible con la modernidad, no impide ser igual o más moderno que este fenómeno de economía colaborativa.

Es más, debemos de estar orgullosos porque los empresarios de transporte figuramos entre los pioneros de la digitalización y la seguimos profesando hasta nuestros días. Frente a la común y errónea creencia colectiva, las compañías de transporte tildadas de tradicionales tienen el cromosoma digital en su ADN: telemetría para analizar simultáneamente los diferentes parámetros del camión, optimización de rutas para recortar los kilómetros en vacío, la gestión de tiempos de conducción, el paso aduanero en las fronteras, la gestión de flota, el eCMR o carta de porte electrónica, ... Un largo etcétera de argumentos que nos avalan frente a la mala prensa que desafortunadamente sufre el sector.

Estamos a favor de la aplicación de las nuevas tecnologías, pero en igualdad de condiciones para competir. Las plataformas de distribución digital, caldo de cultivo para una mayor atomización del tejido empresarial, han campado a sus anchas valiéndose de la subcontratación, sin empleados, instalaciones y vehículos propios. Es el polo opuesto a las medianas y grandes empresas de transporte por carretera, auténticos generadores de empleo de calidad y riqueza, cuyas cifras las sitúan entre las que más aportan, vía salarios, cargas sociales e impuestos, a la redistribución de la riqueza a la sociedad y al mantenimiento de las arcas públicas.

A nuestros acérrimos detractores recordaré que casi el 5% del Producto Interior Bruto procede del sector estratégico del transporte, fuente de la que emanan 850.000 puestos de trabajo vinculados a la actividad del transporte y la logística en su conjunto. Hace poco, desayunábamos con un titular gratamente positivo y alentador para nuestra labor en una de las cabecezas económicas más relevantes de España: estamos entre los cuatro sectores que más empleo generan, junto a la educación, la construcción y el comercio al por menor. No lo decimos nosotros, sino la última Encuesta de Población Activa.

Y aunque encontremos mil y una piedras en el asfalto, como ha sucedido especialmente en este último lustro, como la falta de vocaciones, la amenaza de un Brexit sin acuerdo y un ROTT a medias, los transportistas proseguimos con nuestra actividad diaria, manteniéndonos competitivos en un mercado cada vez más fragmentado.

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 Fomento, 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 aplicación móvil, 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 liga-

ción 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. 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 Corporate 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. 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.	Mª 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



3

**ABANDERADOS
DEL SECTOR**

Abanderados del sector

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

Prohibición del descanso en cabina

Comienzan los multazos

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.

Pues bien, este año las empresas de transporte de mercancías por carretera en España han empezado a sufrir las primeras 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.

El Ministerio de Fomento ha incluido el nuevo tipo infractor con motivo de la reforma del ROTT en febrero de 2019 tras la nueva interpretación al Reglamento comunitario 561/2006 sobre tiempos de conducción



y descanso dada por la Corte de Luxemburgo en su sentencia del 20 de diciembre de 2017, estableciendo que sólo los periodos de descanso diarios y los periodos de descanso semanales reducidos pueden ser realizados por el transportista a bordo del vehículo pesado (en este caso, se permite una semana de cada dos como máximo).



→ Posición de ASTIC

La Asociación de Transporte Internacional por Carretera pide flexibilidad en los tiempos de conducción y descanso al TJUE, cuyo fallo coloca a los transportistas en una situación de “inseguridad jurídica”.

Tras 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 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. 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”. 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”.

Abanderados del sector

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

Autopistas rescatadas

Reducción del 30% en peajes

En diciembre de 2018, el Ministerio de Fomento tomó la decisión de reducir, a partir de enero de 2019, en un 30% los peajes de las autopistas rescatadas para potenciar así la utilización de infraestructuras de gran calidad poco utilizadas en relación a su capacidad real. La tasa se rebajó en las nueve autopistas, agrupadas en ocho concesionarias privadas, que entraron en concurso de acreedores a partir de 2012: las cuatro radiales madrileñas R-2, R-3, R-4 y R-5, la AP-36 (Ocaña-La Roda), la AP-7 (Cartagena -Murcia- y Vera -Almería-), la Circunvalación de Alicante, la M-12 Eje Aeropuerto y la AP-41 (Madrid-Toledo). Asimismo, se produjo la liberalización de pago de la autopista AP-1 entre Burgos y Armiñón que recientemente estableció también Fomento.



→ Posición de ASTIC

ASTIC valora positivamente esta iniciativa ministerial, siempre reivindicada por la Asociación, pues va en la "buena dirección", contrariamente a la estrategia de establecer la obligatoriedad de paso de los vehículos pesados por autopistas de peaje como en los casos de La Rioja o Cataluña. ASTIC considera que esta medida favorece el uso de las vías de alta capacidad de forma voluntaria, mejora la movilidad y maximiza el rendimiento de dichas infraestructuras infrautilizadas en beneficio de toda la sociedad española y de sus sectores económicos.

Desde la Asociación, nos parece justo y acertado el hecho de no decretar obligaciones sino, al contrario, promover el atractivo de utilizar esas infraestructuras de gran calidad para extraer el mayor rendimiento posible para la economía española, de las inversiones realizadas. Además, con este tipo de medidas, que esperamos que sigan extendiéndose, se obtendrá también mayor recaudación por el aumento del tránsito.

Los transportistas, como grandes usuarios que somos al prestar los servicios de movilidad que nos demanda la sociedad, insistimos en que ésta es la manera que siempre hemos defendido: 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.

Abanderados del sector

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

Desvíos obligatorios de camiones a autopistas de peaje

RD Ley del "pago por uso"

El 8 de noviembre de 2018, 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. La Administración se reserva la potestad para imponer peajes a los vehículos de más de 3.500 kilos en auto-vías de titularidad estatal.

→ Posición de ASTIC

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 busquen 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

El transporte internacional por carretera, excluido de la Directiva de Desplazamiento de Trabajadores

Una victoria en Bruselas

En junio de 2018, el pleno del Parlamento Europeo aprobó la Directiva de Trabajadores Desplazados con 456 votos a favor, 147 en contra y 49 abstenciones. Votó a favor de que los trabajadores desplazados temporalmente a otro país de la Unión Europea (UE) deban beneficiarse de las mismas condiciones y cobrar el mismo sueldo que los trabajadores locales con el mismo empleo.

La Comisión de Transportes del Parlamento Europeo (EP TRAN), con 27 votos a favor y 21 en contra, aprobó la enmienda 6 que se había presentado, por la cual proponen dejar excluido, de forma general al transporte internacional por carretera y el tránsito a través de países de la Unión Europea, de la aplicación de la Directiva

de Desplazamiento de Trabajadores, también para las operaciones de cabotaje, en tanto no se apruebe la ley especial incluida en el Mobility Package.

El Pleno del Parlamento europeo aprobó el 4 de abril la exclusión de la aplicación de la directiva de desplazamiento de trabajadores del transporte bilateral (con origen o destino en el Estado de establecimiento) y de determinados transportes triangulares accesorios. Como el transporte en tránsito ha quedado excluido desde el primer momento, las obligaciones de desplazamiento de trabajadores se aplicarán exclusivamente al transporte de cabotaje y al transporte triangular no accesorio al bilateral.

→ Posición de ASTIC

ASTIC ve positiva esta decisión ya que es un primer paso para que se comprenda en Bruselas la situación especial del transporte por carretera. La Asociación ha promovido en Europa, junto a casi una treintena de asociaciones europeas del sector, la postura de que los conductores de transporte internacional no son trabajadores desplazados, sino que sencillamente se desplazan por diferentes países cuando realizan su actividad a lo largo del continente y que la DDT es una directiva pensada para otros sectores, como la construcción por ejemplo, en los que sí se da ese fenómeno de desplazamiento, por periodos prolongados, de trabajadores contratados en un Estado para realizar su función en otro Estado miembro de la UE. Es algo muy distinto a lo que les sucede a los conductores de transporte internacional, caracterizados por la alta movilidad de su labor que les lleva a tener que cruzar varias fronteras en un solo día.

ASTIC insiste en que la solución de los innegables problemas derivados de las diferencias fiscales y laborales entre estados de la UE en este sector no debe suponer una maraña normativa tendente a obstaculizar la esperada construcción del espacio único europeo. La aplicación práctica de la directiva ya ha demostrado que genera una gran carga burocrática y un enorme caos normativo que ha colocado

a empresas y trabajadores en una posición de indefensión jurídica, ya que el sector trata en Europa con hasta 20 legislaciones nacionales diferentes y hasta 50 niveles de salario mínimo, lo que supone una repercusión especialmente negativa en las empresas de transporte que tienen alcance paneuropeo y trabajan con clientes de múltiples nacionalidades.

La transposición de esta directiva en diferentes países ha sido abordada siempre con ópticas proteccionistas, buscando entorpecer la libre circulación de personas y mercancías por Europa lo cual, sin duda, va en contra del espíritu de la UE. Cualquier traba que se le ponga a la movilidad internacional va contra los intereses de las empresas exportadoras y de las empresas que les prestan servicio de transporte, muy en particular las españolas que se encuentran entre las más importantes de la UE.

Sin embargo, también debe reconocerse que determinadas prácticas de deslocalización más o menos ficticia ha deteriorado durante los últimos años el funcionamiento del mercado europeo de transporte y perjudicado a las condiciones de vida de los conductores. La aplicación de la directiva de desplazamiento de trabajadores a los servicios de cabotaje o triangulares desconectados con el transporte internacional puede contribuir a equilibrar las condiciones de competencia.

Abanderados del sector

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

Ilegalidad del requisito de los tres camiones

La llegada de una mayor atomización

El Tribunal de Justicia Europeo declaró ilegal el requisito español de tres camiones como mínimo para operar en el sector de transporte por mercancías y de cinco autobuses para operar como empresa de transporte público de pasajeros. El alto tribunal consideró el 8 de febrero de 2018 que del reglamento europeo sobre acceso al sector (Reglamento 1071/2009, de 21 de octubre de 2009) se desprende claramente que “cualquier empresa que disponga al menos de un vehículo, debe poder obtener una autorización de transporte público, sin que los Estados miembros puedan establecer, como condición adicional, un número mínimo de vehículos distinto del fijado en esta disposición”, por lo que obliga a España a cumplirlo.

El conflicto se remonta ya a abril de 2017, cuando la Comisión Europea denunció formalmente a España por posible incumplimiento del reglamento comunitario de 2009 sobre condiciones de acceso a la profesión de transportista por considerar desproporcionado y discriminatorio el citado requisito de flota mínima, a pesar de que el reglamento europeo establece que “los Estados miembros pueden decidir imponer requisitos adicionales” y obligó a España a revisar la redacción del ROTT, lo que ha tenido lugar mediante la aprobación del RD 70/2019, de 15 de febrero.

➔ Posición de ASTIC

ASTIC lamenta la sentencia de la Corte de Luxemburgo, que va en contra de los intereses del sector y favorecerá una mayor fragmentación del mismo,

que de por sí ya está muy atomizado entorpeciendo la concentración hacia la que debería tender, al facilitar la creación de estructuras societarias formadas por microempresas con un solo camión y conductor. Asimismo, este nuevo panorama entorpece el surgimiento de empresas y empleo de calidad, teniendo en cuenta que, en la actualidad, el sector demanda unos 10.000 conductores profesionales en España.

**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 50.000 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 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.

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.



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.

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, 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

Carga fiscal en los hidrocarburos

La devolución de la totalidad del exceso impositivo

En 2018 uno de los temas que marcó la actividad del transporte fue la decisión de aumentar los impuestos al “diésel” un 28% y un 1,8% la gasolina, como sugirió un informe de la Comisión de Expertos sobre escenarios para la Transición Energética, presentado al Ministerio de Energía (por aquel entonces, dirigido por Álvaro Nadal). Este grupo de expertos considera que estos cambios en la tarificación son “coherentes” para avanzar hacia la descarbonización.

El informe apunta a la fiscalidad como una de las herramientas fundamentales para el cumplimiento de los objetivos comprometidos por España con la UE en ma-

teria de cambio climático. En concreto, propone cambiar los impuestos actuales por otros que internalicen los daños medioambientales bajo la máxima de que “el que contamina paga”

→ Posición de ASTIC

La Asociación alertó sobre el impacto negativo que podría tener una medida así sobre la competitividad de nuestras exportaciones y de nuestra economía en general. Por esta razón, ASTIC abogó desde el primer momento porque se mantuviese el criterio aplicado al gasóleo profesional hasta entonces, es decir, la **devolución de la totalidad del exceso impositivo sobre los mínimos marcados por la Unión Europea**, de forma tal que las empresas de transporte por carretera quedasen a salvo de las previsibles subidas de impuestos sobre los combustibles. Finalmente, así quedó reflejado en el texto legal correspondiente. A pesar de este indudable éxito, no hemos dejado de hacer patente la asfixia fiscal a la que está sometido el sector: soporta alrededor de 10.000 millones de euros al año entre impuestos generales y específicos, cargas sociales y otros gravámenes, lo que suponen un 60% del coste total de un viaje internacional.

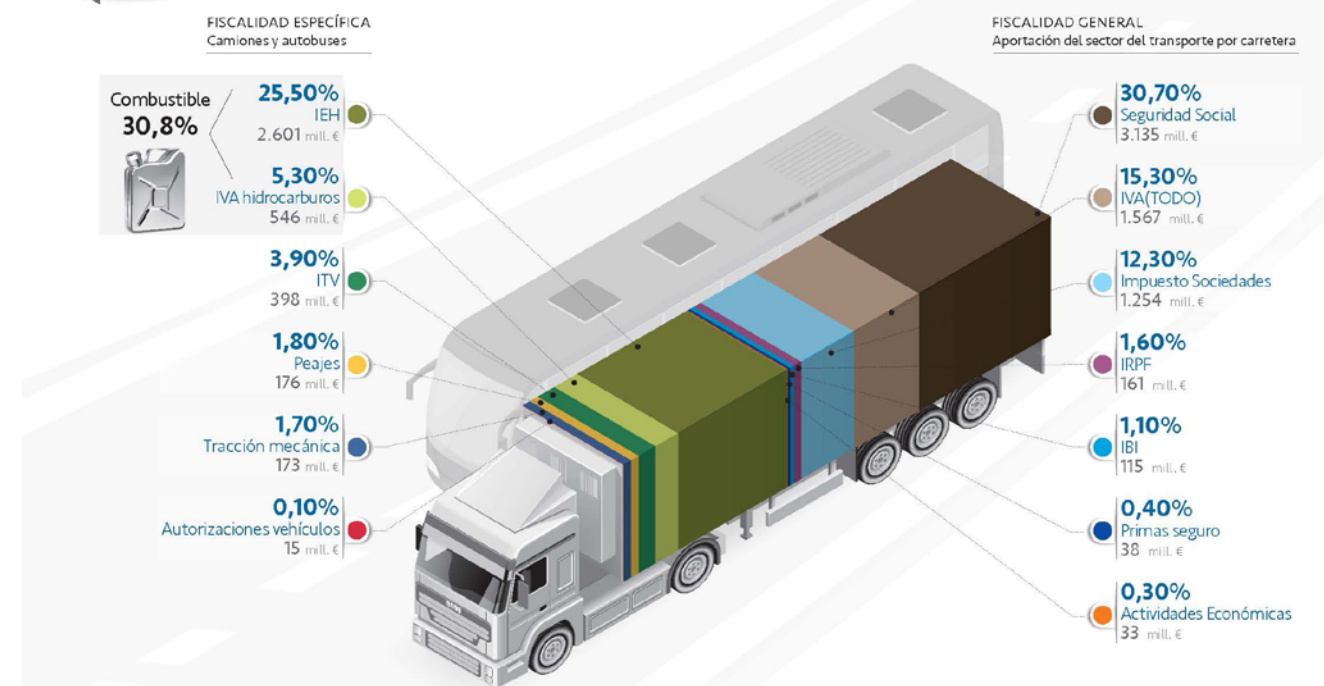
Para ilustrarlo, ASTIC ha realizado una infografía donde desglosa el origen de los gravámenes que lastran la actividad de la carretera, como por ejemplo los más de 3.000 millones de euros anuales por impuestos al combustible.

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.
 18 Precio del gasoil ficticio, estimado para realizar el supuesto. / Fundación Francisco Correll.

Abanderados del sector

- Frente normativo
- A la vanguardia tecnológica
- Proyección pública

El Paquete de Movilidad

La historia interminable

Después de dos años de prórroga, parece ser que la aprobación por parte del Parlamento Europeo del Paquete de Movilidad I ya ha visto la luz al final del túnel. Después de dilatarse en el tiempo más de lo esperado por sucesivas prórrogas y de las miles de enmiendas apiladas para ser votadas en el último pleno de la legislatura, in extremis la Eurocámara decidió el pasado abril dar luz verde a la primera parte del Mobility Package. Promovido desde la comisaría de Violeta Bulc en 2016 y publicado con un año de retraso, este paquete de medidas trata aspectos clave que afectan al transporte por carretera como el acceso al mercado, los trabajadores desplazados, los tiempos de conducción y descanso, los nuevos tacógrafos, etc.

Para poner la situación en contexto, 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

CO₂

en Europa.

→ Posición de ASTIC

ASTIC ve más luces que sombras para el transporte español en la posición del Parlamento acerca del Paquete de Movilidad I. Encontramos notables puntos positivos en el texto de posición alcanzado en la Eurocámara y auguramos que la mayoría de los aspectos negativos puedan ser corregidos en la siguiente fase de negociación a tres bandas con la Comisión, promotora de la iniciativa hace ahora dos años, y el Consejo, que ya fijó, por su parte, su posición a principios de diciembre de 2018.

Valoramos que, aun siendo a última hora, el Pleno del Parlamento Europeo haya logrado superar el bloqueo político que estaba amenazando con dejar en suspenso la renovación de la normativa del transporte por un largo periodo.

Asimismo, el PE ha conseguido establecer un compromiso que atiende a las posiciones más proteccionistas sin dinamitar el transporte internacional en las operaciones bilaterales (de salida y vuelta al país de origen). Éstas serán liberadas de las servidumbres y barreras burocráticas que actualmente suponen las diferentes leyes nacionales, como la MiLog alemana o la Ley Macron francesa, derivadas de la Directiva de Desplazamiento de Trabajadores (DDT).

Además, consideramos que las nuevas restricciones al cabotaje y la menor flexibilidad de los descansos, sin ser deseables, son un precio asumible ante la citada exención para el transporte bilateral de la DDT. Las limitaciones al cabotaje aprobadas son mucho menos duras que lo que inicialmente los países más proteccionistas, los “centrales”, deseaban

imponer, y salvan, sin demasiados problemas, casi el 90% del modo típico de actuación de nuestras flotas en territorios europeos. Hay que recordar que Francia y Alemania concentran el 75% de las rutas que suelen hacer los vehículos de las empresas encuadradas en esta especialidad.

ASTIC lamenta que se haya tratado el descanso semanal en el Pleno desde posiciones puramente teóricas, sin tener construida la suficiente infraestructura de aparcamientos realmente seguros, equipados y cómodos para los transportistas. Nuestra propuesta de ‘vuelta a casa’ ha quedado tremendamente mermada, hasta el insuficiente plazo de dos horas como máximo, en las votaciones de las enmiendas finalmente aprobadas. La regulación del descanso semanal que fuerza a no utilizar los vehículos no es congruente con la enorme falta de infraestructuras adecuadas: áreas de aparcamientos seguras, cómodas y bien equipadas que pudiesen hacer factible el cumplimiento de esa normativa. Debería haber una por cada 100 km, según votaron los propios europarlamentarios, pero no se cumple en la actualidad y se desconoce un plan calendarizado para solventar este defecto de la red viaria europea.

Una vez evitado el bloqueo político del Mobility Package I en el PE, ASTIC considera que ahora se puede consensuar, a tres bandas (Parlamento, Consejo y Comisión), un texto de compromiso que pueda paliar los principales defectos del texto aprobado por el pleno del Parlamento Europeo. Pero dada su disolución, debido a la convocatoria de elecciones europeas el pasado 26 de mayo, presagiamos que la aprobación de todo el paquete legislativo no sucederá hasta finales de 2019.

Abanderados del sector

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

Aprobación del ROTT

El desbloqueo a medias

Más de cinco años después de la entrada en vigor de la última reforma de la Ley de Ordenación de Transporte Terrestre (julio 2013), 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).

Tras diversos retrasos por diferentes motivos políticos e institucionales, como la demora en la emisión del preceptivo informe del Consejo de Estado, el 15 de febrero de 2019 el Consejo de Ministros dio luz verde finalmente a la modificación del ROTT, incluidas las enmiendas planteadas por el Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC), entre las que destaca la relativa a la regulación de la antigüedad media de los camiones en casos de ampliación de flota.

Asimismo, se aprobaron otras normas complementarias, relativas a la formación de los conductores, los documentos de control del transporte por carretera (que podrán ser en formato digital), transporte sanitario, transporte de mercancías peligrosas y estructura y composición del Comité Nacional del Transporte por Carretera.

Desde ASTIC, precisamente 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 se-

guridad para evitar errores y falsificaciones al sustituir la firma manual por una electrónica.

→ Posicionamiento ASTIC

Desde la Asociación, hemos continuado integrando la defensa conjunta aportando ideas para la posible modificación del borrador, que entró en vigor en febrero de 2019, más tarde de lo esperado, 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 (3 camiones en transporte de mercancías y 5 autobuses en transporte de viajeros), según indicó el Gobierno central de España, permitiendo que se pueda acceder con un solo vehículo de transporte

Es necesario remarcar que ha sido tenida en cuenta, por parte del Ejecutivo, la modificación del texto del ROTT que se había solicitado el pasado 13 de febrero por parte del Comité Nacional. Dicha redacción tenía como finalidad corregir un posible “hueco” reglamentario por el cual se podría haber dejado sin efecto real el requisito de antigüedad máxima de los vehículos para iniciar la actividad en el sector (5 meses en transporte de mercancías y 2 años en el de viajeros). Como se sabe, el requisito de la “flota mínima” ya no es aplicable después de lo sentenciado hace un año en la Corte de Luxemburgo al respecto.

Por lo tanto, el apartado c) del artículo 44.2 ha quedado redactado tal como sigue:

“c) La antigüedad media de la flota adscrita a la autorización después de la incorporación del nuevo vehículo o la sustitución de uno de los que se encontraban adscritos, no podrá superar la que dicha flota tenía antes de la nueva adscripción o sustitución”

En otras palabras, el nuevo vehículo que se adquiere para ampliar la flota tendrá que ser más nuevo que la media de antigüedad de la flota. Se cierra así la posibilidad de que se acceda al mercado por la “puerta de atrás”, mediante el alquiler de vehículos industriales y su posterior sustitución por otros de mayor antigüedad.

Asimismo, desde ASTIC, nos sigue preocupando la regulación del requisito de honorabilidad de las empresas, que implicará la suspensión de la validez de las autorizaciones de transporte durante un plazo de un año, por la comisión de una única infracción muy grave o de tres infracciones graves en determinados supuestos. Consideramos que los procesos sancionadores serán tan complejos que resultará difícil de aplicar en la práctica. De hecho, el pasado abril, el CNTC impugnó el ROTT por la vía contencioso-administrativa debido principalmente a la pérdida de la honorabilidad, pues genera una alarmante inseguridad jurídica y atenta contra el derecho fundamental de la tutela judicial efectiva.

En cuanto a la prohibición del descanso en cabina, consideramos que en la rutina diaria no podrá comprobarse, salvo que inspeccionen a alguien una vez transcurridas las 45 horas de descanso.

Por otra parte, ASTIC cuestiona que el ROTT haya respetado los principios de jerarquía normativa, pues la legislación europea no determina sanciones, pero el ROTT sí, siguiendo la disposición adicional décima de la LOTT, algo bastante controvertido.

Pese a que encontramos positivo el desbloqueo del ROTT después de tanto tiempo, todavía queda un largo camino por recorrer. Además, ahora ha sido recurrido desde la mayoría de las asociaciones que componemos el Comité Nacional de Transporte por Carretera (CNTC), en lo relativo a su contenido de las posibilidades de pérdida del requisito de honorabili-



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

dad. Veremos qué sucede al final. En cualquier caso, es una realidad que seguirán las negociaciones con el Ministerio de Fomento y el resto de carteras implicadas para cumplir las 12 reivindicaciones presentadas el 22 de noviembre de 2018 por el empresariado del transporte para mejorar la situación del sector.

Abanderados del sector

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

El Brexit

¿Divorcio a la gresca o acuerdo amistoso con la UE?

Tras dos 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 May, la salida del Reino Unido de la Unión Europea estipulada para el 29 de marzo de 2019 finalmente no se ha hecho efectiva. Habrá que esperar hasta el 31 de octubre, fecha de la segunda prórroga consensuada (y flexible), para saber si los británicos consiguen ratificar el Acuerdo de Retirada, que ha sido tumbado hasta en tres ocasiones por la Cámara de los Comunes.

Mientras tanto, el Brexit seguirá siendo un tema recurrente hasta ese día, fecha del último día de funcionamiento de la actual Comisión Europea. El nuevo Ejecutivo, elegido en las elecciones europeas del pasado 26 de mayo en las que Reino Unido se vio obligado a participar, comenzará a ejercer su poder el 1 de noviembre para definitivamente 27 países. En los comicios europeos, se elegirán a 751 eurodiputados, entre los que están los 73 británicos, que ocuparán sus escaños durante 4 meses.

En el momento en que Reino Unido salga de la Unión Europea, la Eurocámara pasará a tener 705 eurodipu-

tados. Este hecho histórico dará lugar a una nueva distribución de escaños, en la que España, junto a Francia, será el Estado miembro más beneficiado, pues obtendrá 5 adicionales (de 54 a 59).

→ 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 respues-

ta 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

Primer viaje intermodal de Europa con eCMR

Apoyo a la transformación digital

Como ejemplo claro de que ASTIC ha apostado desde su nacimiento por la digitalización del sector del transporte, el 25 febrero de 2019 fuimos testigos del primer transporte intermodal en Europa, vía camión-barco-camión, entre España e Italia mediante carta de porte digital. ASTIC, pionera en 2016 en la implantación del CMR electrónico en el transporte terrestre, respaldó el lanzamiento del primer transporte internacional comodal con documentos electrónicos que utiliza varios modos de transporte.

Un camión cargado de Transitalia España cargado de bobinas de papel y equipado con la carta de porte digital salió por carretera desde Madrid hasta el puerto de Valencia, donde tomó la vía marítima, gracias a la naviera italiana Grimaldi, hacia el puerto de Livorno, desde donde partió de nuevo por carretera hacia su destino final en Verona.

La Unión de Operadores de Transporte Comodal (U.O.T.C.), las Autoridades Portuarias de Valencia y Livorno y la Asociación Logística de Intermodalidad Sostenible (ALIS) también participaron en este primer porte como ejemplo de innovación tecnológica aplicada al sector.

"Desde ASTIC apoyamos este primer viaje intermodal de eCMR en Europa pues representa el presente y futuro más inmediato para que las operaciones logísticas sean más eficientes, competitivas y seguras. La Asociación lidera el compromiso del Sector con el impulso de la digitalización aplicada al transporte de mercancías por carretera y vía marítima. Frente a la carta de porte en papel, el eCMR facilita la gestión, el seguimiento en tiempo real de las cargas y su amparo legal", señala el presidente de ASTIC, Marcos Basante.

→ ¿Qué es el CMR electrónico?

El CMR electrónico o carta de porte digital es el documento que sustituye a la carta de porte tradicional en papel, que de forma obligatoria deben llevar los vehículos de transporte de mercancías, que contiene los datos clave del porte como el origen y destino, tipo de mercancía, entre otros elementos.

Esta digitalización de los elementos de control aplicados al transporte supone múltiples ventajas, y a que permite agilizar los trámites burocráticos entre fronteras y modos de transporte, un significativo avance en beneficio de la transparencia para toda la cadena de suministro y la trazabilidad de todo el proceso entre remitentes, cargadores, transportistas y destinatarios. Entre los avances más destacados de este CMR electrónico figuran: ahorro del 70% de costes (papel, espacio, etc.), mayor eficiencia, trazabilidad en tiempo real, cobro inmediato, prevención de litigios y riesgos, además de ser inalterable, recuperable en un click y constituir garantía legal como un tercero de confianza en servidores encriptados, entre otros.



Abanderados del sector

- Frente normativo
- A la vanguardia tecnológica
- **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.

ASTIC está ejerciendo una intensa actividad de lobby entre las distintas Administraciones, tanto nacionales como europeas, para que reflexionen sobre la relevancia del sector y lograr el reconocimiento que merece. En el ámbito nacional, ASTIC sigue reivindicando al Gobierno la creación de un Ministerio propio de Transporte, del mismo modo que lo tienen otros sectores productivos como Energía, Industria, Agricultura o Pesca. Día tras día, seguimos vertebrando la actividad económica, aportando un 5% al Producto Interior Bruto y unos 10.000 millones de euros en impuestos a las arcas estatales, y cohesionando los territorios naciona-

les y europeos. Si esto no fuera suficiente, el 65% de nuestras exportaciones tiene como destino países de la Unión Europea y, en su inmensa mayoría, viajan por carretera. Esta actividad es una realidad diaria gracias a un tejido empresarial de más de 850.000 puestos de trabajo vinculados al transporte y la logística.

Sin duda, nuestra actividad requiere una atención directa y focalizada desde un Ministerio cuyo centro de gravedad no sean las grandes inversiones en infraestructura, sino la naturaleza y la capacidad del tejido empresarial que da vida al transporte, de hacer frente a las crecientes exigencias de movilidad de personas y mercancías que nuestras sociedades están experimentando, al mismo tiempo que pueda asumir los desafíos derivados de la globalización, la digitalización y la sostenibilidad.

Como señaló Naciones Unidas hace casi un lustro, "un transporte eficaz y eficiente es la mejor garantía para el bienestar de los ciudadanos y el progreso econó-

mico de las naciones". 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.

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 informativas

- Nueva regla de salarios
- Descanso en cabina
- Restricciones a la circulación
- Modificación del baremo sancionador
- Ciberseguridad y nuevo Reglamento sobre Protección de Datos (RGPD) -que entrará en vigor a finales de mayo en sustitución de la actual Ley Orgánica de Protección de Datos (LOPD).
- Evolución del mercado laboral
- Nueva ley de relación con las administraciones públicas
- Evolución del mercado exterior: principales paí-

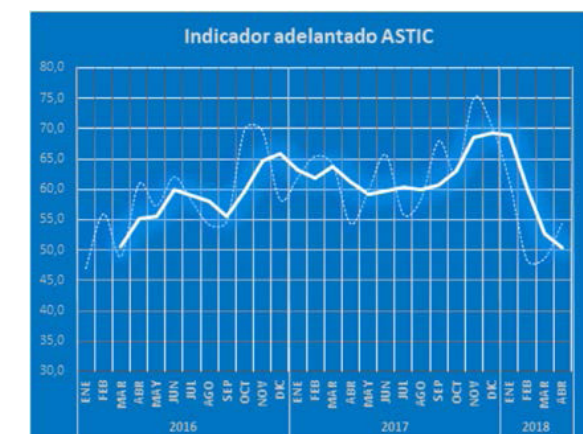
ses de origen y de destino.

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

Un referente del sector más sólido en prensa generalista y económica

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



DDT
Peajes
Burocracia
Chalecos amarillos
Subida fiscal
del diésel
Mobility Package
Proteccionismo
Falta de vocaciones
de cabina
Descanso
Brexit
ROTT

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 23 notas de prensa difundidas sobre temas de vital importancia para el sector: la exclusión del transporte internacional por carretera de la Directiva de Desplazamiento de Trabajadores (DDT); la prohibición del descanso en cabina por parte del Tribunal de Justicia de la Unión Europea; la petición a Bruselas de una normativa que impida los proteccionismos y garantice la leal competencia en el sector; la sentencia del TJUE sobre el requisito español de los tres camiones el acceso a la profesión; la inseguridad jurídica y la inexistencia de infraestructuras adecuadas para el descanso de los transportistas; la subida fiscal de los carburantes y su impacto negativo sobre las exportaciones; la oposición a la obligatoriedad del desvío de vehículos pesados a autopistas de peaje; la oposición al movimiento de los chalecos amarillos y en favor de la libre circulación de personas y mercancías en Francia, la reducción del 30% en los peajes de las autopistas rescatadas, etc.

En 2018 en términos totales, ASTIC ha aumentado un 20% el número de impactos con respecto a 2017, llegando a una audiencia total de 1.54 millones de personas. La mayoría de impactos ha sido en medios sectoriales (56%), pero ha experimentado un significativo aumento del 4% en el aporte cualitativo de la cobertura en medios generales y económicos con respecto a 2017, colocando a la asociación en cabeza de las organizaciones sectoriales de ámbito español. En me-

dios económicos, como Expansión y El Economista, es donde se ha obtenido mayor incremento con un crecimiento del 7%, en relación con el ejercicio anterior.

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, los chalecos amarillos, las elecciones generales, el Paquete de Movilidad, pendiente de la negociación a tres bandas, la aprobación a medias del ROTT, 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 2018 con 12 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 de las Claves de movilidad eléctrica y el Empleo y formación de calidad en el transporte por carretera, donde la Asociación vuelve a poner de manifiesto su firme compromiso por un transporte por carretera cada vez más sostenible y eficiente y por un empleo juvenil de calidad con su adhesión a la Alianza para la Formación Profesional Dual de la Fundación Bertelsmann.

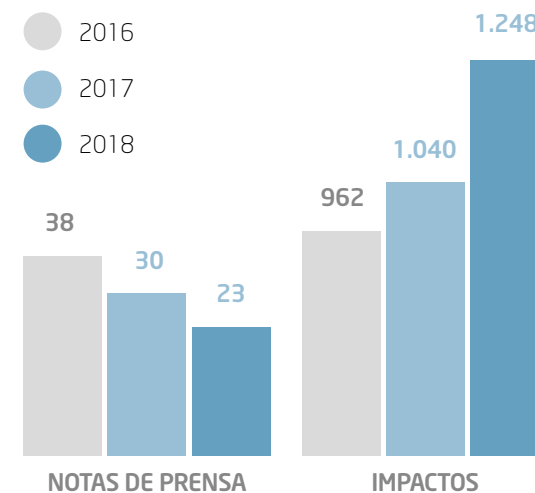


Semana Europea de la Movilidad

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 a 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

Medios de comunicación



Redes sociales



TWITTER

Seguidores: **644 (+35%)**
Tuits publicados: **677 (+50,5%)**
RT / MG: **2.055 (+12,4%)**
Menciones: **1.310 (+8,3%)**
Alcance: **464.200 impresiones (+36,2%)**



LINKEDIN

Creación: 27 de marzo de 2015
Publicaciones: **193 (+48%)**
Seguidores: **407 (+59%)**
Alcance: **58.450 impresiones (+46%)**

Distribución impactos ASTIC en medios no sectoriales

Año	Generales	Económicos	RSC	Totales
2018	390	120	5	515
2017	314	112	12	438
2016	319	86	7	412

4

FORMACIÓN



Formación

- Apuesta por la Formación Profesional Dual

Apuesta por la Formación Profesional Dual

Los conductores, nuestro valor activo máspreciado

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 millones de euros desde el 2011.

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. En 2018 se ha visto reducida esta faceta en cuanto a número de cursos y de alumnos respecto al año anterior por causa de que no hubo programa de IDAE -que supuso una treintena de acciones formativas específicas en 2017). Sin embargo, superar los 650 alumnos formados en un ejercicio es, en sí mismo, una gran marca.

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 y segura; tacógrafo digital y tiempos de conducción; CAP, formación continua obligatoria; prevención de riesgos laborales en la empresa de transporte, y normativa de carga y estiba. Pero por encima de todos, destaca el primer Máster en Logística y Transporte Internacional, bajo la dirección académica de IMF Business School.



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

Desde 2015 hasta la actualidad, más de un millón de euros en formación ha sido puesto a disposición de nuestros afiliados a través de los planes de formación anuales. Hemos impartido 78.594 horas de formación en 343 cursos, y se han formado 3.525 alumnos.

Para la realización de estos cursos se ha contado fundamentalmente con el apoyo del Ministerio de Fomento. 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.



PLANES FORMATIVOS DESDE 2015



343 | Cursos



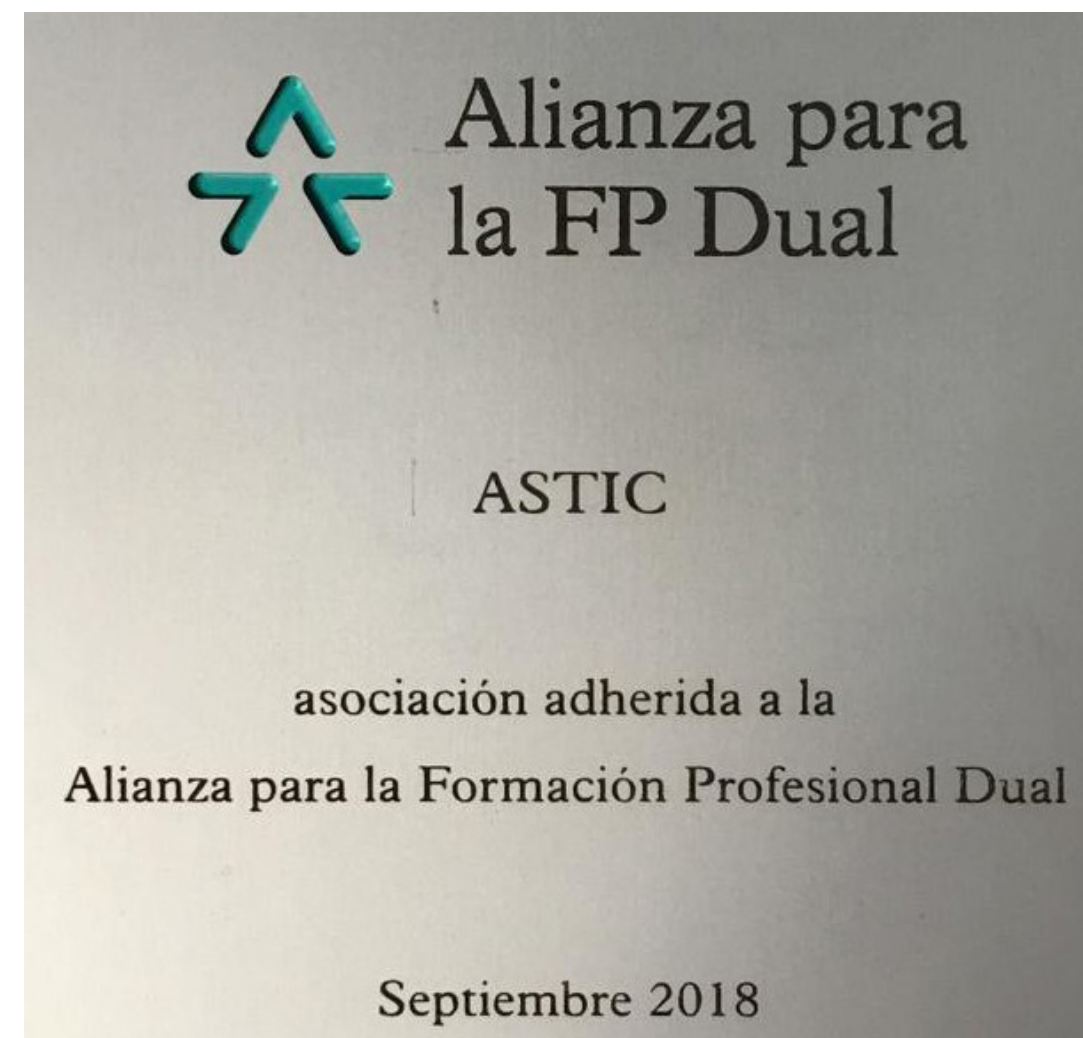
3.525 | Alumnos formados



78.954 | Horas de formación



1.243.000 | Inversión



Formación

- Apuesta por la Formación Profesional Dual

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 2018, nuestro compromiso con nuestro valor activo máspreciado, nuestros conductores profesionales, se ha plasmado en la adhesión de ASTIC a la Alianza para la Formación Profesional Dual 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 Funda-

ción 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 Profesional Dual

Máster en Transporte Internacional en IMF Business School

Un salto cualitativo

Sin duda, la acción formativa más significativa de ASTIC durante el pasado ejercicio fue la creación el primer Máster en Transporte Internacional, bajo la dirección académica de IMF Business School.

La titulación de postgrado está dirigida a profesionales, directivos y mandos intermedios, que quieran 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.

La dirección académica del Máster en Transporte Internacional corre a cargo de IMF Business School, institución educativa de reconocido prestigio en el sector de la logística y el transporte, tanto a nivel nacional como internacional, y que cuenta con un claustro de profesores que está constituido fundamentalmente por profesionales en activo de reconocido prestigio en el sector, como Gabino Diego Díaz, director docente del Máster y Pere Martínez, entre otros.

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 se cuentan entre las mayores del país, en cuanto a fac-

turación y número de vehículos, relacionadas con la logística y el transporte internacional.

Entre los objetivos más destacados figuran: entender el marco global de referencia donde se desarrollan las relaciones comerciales en la actualidad; identificar las tendencias actuales comerciales que se producen al amparo de un panorama internacional globalizado, y situar las áreas de libre comercio y uniones aduaneras en las que se agrupan los países, las peculiaridades de cada una de ellas y las diferencias más notables, entre



Equipo docente y alumnado del primer Máster en Transporte Internacional ASTIC en IMF Business School

otros. 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.

“Desde ASTIC hemos querido impulsar este proyecto debido, por un lado, a la positiva tendencia de crecimiento del mercado exterior español y, por otro, a los retos que la digitalización, la globalización y la RSC prestan de cara al inmediato futuro de nuestra actividad, lo que lleva a una alta demanda de profesionales cualificados por parte de nuestras empresas de transporte internacional”, apunta Ramón Valdivia, director general de ASTIC.

Entre los temas más relevantes a tratar destacan: las relaciones internacionales, con especial énfasis en la globalización, internacionalización, concentración/distribución de mercados, presiones neoproteccionistas, funcionamiento de las áreas supranacionales en el ámbito comercial y aduanero y la influencia que todo este marco comercial e institucional internacional marca en el Transporte y la Logística.

El Máster en Transporte Internacional está financiado por el Ministerio de Fomento y está diseñado de tal manera que las empresas que participen con sus profesionales puedan bonificárselo.



Formación

- Apuesta por la Formación Profesional Dual

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”.

→ Formación integral para conductores profesionales de mercancía

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. El primero tiene como objetivo aprender las competencias necesarias para la obtención del permiso de conducción C+E y su correcta utilización en la vía pública de forma segura y eficiente, así como el conocimiento integral de la normativa que afecta a este tipo de transporte.

El CAP busca que los alumnos adquieran las competencias necesarias para obtener el certificado de aptitud profesional, en lo relacionado con el conocimiento de las características de la cadena cinemática, las características técnicas y funcionamiento de los dispositivos de seguridad, siendo además capaces de realizar operaciones de carga, respetando las normas seguridad laboral y del vehículo, así como la evaluación de las situaciones de emergencia. Además, los alumnos obtendrán conocimientos sobre el entorno económico y organización del sector del transporte de mercancías.

El módulo de Conducción Eficiente y Segura tiene como fin optimizar los recursos energéticos y de los fungibles mecánicos, a través de la conducción, manteniendo alta calidad en el servicio, tanto de los aspectos productivos como de los relacionados con la seguridad, mediante la aplicación de protocolos fácilmente asimilables por los conductores que reflejen la evolución tecnológica, de manera que se garantice su adecuación a las necesidades sociales y tecnológicas.

→ 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. A través del primero de ellos, se persigue aplicar las reglas de estiba, sujeción, desestiba y manipulación de cargas asociadas al transporte de mercancías, según el Real Decreto 563/2017 de 2 de junio, así como establecer los tiempos de conducción y descanso, reflejados en el tacógrafo digital, según lo recogido en el Real Decreto 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006.

El módulo de Mercancías Peligrosas (Básico + Cisternas) trata las competencias necesarias para la obtención de la licencia que permite la conducción de vehículos que transportan mercancías peligrosas, sensibilizando sobre los riesgos que entraña este tipo de mercancía y adoptando en todo momento las medidas necesarias para la prevención de riesgos y accidentes, además de las medidas de seguridad personal y medioambiental contempladas normativamente.

Y por último, pero no menos importante, el módulo de Inglés Elementary tiene como objetivo desarrollar la comprensión oral y escrita relativa a las expresiones y situaciones más usuales, para la mejor comprensión de órdenes y documentos de trabajo, en diferentes destinos europeos donde se utiliza el inglés.

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 em-

presas 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 asocia-

ción 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, presentado en 2014, 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.

**Garante de
sus asociados**

- Servicio al afiliado

**En el camino hacia
la transparencia****Plan de Compliance****→ PLAN DE COMPLIANCE**

La Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC) ha realizado un gran esfuerzo para diseñar, elaborar e implementar un sistema de cumplimiento penal llamado Manual de Corporate Compliance penal para garantizar el correcto funcionamiento tanto de sus órganos como organizaciones y sociedades que la integran. El documento 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 concreten 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.

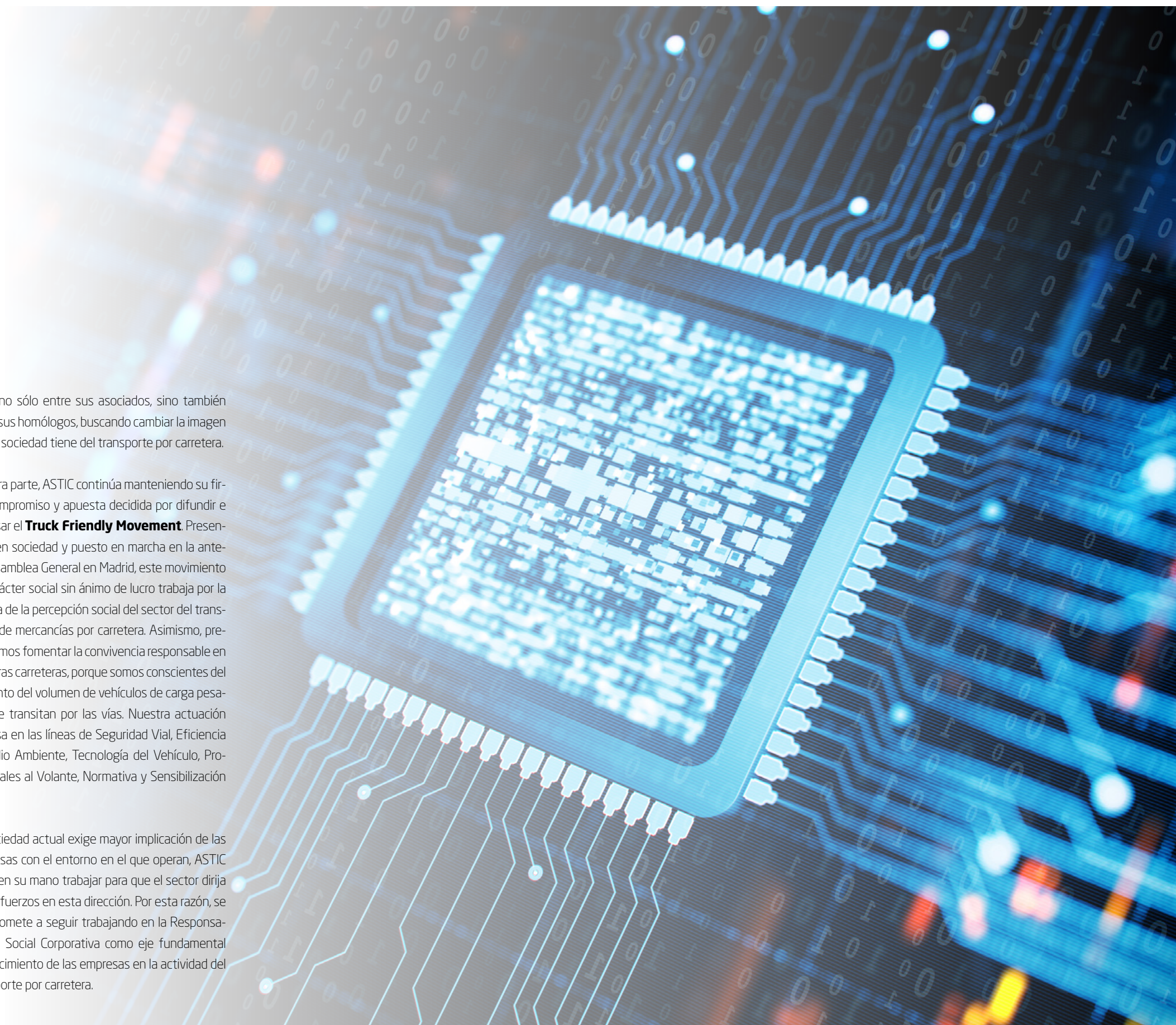
➔ 1. Responsabilidad Social

ASTIC conoce la importancia de operar como un organismo comprometido en el triple desempeño de la RSC (económico, social y medioambiental). En los últimos cinco 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 sosteni-

nible, 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**. Presentado en sociedad y puesto en marcha en la anterior Asamblea General en Madrid, este movimiento de carácter social sin ánimo de lucro 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.



- Líneas de trabajo

Objetivos para el futuro

ASTIC, 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 dife-

rentes 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 puestos en marcha para simplificar todos los trámites posibles que acarrea la actividad, el e-CMR ya es una realidad.

Retos 2025



2015



Objetivos cumplidos y cerrados

Objetivos activos

Objetivos a iniciar



2018



2025



LOTT

Tacógrafo digital

Ley de Garantía de Unidad de Mercado

Reforma laboral

Céntimo sanitario

Régimen de módulos

Megacamiones



Convenio colectivo

Tarificación energética

Régimen de autorizaciones

Pesos y dimensiones

Retorno a casa

Internacionalización

Restricciones a la circulación



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