

MEMORIA ANUAL ASTIC JUNIO 2026



#UnSectorEnMarcha



email: astic@astic.net Telf. 91 451 48 07/01
C/ Príncipe de Vergara, 74 – Edif. CEOE 28006 MADRID
www.astic.com.es





SUMARIO

1
CARTA DEL PRESIDENTE

5
PROYECCIÓN PÚBLICA

2
SOBRE ASTIC

6
FORMACIÓN

3
POR LA DEFENSA DE LOS INTERESES
DEL SECTOR

7
TRABAJANDO PARA SUS AFILIADOS

4
SOSTENIBILIDAD MEDIOAMBIENTAL

8
UOTC

CARTA DEL PRESIDENTE

“ASTIC no vive solo de su historia, aunque esa historia nos honre desde 1960, sino de su utilidad presente y de su capacidad para seguir siendo una herramienta eficaz al servicio de sus miembros y del transporte español.”

Un año más, me honra dirigirme a los miembros y simpatizantes de ASTIC para presentar la memoria anual de actividades de nuestra organización, correspondiente al periodo comprendido entre la Asamblea General de 2025 y la de 2026. Lo hago, además, en una circunstancia que para mí tiene un significado especial porque, tal como marcan los estatutos de ASTIC, este será el último ejercicio en el que me corresponda firmar, como presidente, esta presentación de nuestra memoria anual. No es este el lugar para hacer balance de estos casi tres lustros, pero sí quiero reconocer que estas líneas tienen para mí un valor singular, porque resumen otro intenso año de trabajo asociativo y preceden a una nueva etapa en la presidencia de una organización a la que he dedicado mucho, siempre con responsabilidad, compromiso y afecto.

Presento esta memoria con el orgullo de quien sabe que, en un contexto especialmente complejo para el transporte por carretera, ASTIC ha seguido cumpliendo con su función esencial, la de defender los intereses legítimos de sus empresas asociadas, representar con rigor a una parte fundamental del transporte español y mantener viva una interlocución constante con las administraciones, las instituciones internacionales, los medios de comunicación y el conjunto de actores que influyen en nuestro sector.

Este ha sido un año exigente por muchas razones, entre las que destaca la inestabilidad geopolítica provocada por la guerra de Irán, que volvió a recordarnos hasta qué punto el transporte por carretera está expuesto de forma inmediata a cualquier tensión que afecte al precio de los combustibles o a las cadenas de suministro.

ASTIC ha participado activamente en las conversaciones mantenidas con la Administración para impulsar medidas que ayuden a las empresas a afrontar ese escenario, insistiendo siempre en que el transporte no puede absorber indefinidamente incrementos de costes que no ha generado y que deben trasladarse de forma transparente y efectiva. Fruto de ello, como es sabido, es la nueva legislación recientemente aprobada en el Congreso por aplastante mayoría.

Uno de los hitos de este periodo ha sido la renovación de nuestra representatividad en el Comité Nacional del Transporte por Carretera. ASTIC continúa siendo la tercera fuerza del transporte español en términos de representación dentro del CNTC avanzando en ese porcentaje. Creo que es un dato importante, porque confirma que nuestra voz sigue teniendo peso propio en el principal órgano de interlocución sectorial con la Administración.

También en el plano interno podemos hacer un balance positivo. Si bien las operaciones corporativas de concentración, fusiones y adquisiciones, cada vez más frecuentes en nuestro sector, han seguido teniendo un efecto natural sobre el número formal de asociados, las nuevas incorporaciones han permitido cubrir y superar esa reducción lógica. Ello demuestra que ASTIC continúa siendo una organización atractiva para empresas que comparten una visión profesional y exigente del transporte por carretera.

En el ámbito internacional, nuestra presencia se ha visto igualmente ratificada con dos personas de ASTIC en posiciones clave dentro de la IRU, la organización mundial del transporte por carretera con sede en Ginebra. Esa presencia nos permite trasladar a los debates internacionales la perspectiva de las empresas españolas, especialmente en asuntos tan decisivos como la transición energética, la regulación social, la competitividad, la escasez de conductores o las condiciones reales en que opera un país periférico dentro del mercado europeo. Durante este año hemos seguido muy atentos a la evolución de las políticas derivadas del Pacto Verde europeo, del paquete Fit for 55, del futuro ETS II, de la revisión de pesos y dimensiones, de las normas sobre emisiones de vehículos pesados y de todas aquellas iniciativas que afectan directamente a los costes, a la inversión y a la capacidad competitiva de nuestras empresas. ASTIC sigue defendiendo una transición energética realista, tecnológicamente neutral y económicamente viable.

En el ámbito laboral, hemos mantenido una posición responsable en las negociaciones abiertas con los sindicatos. En su momento no consideramos razonable firmar un acuerdo sobre prejubilaciones sin disponer de garantías claras sobre su coste para las empresas, su financiación y el número real de trabajadores que podrían beneficiarse. Del mismo modo, hemos expresado nuestras reservas ante la calificación genérica de la profesión de conductor como peligrosa y penosa. Todo ello no nos ha impedido seguir presentes y activos en la negociación del III Acuerdo General, que aspiramos pueda convertirse en el germen de un futuro convenio colectivo unificado para España.

Quiero destacar también el papel creciente de ASTIC en el ámbito de la comunicación, con una presencia activa en medios, redes sociales, foros sectoriales y espacios de opinión, siempre con el propósito de explicar mejor la realidad de nuestras empresas y la importancia del transporte por carretera para la economía española.

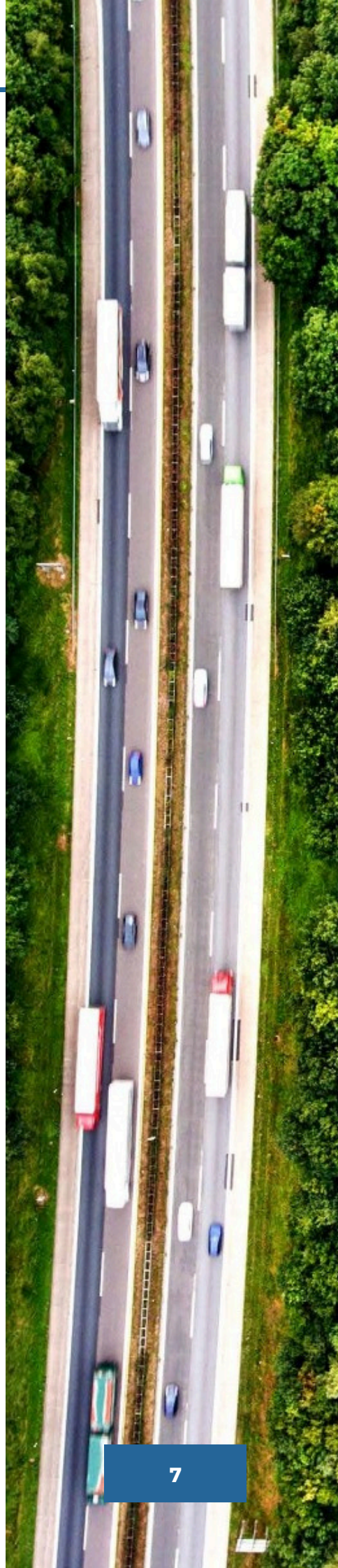
Les invito a recorrer las páginas de esta memoria como testimonio de un año de trabajo intenso, de defensa asociativa y de compromiso con nuestras empresas. ASTIC no vive solo de su historia, aunque esa historia nos honre desde 1960, sino de su utilidad presente y de su capacidad para seguir siendo una herramienta eficaz al servicio de sus miembros y del transporte español.

Con mi agradecimiento a todos los asociados, a la Junta Directiva y al equipo de ASTIC, cierro esta presidencia con gratitud personal y confianza institucional. Gratitud por haber podido servir a esta organización desde la presidencia, y confianza porque ASTIC cuenta con la solidez, la experiencia y el equipo necesarios para iniciar una nueva etapa sin perder aquello que siempre le ha dado sentido, el trabajo, el rigor y la responsabilidad en defensa de sus empresas y del transporte español por carretera.



SOBRE ASTIC

2



ASTIC ha trabajado en los últimos años en la modernización de la imagen de la asociación. El nuevo logo, su nueva web y app, así como la creación de las redes sociales, son un claro reflejo de su empeño por conseguir renovar la patronal. Desde diciembre de 2015, la oficina de ASTIC se encuentra ubicada en el centro neurálgico nacional empresarial, el edificio de la CEOE, confederación de la que somos miembros de su junta directiva y cuya ligación hemos reforzado con nuestra incorporación a Cepyme en 2017. Todo esto representa un claro ejemplo de su empeño por identificarse, no sólo como asociación de transporte, sino también como asociación empresarial.

Esta vocación se extiende también al ámbito europeo, por ello ASTIC ha trabajado por tener dos voces de representatividad ante las instituciones europeas. Además de la IRU, la asociación se ha conectado a través de la CEOE en Bruselas a la organización Business Europe, de perfil multisectorial, que tiene como objetivo liderar el crecimiento y la competitividad a nivel europeo, defendiendo a las empresas de todo el continente de los temas que más influyen en su ámbito de 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 asociación pionera en el sector de transporte por carretera de España inscrita en él y la que ha presentado tres Informes de Progreso hasta la fecha. Es divulgador de sus 10 principios, que están universalmente aceptados en las áreas de Derechos Humanos, Normas Laborales, Medio Ambiente y Lucha contra la Corrupción en las actividades y la estrategia de negocio de las empresas.

Además, ASTIC ha cambiado los estatutos para implementar una mayor transparencia y un código ético acorde con las demandas de la sociedad de nuestros días. Por otra parte, la Asociación ha implementado protocolos de prevención para la “compliance penal”, que concretan el proceso de formación de la voluntad de la persona jurídica, de adopción de decisiones y de ejecución de estas, así como modelos de gestión financiera para impedir la comisión de los delitos a prevenir.

No podíamos pasar por alto un hito importante en nuestra historia: la incorporación de ASTIC a la Alianza para la Formación Profesional Dual de la Fundación Bertelsmann, para fomentar el empleo de calidad entre los jóvenes en el sector del transporte, y la creación de siete ediciones del Máster en Transporte Internacional. Esto demuestra nuestro compromiso con nuestro valor activo máspreciado: nuestros conductores profesionales.



ASAMBLEA GENERAL 2025

La Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC) celebró su 65º aniversario, reafirmando el papel estratégico y absolutamente imprescindible del transporte por carretera para las sociedades y economías modernas, cuyas cadenas de suministro no funcionarían sin este sector. El acto conmemorativo de esta efeméride tuvo lugar en La Granja de San Ildefonso (Segovia).

Rocío Báguena, secretaria general de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, inauguró el evento de celebración del 65º aniversario resaltando que ASTIC es un referente del transporte por carretera ante las autoridades nacionales y europeas, participando activamente en el desarrollo de políticas que han contribuido de forma decisiva a que España cuente hoy con un sector competitivo, flexible y estratégico. «Con la tercera flota por volumen de la UE y una aportación del 4 % al PIB nacional, el transporte por carretera es esencial para la economía española. A sus problemas estructurales, como la escasez de conductores, se unen la Incertidumbre geopolítica y económica actual. Los dos vectores de cambio que marcan el futuro del transporte por carretera son la digitalización y la descarbonización», ha concluido.

«Desde el Ministerio, somos conscientes de que el futuro del transporte exige una colaboración firme entre el sector público y el privado. En este sentido, la relación con ASTIC es estrecha y constructiva, permitiendo avanzar en iniciativas que han tenido un impacto directo en la mejora del sector en el ámbito de la digitalización, como el proyecto ASTIC Digital Corridors, que reduce los tiempos de espera en la frontera, sobre todo con Reino y Unido y Marruecos; en programas de formación o renovación de flotas», ha añadido Báguena.



“*Sois la columna vertebral de nuestro sistema económico. Todo lo que consumimos y utilizamos a diario está al alcance de la mano gracias al trabajo de las empresas de transporte*

Desde CEPYME seguiremos a vuestro lado, apoyando vuestras reivindicaciones y reconociendo vuestra labor esencial”

Esta jornada, conducida por la periodista especializada en economía Susana Burgos, incluyó la mesa redonda 'El Futuro del Transporte por Carretera. Un Sector en Transformación', en la que han participado Pierre-Yves Sachet (vicepresidente ejecutivo de Mobility & New Commerce de MOEVE); Marta Blázquez (presidenta de FACONAUTO); Felipe Navascués (director de STELLANTIS Drive For You); Miguel Ángel García (director de Aprovisionamiento y Transporte de COVIRÁN); José Manuel Pardo (presidente del Comité de Asuntos Sociales de IRU); y el presidente de ASTIC y Fundación Corell, Marcos Basante, en calidad de empresario de transporte como CEO de Global Spedition.

Este debate, moderado por Amador G. Ayora, director de El Economista, abordó las profundas transformaciones que marcarán al sector en la próxima década, con horizonte en 2035: "catarata" regulatoria, elevados costes de operación, falta de relevo generacional, envejecimiento del parque móvil, necesidad de acelerar la digitalización o la urgente necesidad de invertir en infraestructuras que permitan avanzar hacia una movilidad sostenible sin poner en peligro la viabilidad económica del sector.

La jornada contó también con la participación de Ángela de Miguel, que acababa de ser nombrada presidenta de CEPYME, quien resaltó que el transporte por carretera es un sector que, pese a ser a menudo invisible para la ciudadanía, resulta clave para nuestro día a día.

De Miguel destacó el papel de ASTIC como referente del sector dentro y fuera de nuestras fronteras, defendiendo con firmeza a las empresas transportistas y adaptándose a los retos y a los grandes cambios que atraviesa el sector. La presidenta de CEPYME también quiso poner el foco en las condiciones en las que operan actualmente las empresas de transporte, marcadas por elevados costes y márgenes muy ajustados

El encuentro fue clausurado por José Luis Sanz, consejero de Movilidad y Transformación Digital de la Junta de Castilla y León, que alertó sobre la preocupante evolución del empleo en el sector del transporte por carretera, donde el relevo generacional está seriamente comprometido: «En Castilla y León hacen falta unos 2.000 conductores de camión. Solo el 4,5 % tiene menos de 25 años; la edad media del colectivo se sitúa ya cerca de los 50 años».



Por otro lado, el nuevo marco normativo europeo; la posible reducción de la jornada laboral; y la alarmante escasez de conductores profesionales son hoy las tres principales amenazas que inquietan al sector español del transporte internacional por carretera. Se puso de manifiesto durante la celebración de la XLVIII Asamblea General de la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC), decana de las asociaciones del transporte por carretera en España.

La 48ª Asamblea General de ASTIC reunió a algunas de las empresas más emblemáticas y consolidadas del transporte internacional por carretera y de la logística en España. Las compañías presentes representan cerca del 20% de la facturación total del sector. Actualmente, ASTIC agrupa a más de 240 empresas que acumulan una media de 33 años de actividad. Cada una de ellas opera con más de 120 vehículos pesados de media y alcanza una facturación anual superior a los 41 millones de euros. En su conjunto, estas compañías generan más de 25.000 empleos directos, lo que subraya su peso estratégico en la economía y en la movilidad internacional de mercancías.

Puede ver un breve resumen de la Asamblea General ASTIC 2025 con las presentaciones y galería de imágenes pinchando [aquí](#).



“*Todas estas normativas amenazan con erosionar los ya estrechos márgenes del sector -que se sitúan entre el 3% y el 5%- y podrían poner en riesgo la viabilidad de las empresas que no logren adaptarse a tiempo.*

Vamos a enviarle una carta para pedir que se recapacite sobre esta cuestión y se adapte la normativa a la realidad actual del sector.”

ORGANIGRAMA

ASAMBLEA GENERAL

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

JUNTA DE GOBIERNO

Constituida por los delegados elegidos por las empresas afiliadas, representa a las distintas áreas del transporte internacional por carretera divididos en: Miembros de Honor, UOTC, Viajeros y Mercancías.

[Descargar "Junta de Gobierno"](#).

COMITÉ EJECUTIVO

Presidente	Marcos Basante Fernández
Vicepresidente Mercancías	Juan Jesús Sánchez Serrano
Vicepresidente Viajeros	Ignacio Pérez-Carasa González-Estrada
Tesorero	Antonio Pérez Millán
Contador	Esteban Sánchez Bernabé

STAFF EJECUTIVO

Vicepresidente Ejecutivo	Ramón Valdivia Palma
Director Técnico	José Manuel Pardo Vegezzi
Directora Financiera y Resp. RR.HH.	M^a Carmen Arias Martín
Directora Formación y Att. Afiliado	Ana Muñoz Castro
Secretaria Dirección y Dept. TIR	Teresa Benadero Torres
Directora Comunicación	Laura Ordóñez Rodríguez

POR LA DEFENSA DE LOS INTERESES DEL SECTOR

3



INICIATIVAS PARA MEJORAR EL TRATO A LOS CONDUCTORES

EL CONDUCTOR AL FRENTE

Durante el año 2025, la iniciativa “El conductor al frente” ha dado un paso significativo con la puesta en marcha del Certificado del Transportista Responsable (CTR), un distintivo impulsado por Transprime (representante español del European Shippers Council), con el respaldo de ASTIC, la IRU y los sindicatos europeos del transporte representados por la ETF. Este proyecto se enmarca en el compromiso adquirido por las partes firmantes del “Charter para la mejora del trato a los conductores en los centros de carga y descarga”, promovido por la IRU, el ESC y la ETF, y que ASTIC apoya activamente desde su origen.

La Certificación del Transportista Responsable (CTR) nace como una herramienta técnica, ética y operativa para acreditar que las empresas de transporte de mercancías por carretera cumplen con estándares elevados de calidad, legalidad, sostenibilidad y responsabilidad social, particularmente en su interacción con otros agentes de la cadena de suministro.

Su fin último es reforzar la profesionalización del sector, fomentar la atracción y retención del talento, elevar la reputación del transportista frente a cargadores, instituciones y sociedad, y contribuir a una logística más transparente, segura y equilibrada. El CTR establece así un marco voluntario de autorregulación verificada, en línea con los principios de diligencia debida definidos en la Directiva CS3D.



INICIATIVAS PARA MEJORAR EL TRATO A LOS CONDUCTORES

EL CONDUCTOR AL FRENTE

La CTR y la CCR no compiten, se complementan como dos caras de una misma moneda. Donde el cargador lidera desde la responsabilidad de contratación y planificación, el transportista lo hace desde la ejecución ética y eficiente.

Ambas certificaciones apuntalan el principio de cadena de confianza logística, y refuerzan el modelo europeo de supply chain compliance compartido.

Con el fin de impulsar la promoción de este nuevo escenario de entendimiento y colaboración entre todos los actores de la cadena de suministro -transportistas, operadores logísticos y cargadores-, le animamos a difundir el Manifiesto 'El Conductor al Frente' entre su equipo y red de contactos y a adherirse a esta carta de compromiso por el bien de nuestros conductores, nuestro sector y nuestra economía.

<https://astic.com.es/el-conductor-al-frente/>

Por otro lado, el pasado 4 de junio, en el marco del SIL 2026, se celebró la II Gala CCR, en la que Ramón Valdivia, en representación de ASTIC, recogió el galardón como Embajador del Certificado de Cargador Responsable por su compromiso con la logística ética en base al código ético CCR.



INICIATIVAS PARA MEJORAR EL TRATO A LOS CONDUCTORES

TRUCK FRIENDLY MOVEMENT

Truck Friendly Movement celebró el pasado mes de octubre, en el marco de la Feria Logistics & Automation organizada en IFEMA (Madrid), la cuarta edición de los Premios Truck Friendly a la responsabilidad social en el sector del transporte de mercancías, cuyos ganadores han sido Sesé en la categoría de operador de transporte; Votorantim Cimentos en la categoría de empresa cargadora; y Andamur en la categoría de organización Truck Friendly.

Estos galardones, otorgados por Truck Friendly Movement, plataforma impulsada por organizaciones de transportistas y cargadores representadas en la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC), la Asociación de Cargadores de España (ACE), el Centro Español de Logística (CEL) y el Clúster Logístico de Aragón (ALIA), surgen del convencimiento de que las prácticas responsables relacionadas con el transporte de mercancías, en general, y hacia el conductor del vehículo, en particular, requieren de un reconocimiento que sirva como motor y potencie las políticas de RSC en esta materia.



INICIATIVAS PARA MEJORAR EL TRATO A LOS CONDUCTORES

TRUCK FRIENDLY MOVEMENT

Su misión es contribuir a la mejora de la sostenibilidad ambiental, económica y social del sector del transporte de mercancías por carretera a través de tres claros objetivos: mejorar la percepción social del transporte de mercancías por carretera; dignificar la figura del conductor profesional y mejorar sus condiciones de trabajo en las zonas de carga y descarga y en las áreas de descanso; y fomentar la convivencia en nuestras carreteras, concienciando a sus usuarios para que las utilicen de forma responsable y respetuosa.

Antes de la entrega de estos galardones se ha celebrado un debate bajo el título 'Áreas de descanso: la gran olvidada de un transporte socialmente sostenible' con Pablo Combalia, responsable de Desarrollo e Iniciativas Estratégicas de ONTURTLE; Dirk Penasse, director general de ESPORG; y Miguel Ángel González, director general de URBAN Castilla-La Mancha/APPUNLE.

“Truck Friendly Movement nació hace 6 años con la idea de un grupo de profesionales del sector del transporte de mercancías que, conscientes de la importancia del mismo, veían cómo la percepción social no era la correspondiente a la labor realizada. Durante la pandemia, la figura del conductor profesional pasó de estar prácticamente denostada a ser la de héroes sobre ruedas que abastecían nuestros supermercados y atravesaban Europa bajo la amenaza del virus. A día de hoy, queremos que esa imagen de sacrificio perdure, por eso, seguimos luchando porque estos profesionales tengan a su alcance las necesidades básicas que su trabajo requiere. Mejorar las condiciones es una labor de todas las partes implicadas en la cadena de suministro”



NEGOCIACIONES SECTORIALES Y SOCIALES

CON LA ADMINISTRACIÓN

Las negociaciones con la Administración se han mantenido con los sucesivos equipos ministeriales, tanto en lo que afecta a la finalización del cumplimiento de los acuerdos del 2022 como con respecto al establecimiento de ayudas y medidas contractuales para paliar las consecuencias de la guerra en Oriente Próximo.

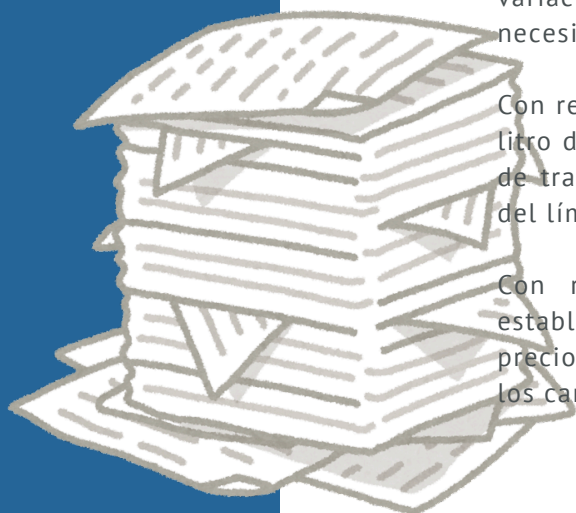
Con respecto al cumplimiento de los acuerdos del 2022, se ha publicado en julio del año 2025 la Orden PJC 780/2025, que incrementa a 44 toneladas la MMA de los vehículos articulados y normaliza la circulación de los dúo-trailers como euromodulares, eximiéndoles de la necesidad de requerir autorización para cada servicio. Desgraciadamente todavía está pendiente la posibilidad de utilizarlos para el transporte internacional, que esperamos pueda resolverse a través de la modificación de la directiva de pesos y dimensiones, actualmente en fase de trílogo en las instituciones europeas.

Por ahora, tampoco se ha desarrollado la normativa dirigida a la limitación de la subcontratación.

Lo que ha dado lugar a una negociación muy intensa en los últimos meses por parte de nuestra asociación ha sido la necesidad de establecer bonificaciones en el gasóleo para las empresas de transporte por carretera que no computaran para el límite “de mínimos” y el endurecimiento de las fórmulas de repercusión de las variaciones en el precio del gasóleo, ambas medidas derivadas de la necesidad de reducir el impacto de la guerra en Oriente Medio.

Con respecto a las bonificaciones, se obtuvo una ayuda de 20 cts. por litro de gasóleo, aunque todavía no ha sido cobrada por las empresas de transporte porque la CE no ha dado el visto bueno para eximirla del límite “de mínimos”.

Con respecto al mecanismo obligatorio de repercusión, se ha establecido una fórmula cuyo coeficiente de repercusión depende del precio del gasóleo, y un mecanismo sancionatorio para el caso de que los cargadores rechacen o obstaculicen su aplicación.



NEGOCIACIONES SECTORIALES Y SOCIALES

CON LOS SINDICATOS

ASTIC interviene en la negociación y firma de los convenios provinciales de Soria y Madrid, así como en los Acuerdos Generales y en la negociación sectorial social a nivel europeo. En ocasiones lo hace directamente, en otras a través de organizaciones instrumentales con otras patronales, como CEOT o COMAT.

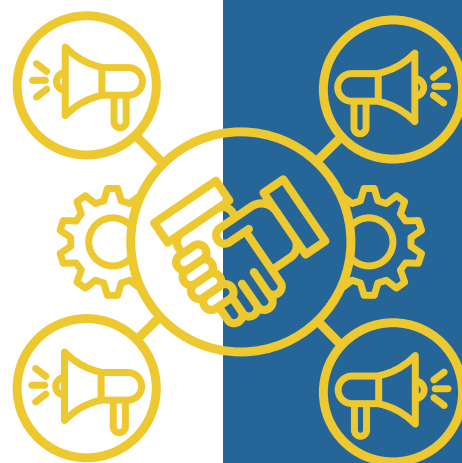
En este momento se está negociando el convenio de Transportes de Madrid y el de Logística. En ambos la negociación está siendo muy complicada, sobre todo porque uno de los sindicatos está intentando ampliar el ámbito de aplicación del convenio de logística en perjuicio del de transportes.

La negociación del tercer acuerdo general sigue estancada, a pesar de los esfuerzos que hemos realizado últimamente para reactivarla.

Sí se ha conseguido firmar recientemente el protocolo LGTBI que constituye formalmente una modificación del segundo acuerdo general. Su modificación se ha limitado al mínimo legal.

Todavía está en trámite la solicitud, presentada por los sindicatos y otras organizaciones empresariales, para reducir la edad de jubilación de los conductores profesionales de mercancías y viajeros. Nuestra posición es, en principio, favorable, pero no podemos apoyarla sin conocer previamente qué suplemento de cotizaciones se calcularían para su aplicación.

A nivel europeo seguimos negociando la firma de una declaración conjunta para facilitar la contratación de conductores de terceros Estados y la posible modificación del reglamento de Tiempos de Conducción y Descanso para facilitar el uso de vehículos eléctricos.



EUROPA

ASTIC logra dejar fuera al transporte pesado, al menos por ahora, de la iniciativa europea de compra de vehículos de cero emisiones, que amenazaba con un fuerte impacto en el sector.

Continúa el esfuerzo de la Comisión Europea por armonizar la interpretación y control de las nuevas normativas introducidas en el Paquete de la Carretera, pero los principales focos en materia comunitaria se centran en la Directiva de Pesos y Dimensiones y en la iniciativa de las flotas más verdes.

La modificación de la Directiva sobre Pesos y Dimensiones se encuentra actualmente en la fase de “trílogo”, que es la última. El tema más controvertido es la posibilidad de hacer transporte internacional con 44 toneladas, siempre y cuando los países afectados las tengan autorizadas para su transporte interno.

La posición del Parlamento Europeo es mucho más permisiva que la del Consejo: si el primero la autoriza durante un periodo transitorio, el Consejo lo aplicaría solo a transporte combinado y vehículos de cero emisiones.

Otro tema de gran actualidad durante la segunda mitad del 2025 ha sido la iniciativa de la Comisión Europea conocida como “greening corporate fleets”, que consiste en imponer a las empresas la compra de un porcentaje de vehículos cero emisiones.

La medida venía siendo solicitada por los fabricantes, para facilitar el cumplimiento de su obligación de venta de un porcentaje de vehículos de cero emisiones.

Este objetivo hubiera tenido unas consecuencias muy importantes para las empresas del sector. Por suerte la intervención de ASTIC, principalmente a través de la IRU y de BUSINESSEUROPE, ha conseguido excluir el transporte pesado de esta iniciativa, al menos en una primera fase.

PLAN DE RECUPERACIÓN Y APOYO A LA TRANSFORMACIÓN DEL TRANSPORTE

Según la información más reciente del Ministerio, el programa de transformación sostenible de flotas de vehículos pesados del PRTR movilizó 400M€ a través de cinco líneas de actuación: achatarramiento, adquisición de vehículos de energías alternativas, retrofit, implantación de infraestructuras de recarga y adquisición de semirremolques. Asimismo, el Programa de Apoyo para un Transporte Sostenible y Digital ha concedido más de 445M€ a proyectos empresariales orientados a la descarbonización y digitalización del transporte de mercancías.

Por otra parte, ASTIC participa en el grupo de trabajo constituido en el área de Infraestructuras del Ministerio de Transportes para el desarrollo de estándares aplicables a los sistemas de reserva de aparcamientos seguros.

El Plan asignó 110M€ a las CCAA para impulsar la digitalización de las empresas de transporte por carretera, especialmente en ámbitos como la implantación de documentos de control electrónicos, tacógrafos inteligentes de segunda generación y sistemas de gestión. La digitalización continúa siendo un eje prioritario, particularmente ante la extensión progresiva de obligaciones regulatorias vinculadas al control electrónico y al tacógrafo inteligente.

Con el fin de mitigar el posible impacto de la extensión del régimen europeo de comercio de derechos de emisión a los edificios y al transporte por carretera a partir de 2027, España está preparando su Plan Social para el Clima, cofinanciado con el Fondo Social para el Clima de la UE. Este instrumento podrá financiar medidas e inversiones vinculadas a una movilidad asequible y de bajas o cero emisiones, así como ayudas directas de carácter temporal. Por el momento, el enfoque europeo mantiene como beneficiarios prioritarios a los colectivos vulnerables y, en el ámbito empresarial, a las microempresas, por lo que el debate sectorial continúa centrado en ampliar su alcance y flexibilidad.

Cabe destacar, asimismo, que el nuevo reglamento europeo de ayudas de mínimis elevó el umbral general a 300.000€ en un período de tres años y eliminó la discriminación específica que afectaba al transporte por carretera, incluida la prohibición de destinar estas ayudas a la adquisición de vehículos.





ENCUESTAS

PREJUBILACIÓN CONDUCTORES PROFESIONALES

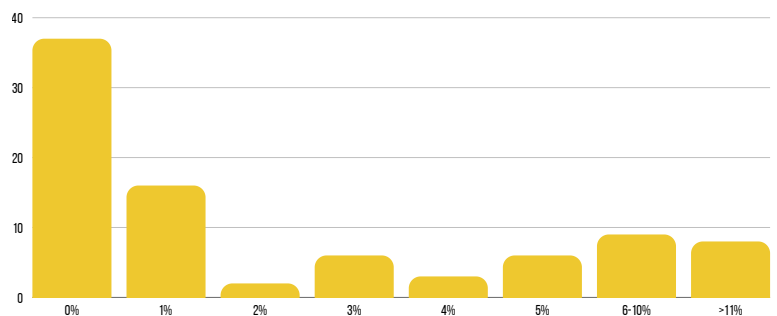
Hace aproximadamente un año y medio, y tras una convocatoria de huelga sindical, se firmó en el marco del SIMA -con participación entre otras patronales, de ASTIC- un acuerdo entre la parte sindical, UGT, CCOO y, por la patronal exclusivamente CETM para solicitar al Gobierno la apertura de un procedimiento para establecer coeficientes reductores en las cotizaciones a la SS que permitirían anticipar la edad de jubilación de los conductores profesionales de mercancías pesadas, no fue así en el caso del transporte de pasajeros por decisión de la patronal.

En aquella ocasión, ASTIC decidió no adherirse al acuerdo, al considerar que, aunque el objetivo de mejorar las condiciones laborales del colectivo es legítimo y compartido, no se disponía de la información necesaria para valorar las consecuencias económicas y operativas de una medida de este alcance, ni se había incorporado a los ministerios competentes a una mesa de trabajo trilateral que diera rigor técnico al proceso. Además el texto base para ese acuerdo fue presentado sorpresivamente por CETM, sin debate previo entre el resto de patronales presentes, suponiendo un cambio radical en el proceso de negociación que hasta ese día se había llevado desde el lado empresarial.

Durante los meses posteriores, tras la modificación regulatoria llevada a cabo desde el Gobierno, el sindicato UGT que, a pesar de haber firmado inicialmente, luego no llevó a cabo lo comprometido, amparándose en ese cambio regulatorio que ya se esperaba, ha reactivado su campaña para ampliar apoyos a dicha solicitud. Incluso han emitido nuevos comunicados presentando avances en el “protocolo de alcohol y drogas” y en el “coeficiente reductor” que –según sus propias declaraciones– pretenden elevar próximamente a la Administración y hacen mención expresa de nuestra organización como “renuente” a sumarse a la iniciativa.

No obstante, ante esta situación, ASTIC considera necesario volver a pulsar la opinión de las empresas que conforman esta asociación, teniendo en cuenta que, hoy por hoy, seguimos sin conocer los rangos del posible impacto de cualquier medida de jubilación anticipada sobre las empresas del transporte por carretera ni el alcance de a cuántas personas podría llegar a beneficiar la hipotética jubilación anticipada, ni mucho menos el cariz de las posibles medidas fiscales o sociales que se podrían implementar para compensar los impactos económicos que la implantación de coeficientes reductores pueda tener sobre las cuentas de resultados de las empresas.

¿QUÉ PORCENTAJE APROXIMADO
DE LOS CONDUCTORES
TERMINARÁ 2025 CON 62 AÑOS
O MÁS DE EDAD?



ENCUESTAS

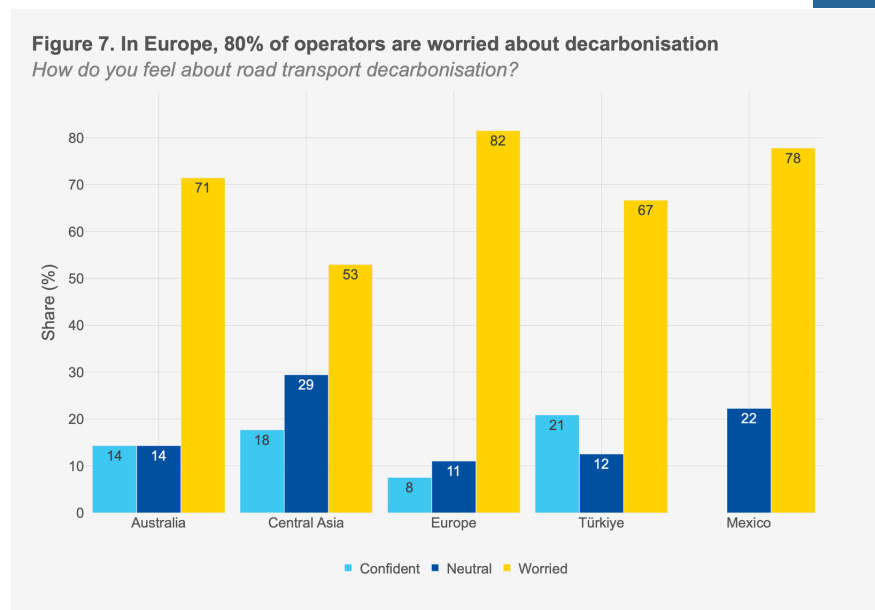
PACTO VERDE IRU 2026

La transición energética en el camino de la neutralidad en emisiones de CO2 que nos marca la Unión Europea es uno de los retos más acuciantes para los operadores de transporte por carretera.

Para comprender mejor los problemas y las oportunidades a los que se enfrentan nuestras empresas de transporte en el camino hacia las cero emisiones netas, debemos recopilar y analizar datos que nos permitan obtener una imagen fidedigna del panorama en el que estamos.

Esto también es fundamental para nuestros esfuerzos de “lobby” y para la ratificación ante la opinión pública y los medios de comunicación, en nombre de los operadores de transporte por carretera, de nuestro compromiso con los objetivos marcados. Todo ello nos ayuda a presionar a los gobiernos y otras autoridades, a nivel nacional, regional y mundial, para que establezcan la infraestructura y las condiciones justas necesarias para que los operadores de transporte avancen en la transición energética, sin poner en riesgo su rentabilidad y su capacidad de seguir prestando sus servicios de movilidad y logística, absolutamente vitales para nuestras sociedades.

Para ello, lanzamos desde IRU y ASTIC esta Encuesta del Pacto Verde para medir las acciones actuales de nuestro sector en esta materia.



ENCUESTAS

IRU - ESCASEZ CONDUCTORES 2025

Un año más, el Secretario General de IRU, Umberto de Pretto, nos anima a todos a participar en esta encuesta global sobre la escasez de conductores, con el siguiente mensaje traducido a nuestro idioma:

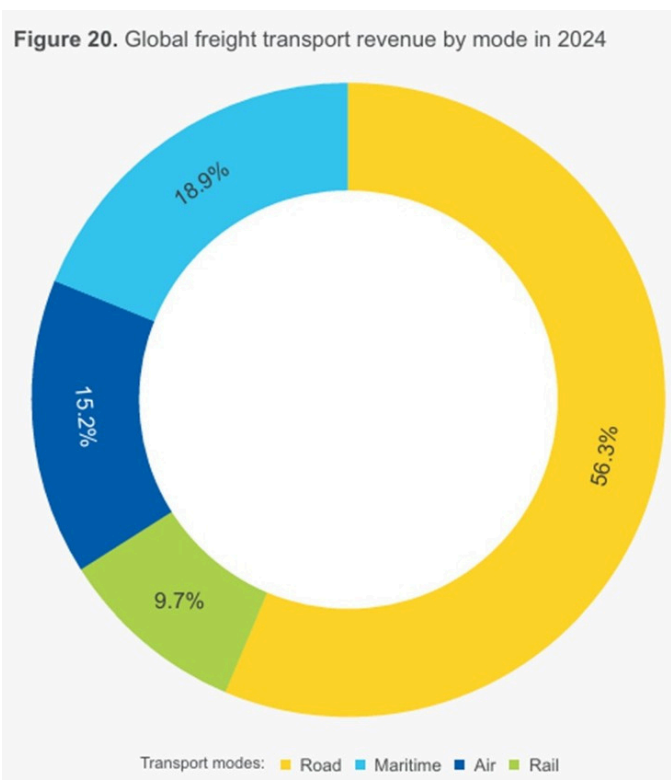
La escasez mundial de conductores profesionales continúa agravándose, amenazando la eficiencia y la resiliencia de nuestro sector.

Con su indispensable apoyo, llevamos realizando la encuesta anual sobre escasez de conductores desde 2019, monitoreando la magnitud de la escasez, investigando las principales causas e identificando soluciones.

La encuesta del año pasado reveló una caída del 5,8% en la proporción de conductores jóvenes entre 2023 y 2024, lo que subraya la necesidad urgente de actuar.

Muchos de ustedes han utilizado los informes para respaldar con éxito sus actividades de incidencia y cabildeo a nivel nacional. Al participar de nuevo este año, siguen demostrando liderazgo y compromiso para resolver esta crisis que se agrava.

Participar demuestra a sus socios y autoridades nacionales que forman parte de la solución. Sin su opinión, las medidas regionales o globales podrían no reflejar la situación real de su país.



ENCUESTAS

CUESTIONARIO EUROPEO SOBRE TRABAJADORES DESPLAZADOS

El sector del transporte internacional por carretera, como bien sabemos, tiene una gran relevancia dentro del transporte en general tanto para España como para muchos otros Estados Miembro de la Unión Europea. Como probablemente todos recordaremos, en el año 2020, la Unión Europea introdujo normas específicas para adaptar la regulación de la Directiva de Trabajadores Desplazados al caso de los chóferes en rutas internacionales tanto para transporte de mercancías como de pasajeros. Un arduo encaje legal, dadas las características de esa profesión, que complicó aún más el proceso de aprobación del llamado Mobilty Package.

Nuestros colegas de la asociación holandesa TLN nos solicitan colaboración para un trabajo que la agencia de investigación independiente holandesa Panteia, está llevando a cabo para investigar el funcionamiento real en la práctica de esas normas europeas sobre el desplazamiento de conductores. Panteia lleva a cabo esta investigación en nombre del Ministerio de Asuntos Sociales y Empleo de los Países Bajos.

Con esta encuesta se pretende recabar las experiencias de empresas que no están establecidas en los Países Bajos pero que sí realizan viajes en/a través del país. Si ese es su caso, por favor atienda este llamamiento a participar.



ENCUESTAS

PROYECTO ADOs

II ESTUDIO SOBRE DIGITALIZACIÓN DOCUMENTAL EN TRANSPORTE

Desde el proyecto ADOs, financiado por el Ministerio de Industria y Turismo, y para el cual ASTIC firmó una carta de colaboración, se está trabajando para mejorar la maniobrabilidad, el diseño y la operativa del Duo Tráiler, con el fin de impulsar un uso más seguro, eficiente y práctico de los conjuntos euromodulares en el transporte por carretera.

Para avanzar en esta línea, se ha preparado una breve encuesta dirigida a profesionales del sector.



Desde FIELDEAS, junto al Centro Español de Logística (CEL), y otras asociaciones como Spanish Shippers' Council, la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC), European Shippers Council (ESC) y Global Shippers Alliance (GSA), están elaborando un nuevo estudio sobre Retos y beneficios de la digitalización documental en el transporte de mercancías en España.

Para ello han preparado una encuesta que les permitirá identificar qué está funcionando, qué no y hacia dónde va la digitalización documental en el transporte por carretera.



IMPULSO A LA DIGITALIZACIÓN EN EL TRANSPORTE

Tras muchos retrasos, debidos principalmente al escaso apoyo parlamentario del gobierno, en diciembre del año pasado se aprobó la Ley de Movilidad Sostenible, que establece que, a partir del 5 de octubre del 2026, todos los documentos de control deben estar en formato digital.

Con ello España se constituye como el primer país europeo que establece la obligatoriedad de que la documentación que acompaña la mercancía en los transportes por carretera sea digital.

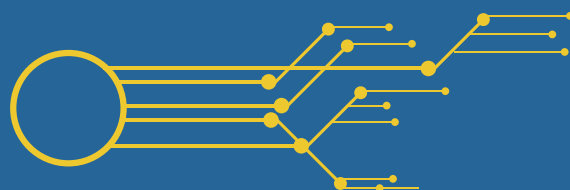
España solo impondrá la obligatoriedad del documento de control digital a los transportes internos, es decir, con origen y destino en territorio español.

Por lo tanto, se aplicará también al transporte de cabotaje realizado en territorio español por transportistas de otros países.

Los requisitos técnicos del documento de control todavía no han sido ultimados. No será obligatorio que los documentos estén firmados digitalmente, pero deberán disponer de un código QR que remita a un repositorio en el que los documentos digitales estén almacenados.

A lo largo del 2027 entrará en vigor también el Reglamento eFTI, que establece los requisitos técnicos de las cartas de porte digitales y su integración con los dispositivos de control.

“La obligatoriedad del documento de control podría impulsar la adopción de otros documentos electrónicos, como el eCMR», subraya Ramón Valdivia, vicepresidente ejecutivo de ASTIC y miembro de la Ejecutiva de la Organización Internacional del Transporte por Carretera (IRU). Valdivia recuerda que «fue precisamente ASTIC la que promovió la carta de porte electrónica. En 2015, junto con nuestro asociado Transfollow, iniciamos las gestiones necesarias para su implementación en España. En otoño de 2016 lo presentamos al entonces Ministerio de Fomento y, un año después, nuestro afiliado Primafrío recorrió la ruta Huelva-Perpiñán con eCMR, en colaboración con la asociación francesa FNTCR, marcando así el primer viaje en la historia del transporte por carretera con CMR electrónico. Pocos meses después, Transitalia 2000 y Grimaldi -miembros de ASTIC- realizaron la primera ruta intermodal (camión-barco) de Europa utilizando el eCMR, entre Madrid y Verona.



SOSTENIBILIDAD MEDIOAMBIENTAL

4



NUESTRO COMPROMISO CON EL DESARROLLO SOSTENIBLE

El transporte por carretera está firmemente comprometido con la responsabilidad social corporativa aplicada en toda la cadena de valor del sector y, por ello, creemos en la gestión empresarial sostenible y vinculada a su mayor eficiencia.

ASTIC es socia, desde 2014, del Pacto Mundial de Naciones Unidas y está comprometida con el cumplimiento de sus Objetivos de Desarrollo Sostenible y el Horizonte 2030.

Durante estos años, hemos implementado acciones concretas en 17 ODS y promovido entre nuestros asociados el triple desempeño de la RSC (económico, social y medioambiental) con el objetivo de dar a conocer esta red mundial (integrada en la ONU) e impulsar los principios universales que defiende en materia de Derechos Humanos, Derechos Laborales, la protección del medio ambiente y la lucha contra la corrupción.



EMPRESAS POR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

ASTIC es miembro de la organización EMS, foro que agrupa a todas las organizaciones que apuestan por impulsar una movilidad sostenible, contribuyendo a la agenda 2030 y a un crecimiento sostenible desde el punto de vista económico, social y medioambiental.

Este año ha sido un honor recibir un reconocimiento en el Summit 'Impulsando la Movilidad Sostenible desde las Empresas', otorgado por EMS. Este galardón lo recibió nuestro vicepresidente ejecutivo, Ramón Valdivia Palma. Un premio que pone en valor el trabajo que venimos realizando para difundir en España el Green Compact de IRU, una hoja de ruta global que busca acelerar la descarbonización del transporte por carretera (mercancías y pasajeros).

Empresas afiliadas a ASTIC también han sido premiadas, tales como Disfrimur, en la categoría de Gran Empresa, o Andamur, alardorada con el premio Impulsa por su iniciativa WOW "Women on the Way", un movimiento que promueve la visibilidad y el empoderamiento de las mujeres en el sector del transporte.

En esta ocasión, ASTIC también aparece en el Anuario de Movilidad Sostenible por su proyecto Astic Digital Corridors®.



PLATAFORMA PARA LOS COMBUSTIBLES RENOVABLES

Para cumplir con los objetivos de reducción de emisiones y generar riqueza y empleo en un contexto de desarrollo sostenible, la transición energética de nuestro país necesita a todos los actores políticos, económicos y sociales. Las entidades que firmamos este manifiesto compartimos metas ambiciosas y para alcanzarlas será necesaria la concurrencia de todas las alternativas energéticas, incluidos los combustibles renovables: combustibles líquidos renovables y de bajas o nulas emisiones de CO2 fabricados con materias primas alternativas al petróleo.

La Plataforma para los Combustibles Renovables nace así para defender e impulsar el uso de esta alternativa dentro de las políticas de movilidad y generación de energía, desde el respeto a la neutralidad tecnológica y el apoyo al desarrollo industrial y a la competitividad en España. Sus integrantes representamos a toda la cadena de valor de los combustibles líquidos y a sus principales consumidores.

Las entidades firmantes de la plataforma representan a más de 345.000 empresas de todo tipo, desde grandes multinacionales a micropymes y autónomos, que generan más de 4,7 millones de puestos de trabajo entre empleo directo, indirecto e inducido y se reparten por toda la geografía española, sirviendo como ejes de creación de empleo y riqueza para el país.

Nuestros objetivos se concretan en:

- Construir un diálogo fluido con las administraciones públicas para impulsar los combustibles renovables dentro del marco regulatorio y la planificación energética.
- Defender las ventajas de esta alternativa y darla a conocer a toda la sociedad.
- Compartir experiencias y buenas prácticas de descarbonización de los sectores representados mediante el uso y desarrollo de combustibles renovables.
- Impulsar la competitividad y la creación de empleo en España a través de la descarbonización de todos los sectores económicos.

PLATAFORMA PARA LOS COMBUSTIBLES RENOVABLES

Sostenemos firmemente que los combustibles renovables permiten una descarbonización inmediata de la movilidad para todos los usos y necesidades, ya que son compatibles con el parque automovilístico actual, con la infraestructura ya existente y tienen, además, un papel fundamental en el objetivo de alcanzar las emisiones netas cero para aquellos sectores donde, a día de hoy, no existen alternativas (como el transporte pesado de mercancías, marítimo, aéreo, pesquero o la maquinaria agrícola) o implementarlas resulta muy costoso y poco eficiente.

Además, la inversión en nuevos vehículos, aún poco asequibles o poco maduros tecnológicamente, supone un fuerte impacto para sectores con una estructura de pequeñas empresas y autónomos. Así, los combustibles renovables, además de contribuir a la reducción de emisiones, constituyen una solución adecuada para que pymes y autónomos, en el proceso de descarbonización, puedan mantener el empleo y sus vehículos actuales.

Todas las entidades que firmamos este manifiesto estamos comprometidas con ese ambicioso proyecto común que es la reducción de emisiones para luchar contra el cambio climático y es hora de sumar esfuerzos y soluciones. La transición energética no debe dejar a nadie atrás y debe incluir a todos los colectivos dispuestos a tener un papel protagonista en esta transición.



**Plataforma para los
Combustibles Renovables**

TOUR D'EUROPE

En el primer aniversario de la presentación institucional del Tour d'Europe, la Plataforma para los Combustibles Renovables recuerda que esta iniciativa europea ha verificado que los combustibles renovables reducen las emisiones hasta un 87 % respecto al combustible de origen mineral que sustituyen, por lo que son esenciales para la descarbonización eficiente e inmediata del transporte por carretera.

Además, el Tour d'Europe ha demostrado que los combustibles renovables están disponibles en más del 80 % de los países de la Unión Europea. Entre marzo y junio de 2025, una flota de 16 vehículos, turismos y vehículos pesados, recorrió más de 82.000 kilómetros de 18 países europeos, con un uso mayoritario de combustibles renovables, sin necesidad de adaptar los vehículos. Porque los combustibles renovables son compatibles con las infraestructuras y flotas actuales, lo que permite una reducción inmediata de emisiones en el transporte por carretera.

La Plataforma reivindica que España tiene la oportunidad de liderar la producción europea de combustibles renovables, porque contamos con el sistema de refinado más flexible y competitivo de la UE, una industria de biorrefino con gran potencial de expansión y somos el tercer país con mayor disponibilidad de materias primas para su producción. Además, España dispone de la mayor red comercial de estaciones de servicio y de distribuidores de combustibles a instalaciones, capaces de suministrar combustibles 100 % renovables tanto a vehículos y flotas de transporte terrestre.

Desde marzo de 2025, se han producido avances en la incorporación de los combustibles renovables a la descarbonización de todos los modos de transporte, aunque queda camino por recorrer. El Consejo de Ministros ha elevado del 12% al 14% el porcentaje de incorporación de combustibles renovables, mientras que la Comisión Europea, en su propuesta de revisión de los objetivos climáticos de 2035 para el automóvil, reconoce su uso en la descarbonización del transporte por carretera.



FISCALIDAD DIFERENCIADA PARA LOS COMBUSTIBLES RENOVABLES

Un elemento clave que marca la agenda desde comienzos de año es el informe sobre fiscalidad diferenciada que se está elaborando desde la consultora Ricardo a petición de la Plataforma, que actuará como palanca para articular buena parte del posicionamiento público y mediático.

Sobre esta base, los objetivos de comunicación se orientan, en primer lugar, a consolidar la idea de que España cuenta con una ventaja competitiva única para convertirse en un hub de producción de combustibles renovables, subrayando su contribución esencial a la reducción de emisiones en todos los modos de transporte, incluido el transporte por carretera. En segundo lugar, se busca acercar estos combustibles a la ciudadanía, poniendo en valor su presencia real en el día a día de los usuarios, su disponibilidad en el mercado y su papel ya activo en la transición energética, al tiempo que se incide en la necesidad de establecer objetivos claros y de largo plazo. Finalmente, resulta prioritario reforzar el posicionamiento de la Plataforma como actor de referencia en la defensa de los combustibles renovables, incrementando su visibilidad en medios de comunicación y redes sociales y consolidando su papel como interlocutor válido ante los distintos agentes sociales e institucionales.

En este sentido, la Plataforma reivindica los combustibles renovables para avanzar en autonomía estratégica, ya que «la Agencia Internacional de la Energía calcula un ahorro de hasta el 15% en las importaciones de productos petrolíferos, a nivel global en 2024», y reclama un marco regulatorio que dé certidumbre a las inversiones para aumentar la producción de combustibles renovables, e incentive la demanda a través de una fiscalidad diferenciada, que reconozca la reducción de emisiones de esta tecnología.

Según el informe “Fiscalidad Diferenciada para los Combustibles Renovables” de la consultora independiente Ricardo, 14 de los 27 Estados miembros de la UE (52%) ya aplican incentivos fiscales como parte de sus estrategias para la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero. Este enfoque se enmarca en el impulso regulatorio de las directivas RED II y RED III, que elevan el objetivo de energías renovables en el transporte del 14% al 29% para 2030.



MOVILIDAD RENOVABLE CAPITAL RADIO

Movilidad Renovable es un programa realizado con la colaboración de la Plataforma para los Combustibles Renovables y que tiene como misión dar a conocer su importancia para tener una movilidad sostenible y ecológica. En este espacio van a participar todos los actores implicados desde los productores hasta los consumidores, pasando por distribuidores, etc. Media hora de radio enfocada a conocer esta solución inmediata para mejorar el medio ambiente.



capitalradio

23 de abril - 14:30h.

Movilidad Renovable

Presentan:

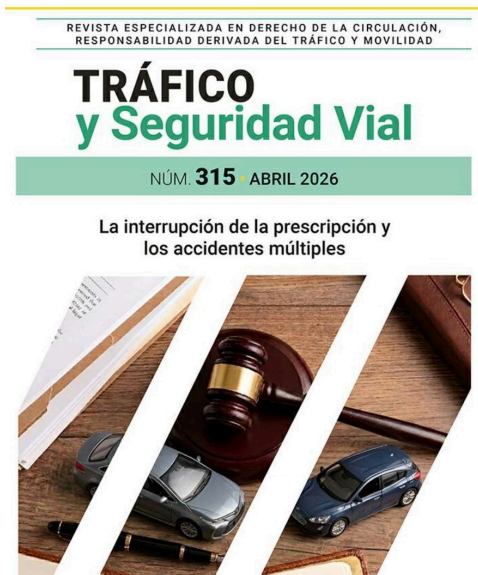
- Miguel Sanmartín
- Chimo Ortega
- Marcelo Domínguez CSIC
- Ramón Valdivia ASTIC
- Elena Mateos AICE
- Inés Cardenal

Le animamos a escuchar todos los programas emitidos hasta la fecha pinchando [aquí](#).

CAMBIO DE MARCHA: NUESTRA VISIÓN SOBRE LA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

REVISTA TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL

Desde el 5/10/2026 será obligatoria la digitalización del documento de control en el transporte de mercancías por carretera en España. Esta medida afecta solo al ámbito administrativo, sin modificar los contratos de transporte vigentes. El cambio puede generar conflictos si no se acompaña de una transición ordenada e interoperabilidad real. El e-CMR promete mejorar trazabilidad y reducir errores, aunque persisten dudas sobre su implantación europea



III/ARANZADI LA LEY

Le animamos a leer el artículo de opinión firmado por nuestro vicepresidente ejecutivo, Ramón Valdivia, en la revista TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL.

Puede encontrarlo pinchando [aquí](#)

MEDIDAS REGULATORIAS A NIVEL EUROPEO Y ESTATAL



A nivel nacional, el incremento de los pesos y dimensiones a 44 toneladas y la autorización de los “dúo trailers” hasta las 72 toneladas pueden contribuir de una forma relevante en la reducción de emisiones, manteniendo el principio de neutralidad tecnológica.

Otra de las medidas destacadas que favorece en gran medida la reducción del número de vehículos utilizados para el transporte de mercancías por carreteras y con ello una bajada de emisiones, son las modificaciones previstas para los conjuntos euro modulares, para los que se elimina la obligación de obtener una autorización para permitir su circulación, disminuyendo con ello las cargas burocráticas a las que estaba sometido el uso de este tipo de conjuntos.

La Unión Europea aprobó en 2020 el Pacto Verde Europeo, o “green deal”, que prevé alcanzar la neutralidad climática para el 2050. Como etapa intermedia se compromete a una reducción del 55% de las emisiones de CO₂ para el año 2030, en comparación con los valores de 1990. Este límite de reducción del 55%, que en la UE denominan “fit for 55” es el conjunto de medidas para alcanzar este objetivo.

En este momento se están produciendo retrasos muy importantes en la consecución de estos objetivos, también debido a un insuficiente desarrollo normativo, causado en gran parte por una resistencia creciente en los sectores afectados y a una relativa pérdida de consenso social.

La Comisión de la UE está intentando aprobar un objetivo de reducción del 90% para el 2040, pero todavía no lo ha conseguido. Sí está prácticamente ultimada la Directiva de contabilización de emisiones, recientemente ratificada en el Parlamento Europeo, pero no se establece que se aplique obligatoriamente para las pequeñas y medianas empresas o para el transporte internacional.

El mecanismo de negociación de los derechos de emisión ETS2, que para un sector difuso como el del transporte por carretera se limitará a constituir un sobrecoste para el carburante sin admitir ningún sistema de compensación, se ha retrasado al año 2028.

La Directiva de Pesos y Dimensiones, actualmente en las fases finales de su tramitación sigue manteniendo una visión demasiado optimista sobre la posibilidad de implantación de los vehículos pesados eléctricos, limitando a éstos en la posición común del Consejo la posibilidad de realizar transporte internacional con 44 toneladas. La posición del Parlamento Europeo es más flexible a este respecto.

Por el momento, el transporte por carretera se ha excluido de la aplicación de la iniciativa “greening fleets”, (flotas más verdes) que establece porcentajes obligatorios de compra de vehículos eléctricos para las flotas de transporte.

CERTIFICADO DE AHORRO ENERÉTICO (CAE)

La Unión Europea ha fijado unos objetivos de ahorro energético para cada Estado miembro, que éstos han distribuido entre sus empresas productoras de productos petrolíferos y distribuidoras de energía. Éstas están obligadas a hacer unas aportaciones al Fondo Nacional de Eficiencia Energética por los ahorros que les corresponderían. Por ejemplo, a IBERDROLA durante el año 2024 le correspondían 54 millones de euros y a Repsol 150 millones de euros. Estas empresas pueden reducir estas aportaciones hasta en un 70% mediante la adquisición de Certificados de Ahorros Energéticos (CAEs). Para ello deben adquirir estos certificados de empresas que hayan realizado actuaciones de ahorro energético.

Entre los sectores que pueden realizar estas actuaciones de ahorro energético, y, por lo tanto, generar certificados que puedan vender a las empresas distribuidoras de energía y productoras de petróleo, está el de transporte por carretera. Las actuaciones de ahorro energético pueden ser individualizadas o estandarizadas, pero solo éstas últimas son eficaces en la práctica, ya que las primeras requieren auditorías de ahorro energético muy complejas y de resultado difícil de evaluar, a priori.

Dentro de las actuaciones de ahorro estandarizadas están la adquisición de vehículos 0 emisiones (eléctricos), que podrían generar certificados por valor de 16.000 euros, aproximadamente, la sustitución de neumáticos por otros de mayor eficiencia energética, que podrían generar certificados por hasta 150 euros por neumático, si se sustituye un neumático G por un A, y por dispositivos de ayuda a la conducción y geoposicionamiento, que produzcan ahorros energéticos en proporción a la reducción del consumo que acrediten.

ASTIC ha acordado con IBERDROLA, MOEVE y prepara con REPSOL un sistema para la adquisición de los CAEs que generen las empresas de transporte interesadas en la realización de las mencionadas actuaciones.



PROYECCIÓN PÚBLICA

5

COMUNICACIÓN A AFILIADOS

TODA LA INFORMACIÓN QUE PUEDE NECESITAR
ÚLTIMOS 12 MESES



Circulares

15



Notas Informativas

76



Documentos

33



Flashes Informativos

150

RESUMEN DE ACTIVIDADES

ALCANCE NACIONAL

Órganos de
Gobierno

7

UOTC

3

MITMA y
otras Admin.

48

Otros

38

ALCANCE INTERNACIONAL

IRU

17

Unión Europea

6

RESUMEN DE LA ACTUALIDAD PARA LOS AFILIADOS

En ASTIC nos gusta tener a nuestros afiliados al corriente de todo lo que sucede en el mundo, tanto a nivel sectorial como económico.

Entre nuestras comunicaciones más relevantes, este año cabe destacar:

- Información sobre ayudas del Gobierno;
- Decreto Ley sobre la carga y la descarga;
- Nuevo resumen mensual global y sectorial de la evolución del empleo.

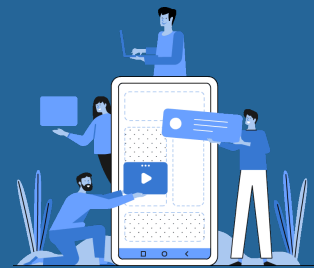
Además, elaboramos y enviamos los siguientes boletines diarios y semanales:

AFILIADOS / ASTIC en los medios

Resumen diario y semanal de prensa sectorial y económica

Consejo de Ministros

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



AFILIADOS EN LOS MEDIOS

ACTUACIONES DE ALGUNAS EMPRESAS AFILIADAS A ASTIC

elEconomista.es
20 Años

Mercados y Cotizaciones | Ibex 35 | M.Continuo | Empresas | Economía | Tecnología | Salud | Motor | Inmobiliario | Opinión

Transportes y Turismo

Sesé crece hasta los 1.138 millones y suma más de 1.000 millones en nuevos contratos estratégicos

- El EBITDA aumenta un 11% hasta los 65 millones de euros
- La empresa ha ampliado sus operaciones este año en México y próximamente incrementará su capacidad logística con la mayor terminal de carga del Aeropuerto de Zaragoza
- Sesé e IVECO se unen para impulsar desde Zaragoza la conducción autónoma de vehículos pesados con un proyecto pionero en Europa



INDUSTRIA TRANSPORTE CARRETERA

Esporg reconoce la apuesta de OnTurtle en La Junquera por reducir la huella de carbono y por las energías renovables

El parking de camiones de OnTurtle en La Junquera obtiene el "Green Certificate" de Esporg, consolidando su apuesta por la sostenibilidad y la eficiencia energética.

Redacción 09/04/2026 a las 18:11 h



Renfe prepara un macrocontrato de casi 1.000 millones de euros con grandes empresas de autobuses como Alsa o Avanza

La operadora pública busca un socio mayoritario para poder asegurar autobuses cuando se interrumpa el servicio ferroviario.



Ontime rompe la barrera de los 1.000 millones: «Estamos liderando el sector del transporte y la logística en Iberia»

Ontime, operador logístico integral de referencia en Iberia, ha cerrado el ejercicio 2025 con unas ventas proforma de 1.056,3 millones de euros, superando por primera vez la barrera de los 1.000 millones. La compañía mantiene así un crecimiento a doble dígito por sexto año consecutivo.



laSexta

laSexta Columna

Juan Sánchez, director de Disfrimur, apuesta por el camión eléctrico para hacer frente a las consecuencias de la guerra: "Es muy óptimo"

El responsable de la empresa, dedicada al transporte y a la logística, sostiene que cuando se desató la guerra en Ucrania, se dieron cuenta "de que España es un país muy dependiente de las energías fósiles como el gas natural y el petróleo": "Vuelve a repetirse ahora con Irán y vemos que la dependencia no solamente es del suministro, sino también del precio".

MENOS HUMOS
Sostenible al tiempo

LA SEXTA COLUMNA



implem con los estándares más elevados de calidad, seguridad y trazabilidad. Fuente:

PRESENCIA EN MEDIOS

elEconomista.es

- 1.338 impactos en medios.
- 28 notas de prensa.
- 6 tribunas de análisis en medios generalistas y económicos de ámbito nacional.
- 25 columnas de opinión en medios sectoriales.
- 6 intervenciones en radio.
- 2 intervenciones en televisión.

“

En el último año, ASTIC ha afianzado su posición de liderazgo, incrementando su visibilidad y reconocimiento como referente sectorial en medios generalistas y económicos

”



PRESENCIA EN REDES

TWITER

- Tuits publicados: 992
- Seguidores: 4.920
- Alcance: 2.620.000 impresiones

LINKEDIN

- Posts publicados: 584
- Seguidores: 11.045
- Alcance: 295.000 impresiones



La patronal Asociación del Transporte Internacional por Carretera (Astic) ya ha solicitado al Ministerio de Transportes que prepare un mecanismo automático de ayudas si el precio medio del gasóleo sube un 10% en dos o tres semanas o si se produce una crisis de suministro.

EL ESPAÑOL



Camiones en la frontera entre España y Francia. Europa Press

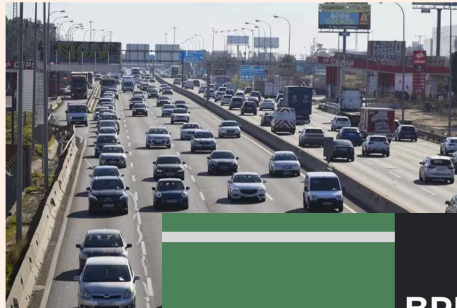
TRIBUNAS El fin de la ingenuidad climática europea

El fin de la ingenuidad climática es una oportunidad para redefinir el liderazgo europeo que, lejos de ser un fracaso, es el primer paso para avanzar hacia una política climática.

*** Marcos Basante es presidente de la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC).

europapress / economía finanzas / transportes

Astic lamenta que el Gobierno no contemple en su reforma fiscal menos impuestos para combustibles renovables



LA BRÚJULA

CNDP CERCA

ENTREVISTAS EN LA BRÚJULA

La crisis de transportes por la guerra: "Las medidas del Gobierno son insignificantes, pérdidas de hasta un millón por empresa"

Marcos Basante, presidente de la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (Astic), cargó este jueves en La Brújula de la Economía contra las ayudas anunciadas por el Ejecutivo ante la escalada del gasóleo por la guerra en Irán.



El Economista.es LUNES, 23 DE MARZO DE 2026

Convulsión en el tablero geopolítico

Bolsa & Inversión

Los transportistas tachan de insuficiente el plan de Moncloa contra la crisis energética

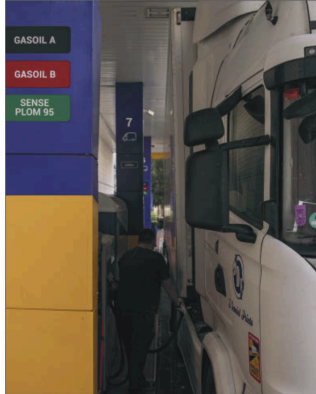
El sector avisa de pérdidas, riesgo de colapso logístico y no descarta movilizaciones

Victor de Elena MADRID

Las principales asociaciones de transporte por carretera han coincidido en calificar de insuficientes las medidas aprobadas por el Gobierno para hacer frente a la crisis energética derivada del conflicto en Oriente Próximo. Tanto el transporte de mercancías como el de viajeros advierten de un deterioro acelerado de sus costes y de riesgos para la continuidad de la actividad. Desde el transporte de mercancías, ASTIC considera el paquete "muy decepcionante y tardío" y señala que llega cuando muchas empresas ya acumulan pérdidas en marzo por el encarecimiento del combustible. La asociación del transporte internacional subraya que el diésel representa el 40% de los costes operativos y que la bonificación anunciada —en torno a 18 centímetros por litro— queda por debajo del incremento registrado en las últimas semanas. También reclama que el Gobierno impulse en la UE la flexibilización del límite de ayudas de Estado para garantizar la liquidez del sector. En la misma línea, la CETM aprecia una "desconexión" entre el diag-

nóstico y las soluciones adoptadas. La organización lamenta la ausencia de ayudas directas por vehículo o medidas estructurales, así como la eliminación de instrumentos previos como el gasóleo profesional. A su juicio, la falta de apoyo sitúa a miles de empresas en una posición límite y puede trasladarse a tensiones en la cadena de suministro e incluso interrupciones en el flujo de mercancías. Fenadismar, por su parte, califica el plan de "decepcionante y perjudicial" y pone el foco en el reparto de las ayudas. La federación de las pymes denuncia que los vehículos particulares compensan prácticamente todo el alza del carburante, mientras que los profesionales apenas cubren la mitad del sobrecoste, que cifra en más de un 30%

ASTIC, CETM y Fenadismar alertan del impacto en los costes de los camiones



Camionero repostando en un área de servicio. LORNA SUÑENA / EUROPA PRESS

desde el inicio del conflicto. Además, advierte de dificultades para el diésel en la vía de la situación portuaria. La carta moviliza, bios antes de En el transfebles también tes las mediatto directo en u bustible sup 35% de los o los autobusecimiento de l; bustibles con bios que ucerradas y ce ya vendidos, cidad de ajus En el actual marco del debate climático pocas actividades económicas están tan expuestas a la presión normativa, fiscal y mediática como el transporte pesado. Y sin embargo, pocas son las excepciones: no hay prácticamente ninguna cadena de distribución ni de aprovisionamiento en la que no intervenga (y más de una vez) la carretera, particularmente en nuestro país y la UE.

Las em autobú alza de frente a público

te de pérdidas nes de euros viajes lnterza Las organi reclamar act como rebajas tas y mecaanis cos ligados a cenario que, promete la vés y el mant

25

ABC

ABC Economía

Transporte pesado por carretera: ¿mal de la película o héroe invisible?

No cuestionamos el cambio climático ni su componente de origen antropogénico, lo que proponemos es afrontarlo con coherencia, proporcionalidad y sentido práctico

El transporte de mercancías por carretera representa una pieza clave de la movilidad en Españ

En este ecosistema, España figura entre los líderes junto a potencias como Alemania y Polonia. Las empresas españolas del sector muestran una enorme capacidad competitiva, a pesar de los numerosos obstáculos que enfrentan. Uno de los más desafiantes es el pedregoso proceso de transición energética. No olvidemos que casi el 100% de los vehículos pesados funciona con motores de combustión, abrumadoramente con combustibles líquidos.

En el actual marco del debate climático pocas actividades económicas están tan expuestas a la presión normativa, fiscal y mediática como el transporte pesado. Y sin embargo, pocas son las excepciones: no hay prácticamente ninguna cadena de distribución ni de aprovisionamiento en la que no intervenga (y más de una vez) la carretera, particularmente en nuestro país y la UE.

Movilidad y Transporte

Autonomía energética para proteger nuestra prosperidad



Ramon Valdivia, vicepresidente ejecutivo de la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC)

El transporte pesado por carretera es un pilar fundamental de nuestra economía. Sin embargo, la crisis energética derivada del conflicto en Oriente Próximo amenaza su sostenibilidad. Es urgente que el Gobierno tome medidas para garantizar la autonomía energética del sector y proteger así nuestra prosperidad.

El transporte de mercancías por carretera representa una pieza clave de la movilidad en España. En este ecosistema, España figura entre los líderes junto a potencias como Alemania y Polonia. Las empresas españolas del sector muestran una enorme capacidad competitiva, a pesar de los numerosos obstáculos que enfrentan. Uno de los más desafiantes es el pedregoso proceso de transición energética. No olvidemos que casi el 100% de los vehículos pesados funciona con motores de combustión, abrumadoramente con combustibles líquidos. En el actual marco del debate climático pocas actividades económicas están tan expuestas a la presión normativa, fiscal y mediática como el transporte pesado. Y sin embargo, pocas son las excepciones: no hay prácticamente ninguna cadena de distribución ni de aprovisionamiento en la que no intervenga (y más de una vez) la carretera, particularmente en nuestro país y la UE.

JUNTA DE GOBIERNO ORDINARIA

A finales del mes de noviembre, tuvo lugar una sesión estatutaria de la Junta de Gobierno de esta asociación - máximo órgano de decisión entre asambleas- en Madrid, en la cual, tras el informe del Presidente, se trataron los temas recogidos en el Orden del Día, entre los cuales cabe destacar:

- Modificación de los pesos y dimensiones.
- Jubilación anticipada de conductores.
- Sistema CAE acuerdos con obligados.
- Proyecto de la Comisión Europea sobre “flotas verdes”.
- ETS II.
- Tiempos de conducción para recarga vehículos eléctricos.
- Transporte combinado.
- Cártel de camiones y tramo autonómico del IEH.
- eCMR y formación CAP no presencial.
- Digital Corridors con nuestro partner USYNCRO.
- Digital Academy con nuestro partner AT.

Además, como viene siendo habitual, por delegación de la Asamblea General, se presentó para aprobación por la JdG el presupuesto de la asociación para el año 2026, el cual quedó aprobado.

JUNTA DE GOBIERNO EXTRAORDINARIA

Se convocó una reunión extraordinaria de la Junta de Gobierno con un único punto del orden del día: el RD-L 7/2026 de Plan Integral de respuesta a la crisis en Oriente Medio, en su relación con nuestro sector y, en concreto, con las empresas que conforman ASTIC, a la luz de las informaciones ya enviadas y de lo que se debatió y decidió en el Pleno del Comité Nacional de Transporte por Carretera en el cual se trató también, obviamente, este tema entre las diferentes asociaciones de transportistas que formamos parte de dicho CNTC.



JORNADAS Y TALLERES FORMATIVOS CON PARTICIPACIÓN DE ASTIC

ALACAT. DE LA CRISIS A LA OPORTUNIDAD: CÓMO
LA PROFESIONALIZACIÓN PUEDE RESOLVER LA
ESCASEZ DE CONDUCTORES 12 JUN

SIL. HACIA EL FUTURO DEL TRANSPORTE Y LA
LOGÍSTICA: DESAFÍOS Y OPORTUNIDADES DE LOS
CAMIONES AUTÓNOMOS 19 JUN

PLATAFORMA COMBUSTIBLES RENOVABLES.
SECRETARIA GENERAL MOVILIDAD SOSTENIBLE 3 JUL

CAPITAL RADIO. MOVILIDAD RENOVABLE 17 JUL

LA GESTIÓN DE MUELLES EN ESPAÑA 3 AÑOS
DESPUÉS DEL RDL 3/2022: GRADO DE
DIGITALIZACIÓN Y PERSPECTIVAS DE CARADORES
Y TRANSPORTISTAS 30 SEP

NUEVAS MASAS Y DIMENSIONES 8 OCT

4ª EDICIÓN PREMIOS TRUCK FRIENDLY MOVEMENT 16 OCT

CAPITAL RADIO. MOVILIDAD RENOVALBE.
RESULTADOS TOUR D'EUROPE 28 OCT

CAPITAL MOBILITY SUMMIT 29 OCT

INNOVACIÓN EN TRANSPORTE INTERNACIONAL
POR CARRETERA 11 NOV

X FORO TALENTO LOGÍSTICO
IV PREMIOS TALENTO&LOGÍSTICA 19 NOV

JORNADAS Y TALLERES FORMATIVOS CON PARTICIPACIÓN DE ASTIC

- 21-22 NOV** 24° CONGRESO ANTRAM
- 2 DIC** PLATAFORMA COMBUSTIBLES RENOVABLES.
SECRETARIA GENERAL MOVILIDAD SOSTENIBLE
- 4 DIC** FUNDACIÓN CORELL. COMBUSTIBLES PARA UNA
MOVILIDAD SOSTENIBLE EN EL TRANSPORTE POR
CARRETERA
- 10 FEB** DEL PAPEL AL FORMATO DIGITAL: CÓMO CUMPLIR
CON LA NORMATIVA Y OPTIMIZAR SU LOGÍSTICA
- 12-13 FEB** IRU. COMISIÓN INNOVACIÓN Y TECNOLOGÍA
- 19 FEB** UNIVERSIDAD GRANADA. LA NUEVA LEY DE
MOVILIDAD SOSTENIBLE
- 11 MAR** 10° ANIVERSARIO. SUMMIT EMS
- 12 MAR** MINISTRO ECONOMÍA. ANÁLISIS E IMPACTO DE LA
SITUACIÓN INTERNACIONAL
- 19 MAR** VICESECRETARIO DE HACIENDA DEL PARTIDO
POPULAR
- 27 MAR** DIRECCIÓN GENERAL DE GESTIÓN MIGRATORIA
- 21 ABR** DUDAS RDL 9/2026: REPERCUSIÓN DEL
INCREMENTO DE COSTE DE COMBUSTIBLE

JORNADAS Y TALLERES FORMATIVOS CON PARTICIPACIÓN DE ASTIC

VI JORNADA FP TRANSPORTE, LOGÍSTICA Y
MOVILIDAD

29 MAY

SIL. II GALA CCR

4 JUN

MINISTRO ECONOMÍA. ANÁLISIS E IMPACTO DE LA
SITUACIÓN INTERNACIONAL

10 JUN



INNOVACIÓN EN TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA

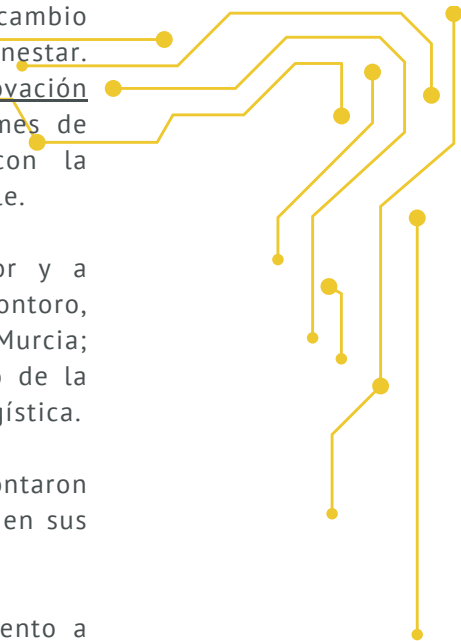
ORGANIZADA POR ASTIC Y FORO DE LOGÍSTICA

La innovación que está transformando el transporte por carretera no se limita a datos, aplicaciones o soluciones tecnológicas; también avanza en el terreno humano, situando a las personas en el centro del cambio con iniciativas que promueven su formación, desarrollo y bienestar. Esta es una de las principales conclusiones de la Jornada 'Innovación en Transporte Internacional por Carretera', celebrada en el mes de noviembre en Murcia por ASTIC y Foro de Logística, con la colaboración del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Este encuentro, que reunió a empresas punteras del sector y a compañías tecnológicas, fue inaugurado por Jorge García Montoro, consejero de Fomento e Infraestructuras de la Región de Murcia; Ramón Valdivia, vicepresidente ejecutivo de ASTIC y miembro de la Ejecutiva de IRU; y Gabino Diego, fundador y CEO de Foro de Logística.

Empresas afiliadas como Disfrimur, Orvival o Primafrío, nos contaron sus experiencias con las buenas prácticas que están aplicando en sus organizaciones.

También hubo tiempo para la digitalización y el emprendimiento a través de dos mesas redondas. "Eventos como este reflejan el compromiso de todo el sector con un futuro más sostenible y competitivo, donde la tecnología se pone al servicio de las personas", en palabras de Ramón Valdivia.



Speakers Innovación en el transporte internacional por carretera

 Ramón Valdivia	 Gabino Diego	 Adrián Valverde	 Cristina Martín	 Manuel Yagüe	 Carlos Gallo	 Santiago Blanco
						

 Juan J Sánchez	 Joaquín V Fernández	 Aratza Bárcena	 Carlos Rosales	 Roberto Rodiel	 Miguel Sirvent
					

Organizada por  

Financiada por 

MIEMBRO DEL PACTO MUNDIAL



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

La patronal del transporte internacional por carretera se enorgullece de continuar siendo socios de Pacto Mundial por noveno año consecutivo y haber cumplido ya con cinco informes de progreso.

<p>1 EN LA POBREZA</p> <p>✓ Petición a la ONU para declarar el 17 de diciembre como el Día del Transporte, para divulgar entre la población la importancia del transporte como base del comercio, siendo éste un pilar fundamental para erradicar la pobreza</p>	<p>7 ENERGÍA SOSTENIBLE Y NO CONTAMINANTE</p> <p>✓ Acuerdo con Gasnam, asociación que fomenta el uso del gas natural y renovable en la movilidad, tanto terrestre como marítima, en la Península Ibérica y participación en distintos foros sobre movilidad y energías alternativas</p>	<p>13 ACCIÓN POR EL CLIMA</p> <p>✓ Constitución de la Fundación Francisco Corell, en defensa del medio ambiente. Convenio Transport & Environment para una mayor transparencia en el sector. Los camiones han reducido un 20% las emisiones de CO2, debido a la innovación tecnológica</p>
<p>✓ Convenio de colaboración con FESBAL, para facilitar que las empresas afiliadas de ASTIC transporten productos, sin ningún coste, a los Bancos de Alimentos federados de España para su reparto a las personas más necesitadas</p> <p>2 HAMBRE CERO</p>	<p>✓ Nuestro cambio estatutario en 2016 incluyó un nuevo código ético y de buen gobierno, inspirado en los 10 principios del Global Compact de Naciones Unidas, en sintonía con el compromiso de ASTIC con la Red Española del Pacto Mundial</p> <p>8 EMPLEO DIGNO Y CRECIMIENTO ECONÓMICO</p>	<p>✓ Con el proyecto "Un Scania, Un Árbol", nuestro asociado Scania Ibérica se compromete a plantar, proteger y mantener un árbol por cada camión o autobús vendido por la empresa, remarcando el compromiso con la sostenibilidad ambiental</p> <p>15 VIDA DE ECOSISTEMAS TERRESTRES</p>
<p>3 SALUD Y BIENESTAR</p> <p>✓ "Si conduces, estira", una iniciativa realizada junto con FREMAP (Mutua Colaboradora con la Seguridad Social) sobre hábitos saludables en el ejercicio de las profesiones de transporte</p>	<p>9 INDUSTRIA, INNOVACIÓN E INFRAESTRUCTURA</p> <p>✓ ASTIC, pionera en la digitalización del CMR o carta de porte digital, burotrans y el sistema e-Licita. Start-up Trucksters: busca mejorar la calidad de vida de los conductores profesionales</p>	<p>16 PAZ, JUSTICIA E INSTITUCIONES SÓLIDAS</p> <p>✓ ASTIC es una de las impulsoras del Truck Friendly Movement, movimiento de carácter social cuyo objetivo es trabajar por mejorar la percepción social del sector del transporte de mercancías por carretera</p>
<p>✓ Adhesión a la Alianza para la FP Dual de la Fundación Bertelsmann. Ciclo de Transporte y Logístico en el IES Clara del Rey y en los distintos puestos asociados a dicha formación en empresas de primer nivel del sector (Alsa, Stéf, Dachser y El Corte Inglés)</p> <p>4 EDUCACIÓN DE CALIDAD</p>	<p>✓ ASTIC realiza un informe jurídico y económico: "Perspectivas cruzadas, de lo legal a lo legítimo en el crecimiento internacional de las empresas del transporte", sobre la deslocalización de las empresas del sector</p> <p>10 REDUCCIÓN DE LAS DESIGUALDADES</p>	<p>✓ ASTIC, única Asociación de Transporte española que adoptó en el Congreso de la IRU, celebrado en Budapest en 1996, la Carta de la IRU para un Desarrollo Sostenible, acorde con las recomendaciones de la Cumbre de la Tierra (Rio de Janeiro, 1992)</p> <p>17 ALIANZAS PARA LOGRAR LOS OBJETIVOS</p>
<p>5 IGUALDAD DE GÉNERO</p> <p>✓ Becas para mujeres, 40% del alumnado del Máster en Transporte Internacional de ASTIC son mujeres, en un sector con 2% de presencia femenina. Participación en 50&50 Gender Leadership Advisory, en sus distintos foros de CEOE</p>	<p>11 CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES</p> <p>✓ Promovemos un uso responsable del transporte y abogamos por una última milla sostenible, con vehículos alimentados por energías alternativas y optimización de recursos. El transporte ejerce de eje vertebrador de las ciudades y de las políticas de movilidad urbana</p>	<p>Primera asociación española firmante del Pacto Mundial</p> <p>Miembro activo de CEOE, CEPYME e IRU</p> <p>Creador de la U.O.T.C. (Unión de Operadores de Transporte Comodal)</p>

ASTIC ESTÁ INTEGRADA Y ES MIEMBRO ACTIVO EN:



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



OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE

ASTIC: DOS INFORMES DE PROGRESO DE PACTO MUNDIAL

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

ENTRE LAS PRINCIPALES ACCIONES QUE ASTIC HA REALIZADO PARA CUMPLIR CON LOS ODS DESTACAN:

La petición a la ONU para declarar un Día Mundial del Transporte para divulgar entre la población la importancia del transporte como base del comercio, siendo éste un pilar fundamental para erradicar la pobreza. Una propuesta que, por fin, ha tenido respuesta: el pasado 16 de mayo la ONU designó el 26 de noviembre como Día Mundial del Transporte Sostenible.

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

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

Impulso para la incorporación de mujeres al sector. El 40% del alumnado del Máster en Transporte Internacional de ASTIC son mujeres, en un sector con sólo el 2% de presencia femenina. Participación en 50&50 Gender Leadership Advisory, en sus distintos foros de CEOE.

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

El cambio estatutario de ASTIC en 2016 incluyó un nuevo código ético y de buen gobierno, inspirado en los Diez Principios del Global Compact de Naciones Unidas, en sintonía con el compromiso de ASTIC con la Red Española del Pacto Mundial.

ASTIC realiza un informe jurídico y económico, en el marco de la reducción de las desigualdades: "Perspectivas cruzadas, de lo legal a lo legítimo en el crecimiento internacional de las empresas de transporte", sobre la deslocalización de las empresas sectoriales.

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

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

PRESENCIA INTERNACIONAL



ASTIC sigue participando de forma plena en todos los órganos de la IRU, en particular en el Comité de Liaison de Transporte de Mercancías; la Comisión de Asuntos Sociales, en la que ocupamos la presidencia; y la Comisión de Asuntos Jurídicos.

El Vicepresidente Ejecutivo de ASTIC, Ramón Valdivia, continúa ejerciendo su cargo como miembro de la Ejecutiva Presidencial de IRU. Por otro lado, nuestro Director Técnico de ASTIC, José Manuel Pardo, también sigue ostentando su cargo como Presidente de la Comisión de Asuntos Sociales de la IRU. Desde hace seis años ocupaba el puesto de Vicepresidente.

Además, formamos parte del Comité de Diálogo Social Sectorial de la Unión Europea, como representantes del lado empresarial.

El 2 de marzo, con ocasión del "spring cocktail" de la IRU en Bruselas, nos reunimos con la Presidente de la Comisión de Transportes del Parlamento Europeo, Elisabeth Vozemberg, para estudiar las normativas de transporte en tramitación.

El 6 de mayo, y con ocasión del Consejo de Transportes de CEOE nos volvimos a reunir en Madrid con Rosa Serrano, Parlamentaria Europea del grupo socialista, para tratar sobre la directiva de pesos y dimensiones, de la que es ponente.

ENTREVISTA IRU - VISIÓN GENERAL PRINCIPALES FACTORES COMPETITIVOS

“*La elección del sistema de propulsión corresponde a los operadores, no a los responsables políticos.*”

Ramón Valdivia Palma. Vicepresidente Ejecutivo ASTIC

La elección de la tecnología de propulsión no depende de un solo factor, sino de un complejo equilibrio entre múltiples variables.

Estas incluyen las realidades tecnológicas, industriales y comerciales de cada tecnología, así como la normativa climática de la UE (Fit for 55, normas de emisiones de CO₂ para vehículos pesados y la Directiva de Energías Renovables RED III), el coste total de propiedad (CTP) – que incluye los precios del diésel, los impuestos sobre el combustible, la posible equiparación fiscal, las exenciones para energías alternativas y los peajes basados en emisiones, como la Euroviñeta–, así como la infraestructura disponible (puntos de recarga eléctrica, estaciones de GNL/GNC, producción y suministro de biometano o estaciones de repostaje de hidrógeno).

Si desea leer la entrevista completa, puede hacerlo pinchando [aquí](#).



INTERVENCIONES EN ENCUENTROS IRU



Con motivo de la última Asamblea General de IRU, celebrada el pasado mes de mayo de 2026, nuestro Vicepresidente Ejecutivo, D. Ramón Valdivia Palma, tuvo la palabra para hablar sobre la guerra en Irán y la escalada de precios del gasóleo.

Por otro lado, en el mes de febrero se celebró en Karlsruhe, Alemania, la Comisión de Innovación y Tecnología, en la que nuestro partner tecnológico, Usyncro, presentó junto a Ramón Valdivia nuestro proyecto en común, Corredores Digitales, y animaron a todos los presentes a utilizar la herramienta.

PRESENCIA INTERNACIONAL

3º DÍA INTERNACIONAL DEL TRANSPORTE MUNDIAL

“*Me gustaría recordar que nuestro modo de vida no sería sostenible sin la profesionalidad y el compromiso de quienes garantizan nuestros viajes y el buen funcionamiento de las cadenas logísticas*”

Marcos Basante, Presidente ASTIC

Con motivo del Día Mundial del Transporte Sostenible, que este año celebra su 3ª edición, AEFP, AET, ALA, ANAVE, ASTIC, FAPROVE y UOTC ponen en valor la labor esencial de quienes garantizan la movilidad de personas y el transporte de mercancías, vertebrando territorios y conectando sociedades al mantener el flujo constante de pasajeros y bienes.

Los profesionales que hacen posible esta movilidad -conductores de camión, autobús y autocar; maquinistas y ferroviarios; capitanes y pilotos, junto con sus tripulaciones- son imprescindibles para el desplazamiento de los pasajeros y para que las cadenas logísticas funcionen; en consecuencia, para que la vida moderna continúe sin interrupciones. Gracias a ellos se posibilita el desarrollo de nuestra economía los 365 días del año.



FORMACIÓN

6

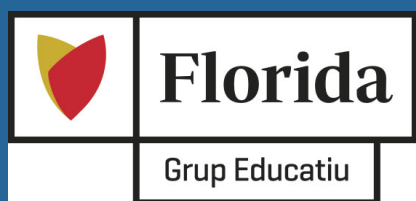


APUESTA POR LA FORMACIÓN CONTINUA

LOS CONDUCTORES, NUESTRO VALOR ACTIVO MÁS PRECIADO

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

Ante el problema global de la falta de personal adecuado en varias áreas de las empresas de nuestra asociación, ASTIC mantiene su compromiso de cualificar a nuestros profesionales con planes de formación, en los que la Asociación ha canalizado y gestionado más de 3 millones de euros desde 2011.



TÉCNICO/A SUPERIOR EN TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

La Logística y el Transporte viven un momento de transformación que no pasa desapercibido para nadie. Las nuevas tecnologías, la globalización, la flexibilidad y la sostenibilidad están cambiando las reglas de la cadena de suministro. Estos cambios han llegado para quedarse.

La revolución del sector viene propulsada por el Big Data aplicado a la Logística y el Transporte, el cual permite ajustar stocks, canales que el cliente prefiere, mejorar inventarios, optimizar las rutas de transporte y controlar las flotas, entre muchas otras cosas.

Este ciclo formativo de grado superior autorizado por la GVA, te forma como profesional del transporte y la logística, pudiendo ejercer tu actividad profesional en empresas de cualquier sector que requieran operaciones de logística y, especialmente, en el sector del transporte, tanto de mercancías como de pasajeros.

El objetivo general del ciclo es que el alumnado adquiera competencias generales consistentes en organizar, gestionar y controlar las operaciones del transporte de mercancías y de viajeros en el ámbito nacional e internacional, y en planificar y gestionar las actividades logísticas de una empresa, aplicando criterios de calidad, seguridad y respeto medioambiental.

Este ciclo formativo forma parte de una nueva línea de formación en el área de transporte, logística y movilidad sostenible que ofrecerá además de este ciclo, un grado universitario y formación de postgrado. Una oferta formativa desarrollada en colaboración con el Foro de Logística que, en sus estudios anuales, pone de manifiesto la falta de talento en el sector de transporte y logística, sector en continuo crecimiento y que es clave en nuestra economía.

NANOGRADO DE TRANSPORTE 4.0

FUNDACIÓN TELEFÓNICA, CEOE, ASTIC Y CONFEBUS SELLAN UN ACUERDO PARA DIGITALIZAR EL SECTOR DEL TRANSPORTE POR CARRETERA EN ESPAÑA



NANOGRADO TRANSPORTE 4.0

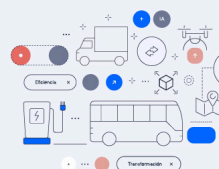


ORIGEN Y ALCANCE

- En 2020, Fundación Telefónica y CEOE lanzaron el programa 'Profesionales 4.0' para impulsar la digitalización de los sectores productivos más estratégicos de España.
- Dentro de este programa, en 2022 nació el Nanogrado de Transporte 4.0, para el cual Fundación Telefónica y CEOE eligieron a Confebús y ASTIC, que han gestionado y coordinado sus 10 ediciones.
- Este itinerario educativo online gratuito, que cuenta con el mismo enfoque que un grado universitario, ha ofrecido formación especializada en digitalización aplicada al transporte por carretera -mercancías y viajeros- tanto en España como en diversos países de Latinoamérica.



Edición 10
Nanogrado Transporte 4.0
Del 15 de septiembre al 11 de enero.



CONTENIDO INNOVADOR Y PRÁCTICO

- Transversal (110 h): "Nuevos entornos y metodologías de trabajo en la industria 4.0", "Tecnologías" 4.0 y "La gestión diaria en la nube con los dispositivos inteligentes".
- Específico (80 h): Casos prácticos, infografías, ejercicios sectoriales y webinars (*masterclasses*).



Destaca Big Data, Internet de las cosas (IoT), Inteligencia Artificial Blockchain, drones, robótica y tacógrafo inteligente.

IMPACTO Y PARTICIPACIÓN

- 29.904 inscripciones.
- 11.335 usuarios inscritos únicos.
- Los participantes proceden de España, Ecuador, Perú, Argentina, Chile, México, Colombia y Uruguay.



MÁSTER DE TRANSPORTE INTERNACIONAL

VIII EDICIÓN

ASTIC, en colaboración con Foro de Logística como coordinador académico, ha comenzado la VIII edición del Máster en Transporte Internacional (MTI). Este programa de postgrado ofrece un análisis profundo del funcionamiento del transporte y la logística a nivel internacional, así como de sus tendencias actuales, dos sectores estratégicos para la economía global, fundamentales para garantizar la eficiencia de las cadenas de suministro en todo el mundo.

Este programa formativo, con una duración de 250 horas, se imparte de manera presencial en la Universidad Camilo José Cela. El máster ofrece una formación integral en el marco internacional que regula las relaciones comerciales y la gestión del transporte y la logística aplicados al comercio exterior, profundizando en el comercio internacional, la cadena de suministro y los distintos modos de transporte de mercancías: carretera, marítimo, aéreo, ferrocarril y multimodal.

Esta formación capacita a los participantes para interpretar tarifas y costes de transporte, comprender el marco jurídico que regula los contratos de transporte en cada medio, conocer los distintos tipos de seguros disponibles según el transporte y gestionar reclamaciones de manera efectiva. Asimismo, ayuda a analizar la evolución del sector, incluyendo tendencias emergentes en logística y transporte, avances en tecnología y digitalización, así como aspectos de sostenibilidad y movilidad, garantizando una preparación completa para afrontar los retos del sector.

Máster Transporte Internacional

PRESENCIAL 250 HORAS MADRID

El camino al éxito

MATRÍCULA ABIERTA
Inicio febrero 2026

Organizado por **astic** Dirección académica Foro **LOGÍSTICA** Financiado por Avalado por **RU**

MTI

MASTER
TRANSPORTE
INTERNACIONAL

MÁSTER DE TRANSPORTE INTERNACIONAL

VIII EDICIÓN

Este Máster, financiado por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, ofrece 10 becas que permiten costear el 90 % de su importe y otras 10 becas, ofrecidas por ASTIC, que financian el 60 % del máster.

La metodología de impartición del MTI es totalmente práctica, basada en la combinación de sesiones teórico-prácticas, masters class con casos reales de empresas del sector, visitas a instalaciones logísticas y de transporte intermodal y participación en encuentros logísticos y de transporte.

Esta formación cuenta con el aval de la Organización Internacional del Transporte por Carretera (IRU), el apoyo de Fundación Corell, la Unión de Operadores de Transporte Comodal (UOTC), la Asociación Española del Transporte (AET), la Asociación de Cargadores de España (ACE) y Foro Madrid Carga Aérea (MADCargo), así como de las principales empresas del sector, entre las que se encuentran Primafrio, Disfrimur, Sesé, Marcotran, Global Spedition, J Carrión, GTO o Mesquitrans.

El Máster en Transporte Internacional va dirigido a empresarios y gerentes de empresas de transporte internacional, directores de Operaciones, jefes de Tráfico, directores de Exportación, directores y técnicos de Comercio Exterior, área managers Internacional, comerciales Export y personal administrativo del departamento de Import/Export, así como a los profesionales implicados en la contratación y gestión del transporte de mercancías a nivel internacional. Con la idea de atraer talento joven al sector también pueden participar jóvenes universitarios que quieran emprender su carrera profesional en una actividad en pleno desarrollo y expansión.

LA FP DE LOS CONDUCTORES PROFESIONALES

ESENCIAL PARA QUE EL MUNDO SIGA EN MOVIMIENTO

La VII Jornada de la Formación Profesional en la Movilidad Segura, Sostenible y el Transporte, organizada esta mañana por el Clúster Académico del Transporte y la Movilidad Segura y Sostenible, compuesto por AT Academia del Transportista, la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC), Fundación Corell y DAC Docencia, ha analizado el impacto de la nueva Ley de Movilidad en el ámbito formativo y profesional y ha presentado la nueva arquitectura de la Formación Profesional (FP) -nuevos grados A, B y C vinculados al transporte- y su impacto en la cualificación de los profesionales del sector.

El nuevo marco formativo se desarrolla tras la publicación de diversos Reales Decretos que regulan la materia y que implican la desagregación parcial de distintos títulos de FP de grado D (Técnico Superior), entre ellos el de Técnico Superior en Formación para la Movilidad Segura y Sostenible, Técnico Superior en Transporte y Logística y Técnico Superior en Comercio Internacional.

Durante este encuentro, celebrado en la sede de CEOE en Madrid, se han vuelto a poner encima de la mesa demandas del sector del transporte por carretera que llevan más de ocho años pendientes de aprobación, como la Orden Ministerial que regula el CAP online para mejorar la conciliación de los conductores y agilizar la incorporación de nuevos profesionales, especialmente de terceros países; o la integración de los permisos de conducción en la FP de Conductor Profesional, tanto en el Grado D (Técnico) como en el Grado C (Certificados Profesionales), con el fin de facilitar un acceso más directo al empleo.

JORNADA
29 MAY 2026 CEOE, C/Diego de León Nº 50, 28006-Madrid (España) **9:30 a 12:30**

Los nuevos Grados **C, B y A** de la **FP** en el **Transporte, la Logística y la Movilidad Segura y Sostenible**

"Una oportunidad para la mejora, la recualificación y el crecimiento de los profesionales del Transporte, la Logística y la Movilidad Segura y Sostenible"

astic Fundación Corell DAC docencia AT ACADEMIA DEL TRANSPORTISTA

LA FP DE LOS CONDUCTORES PROFESIONALES

ESENCIAL PARA QUE EL MUNDO SIGA EN MOVIMIENTO

La falta de profesionales al volante impacta directamente en el bienestar de la sociedad y en el resto de sectores económicos de nuestro país ya que el 96 % de las mercancías que se mueven en España viaja en camión -en términos de t.km- y el 75 % de lo que exportamos a la UE también se transporta por carretera; además de que en España uno de cada dos viajes en transporte colectivo se realiza en autobús. Más de dos tercios de las empresas del sector reconocen tener dificultades serias o muy serias para cubrir vacantes, mientras que la edad media de los transportistas supera ya los 53 años, lo que podría provocar la pérdida de cerca de un tercio de la fuerza laboral en poco más de cinco años.

Este foro, inaugurado por Elisa Capote, CEO de DAC Docencia, se ha organizado en torno a dos mesas de debate. La primera mesa, bajo el título “Visión institucional estatal: estrategia, regulación e impulso de la nueva FP” reunió a representantes de la Administración General del Estado para abordar el marco estratégico y normativo de la nueva FP.

La segunda mesa analizó el papel de las comunidades autónomas en la implantación de los nuevos grados A, B y C, poniendo el foco en la vertebración territorial del sistema. Contó con la participación de responsables de FP de distintas comunidades.

Para ver el encuentro completo, pulse en ese [enlace](#)

Es realmente preocupante, no ya para las empresas de transporte sino para toda la actividad económica y para la sociedad y la ciudadanía en general, la enorme dificultad para encontrar profesionales españoles interesados en hacer carrera profesional como conductores de camión o autobús. Una profesión cuyo atractivo debe ser visible. Nuestro modo de vida no es sostenible sin transporte

Ana Muñoz, Directora Formación ASTIC

LISTADO CURSOS CAMPUS AFILIADOS

VI JORNADA FP DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y
EL TRANSPORTE



FP OFICIAL Y ONLINE EN TRANSPORTE Y
LOGÍSTICA



FP MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE



GESTIÓN AVANZADA HUELLA CARBONO EN
TRANSPORTE MERCANCÍAS CARRETERA



TACÓGRAFO DIGITAL SEGUNDA GENERACIÓN



ADR ONLINE. CONSEJERO DE SEGURIDAD DE
MERCANCÍAS PELIGROSAS



FP COMERCIO INTERNACIONAL



 **asttic** | **DIGITAL
ACADEMY**
DESDE 1960
La Escuela de Negocios 4.0 de ASTIC


Partner Digital

LISTADO CURSOS CAMPUS AFILIADOS



CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PROFESIONAL ELÉCTRICOS E HÍBRIDOS



JEFES DE TRÁFICO O ALMACÉN EN PRÁCTICAS



LEGISLACIÓN Y NORMATIVA EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA



PRL: RIESGOS EN FLOTAS DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS E HÍBRIDOS



NOVEDADES EN COMPLIANCE LEGAL EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA



CURSO DE RENOVACIÓN DEL CERTIFICADO CAP



TÍTULO DE TRANSPORTISTA

 **astic** | **DIGITAL ACADEMY**
DESDE 1960
La Escuela de Negocios 4.0 de ASTIC


Partner Digital

ASTIC DIGITAL ACADEMY

ESCUELA DE NEGOCIOS 4.0

Gracias a la colaboración con la IRU, hemos impulsado la evolución del Campus Digital de ASTIC, convirtiéndolo en una herramienta aún más accesible y eficaz para el desarrollo profesional de las empresas del sector.

Facilitar el acceso a la formación de empleados y directivos es una de las vías más sólidas para fomentar la excelencia en el transporte por carretera, en línea con la misión y visión que compartimos con la IRU. La capacitación continua fortalece la competitividad de nuestras empresas y contribuye a la construcción de un sector más preparado para afrontar los retos del futuro.

Asimismo, nuestra apuesta por la innovación y las tecnologías digitales refuerza el papel de ASTIC como miembro activo de la IRU. Liderar la transformación digital no solo genera valor para las empresas, sino que también impulsa la modernización y sostenibilidad de todo el sector.

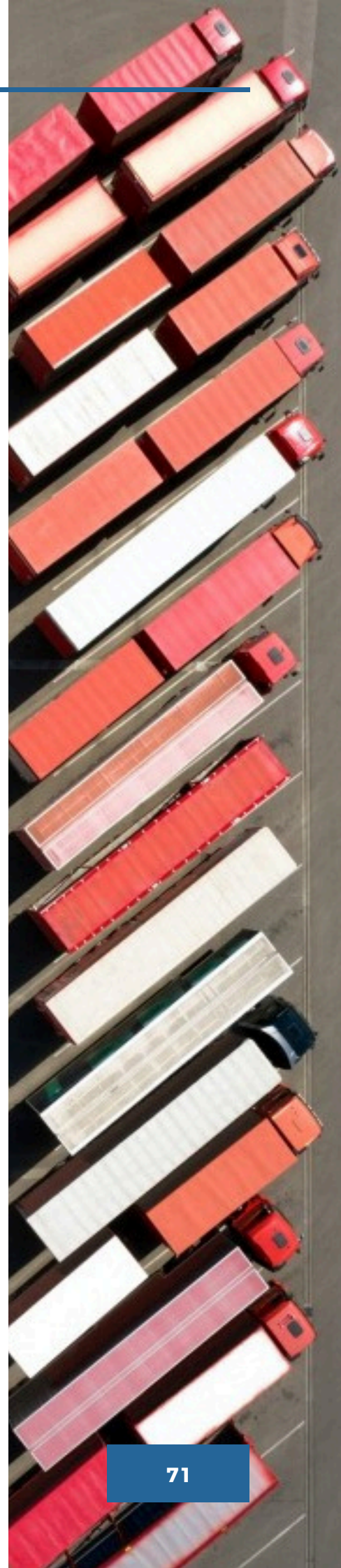
Del mismo modo, apoyar a las empresas en la atracción y desarrollo de nuevo talento, especialmente de conductores profesionales, resulta fundamental para garantizar la movilidad eficiente de personas y mercancías. Invertir en las personas es invertir en el futuro del transporte.

Puede pinchar [aquí](#) para ver el vídeo de Ramón Valdivia explicando de qué se trata el proyecto.



TRABAJANDO PARA SUS AFILIADOS

7



CRISIS ENERGÉTICA EN ORIENTE PRÓXIMO

IMPACTO DEL COSTE DEL COMBUSTIBLE EN EL PRECIO DEL PRODUCTO TRANSPORTADO EN CAMIÓN ARTICULADO DE 44 T.

PRECIO DEL COMBUSTIBLE ANTES DEL IVA (€ / litro)		
Semana de contratación del transporte	16 abril 2025	1,10 €
		FACTOR "C" 55,4%
Semana de realización del porte	10 abril 2026	1,71 €
		FACTOR C 40%

PRECIO CONTRATADO INICIALMENTE PARA EL PORTE	1.000 €	MENOS DE 1 CÉNTIMO
REPERCUSIÓN EN PRECIO DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PRESTADO	221,6 €	
MERCANCÍA TRANSPORTADA (Kilos)	23.000	
REPERCUSIÓN POR KILO TRANSPORTADO	0,0096 €	

EL TRANSPORTISTA UTILIZA UN GASOIL MÁS DE UN 50% MÁS CARO. APLICANDO LA LEY VIGENTE, INCREMENTA SU FACTURA POR EL PORTE REALIZADO EN TORNO A UN 20%. ESTE AJUSTE NO LLEGA NI A UN CÉNTIMO POR KG. TRANSPORTADO.



CLÁUSULA DEL GASÓLEO

NO ES OPCIONAL SUPONE UNA OBLIGACIÓN LEGAL

No aceptar su aplicación supone una infracción de la Ley 15/2009, que establece que el precio del transporte debe ajustarse en función del comportamiento del coste del combustible.

- 01.** Su finalidad es correctora: traslada variaciones de coste, no de beneficios.
- 02.** Contribuye a la continuidad del servicio: favorece la estabilidad económica del contrato de transporte.
- 03.** Su efecto es simétrico: incrementa o reduce según suba o baje el precio del combustible.

La correcta aplicación de este mecanismo fortalece la continuidad y calidad del servicio. No se trata de generar confrontación, sino de garantizar un transporte fiable y sostenible.



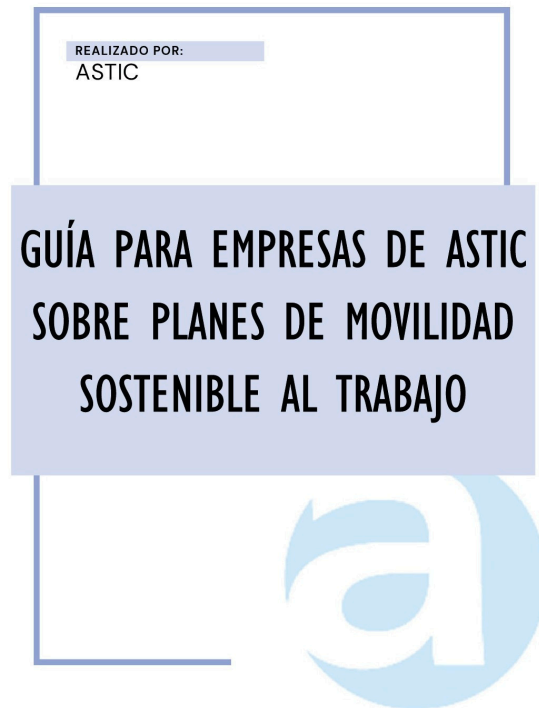
El encarecimiento del gasóleo registrado en las últimas semanas, como consecuencia de la guerra en Oriente Próximo, está teniendo un impacto directo en los costes de los operadores de transporte (el combustible representa ya alrededor del 40% de sus gastos de explotación), lo que les ha obligado a elevar un 20 % las tarifas de sus servicios, haciendo uso de la normativa vigente (Ley 15/2009). Un ajuste que apenas tiene repercusión en el precio final de los productos transportados en camiones pesados, con un impacto inferior a un céntimo por kilo.

ASTIC acaba de desarrollar una [calculadora online](#) para sus empresas asociadas que permite estimar de manera rápida y precisa la actualización de los costes del transporte en función de la evolución del precio del combustible.

Además, ASTIC convocó una reunión extraordinaria de la Junta de Gobierno con un único punto del orden del día: el RD-L 7/2026 de Plan Integral de respuesta a la crisis en Oriente Medio, en su relación con nuestro sector y, en concreto, con las empresas que conforman ASTIC, a la luz de las informaciones ya enviadas y de lo que se debatió y decidió en el Pleno del Comité Nacional de Transporte por Carretera en el cual se trató también, obviamente, este tema entre las diferentes asociaciones de transportistas que formamos parte de dicho CNTC.

Para resolver todas las dudas de nuestros afiliados, se celebró un webinar el pasado mes de abril, el cual contó con gran asistencia.

PLANES MOVILIDAD SOSTENIBLE AL TRABAJO



La Ley 9/2025, de Movilidad Sostenible, entró en vigor el 5 de diciembre de 2025 y reguló, en su artículo 26, la obligación de disponer de PMST para determinados centros.

El Real Decreto-ley 7/2026, de 20 de marzo (BOE 21/03/2026) ha adelantado ese plazo legal: donde antes eran 24 meses, ahora pasan a ser 12 meses desde la entrada en vigor de la Ley 9/2025 (esto conduce, como fecha objetivo, al 5 de diciembre de 2026). Además, para empresas obligadas que sean beneficiarias de ayudas directas del RDL, el incumplimiento implica reintegro de las ayudas.

El RDL establece expresamente que, si una empresa tiene centro de trabajo que está dentro del umbral del art. 26.1 (Más de 200 personas trabajadoras, o 100 por turno, cuyo lugar de trabajo habitual sea ese centro) y es beneficiaria de ayudas directas del propio RDL, no disponer del plan conlleva el reintegro de las ayudas recibidas; es decir, en otras palabras, si su centro de trabajo resulta estar obligado por tamaño/turnos y va a percibir ayudas directas del RDL, debe tratar el Plan como un requisito crítico de cumplimiento, con trazabilidad documental (aprobación / negociación / registro). Las fechas debería estar en nuestras mesas de trabajo también si, estando afectados, no hubiésemos recibido ayudas estatales, puesto que, como bien sabe, seguimos negociando con el Gobierno y podría darse el caso de que se aprobasen otras ayudas para las cuales regiría también esta exigencia y esta fecha del 5 de diciembre próximo.

Para ayudar a las empresas de nuestra asociación, hemos preparado una Guía sobre PMST que puede usted encontrar haciendo click [aquí](#).

TransFollow. Uniendo a través de nuestra gama de productos.

Consiga que distintas personas que realizan distintos trabajos colaboren a la perfección en toda la cadena de suministro con nuestro conjunto de herramientas específicas.

Gestor de la cadena de suministro
Expedidor

Director de logística
Gran transportista (principal)

Empresario
Transportista pequeño/mediano
(subcontratado)

Conductor
Cualquier transportista

ASTIC colabora estrechamente desde el año 2016 con TRANSFOLLOW, empresa pionera en la implantación del CMR electrónico, con el ánimo de cubrir las necesidades de nuestros afiliados en este asunto.

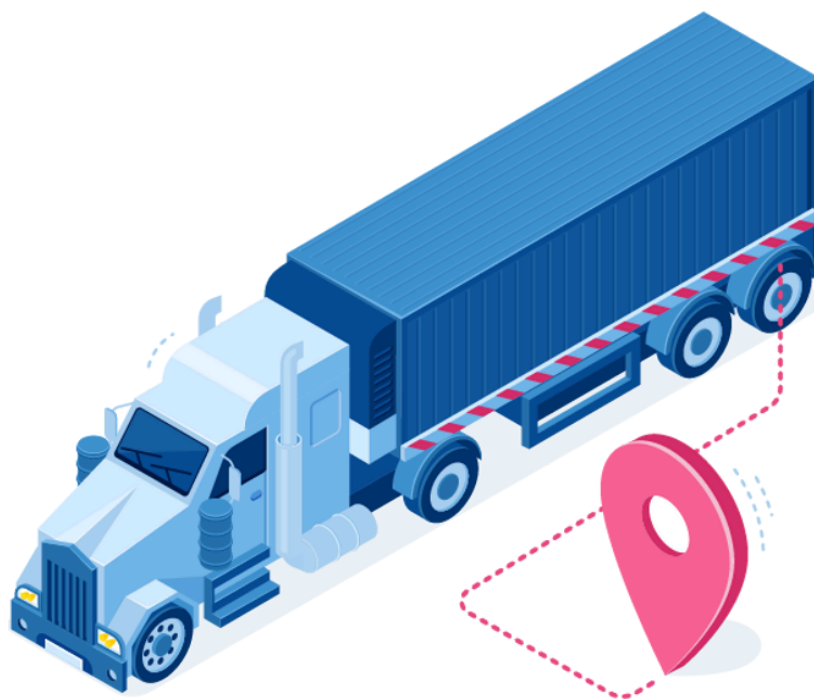
La fecha de implantación definitiva ya tiene un marco legal cerrado tras la aprobación de la Ley 9/2025 de Movilidad Sostenible. Aunque inicialmente se proyectaron los primeros pasos de la transición digital para años anteriores, la normativa oficial publicada en el BOE ha fijado la obligatoriedad del documento de control exclusivamente digital para el 5 de octubre de 2026.

El bagaje de TRANSFOLLOW la convierte en la opción más interesante para afrontar este plazo, pues a lo largo de todos estos años ha desarrollado de manera constante diferentes funcionalidades que facilitan el uso de la herramienta, con flexibilidad total para poder adaptarse a los diferentes sistemas y necesidades de los asociados.

Muchos de nuestros afiliados ya han culminado con éxito la implantación y puesta en marcha de la herramienta, puesto que el sistema es perfectamente apto para su funcionamiento y cumple estrictamente con los nuevos protocolos de inspección.

Desde ASTIC seguimos trabajando activamente junto a nuestros colaboradores para simplificar esta transición digital obligatoria que culminará en octubre de 2026. Muestra de ello es la webinar que se celebró el pasado mes de febrero, junto con nuestro colaborador, Transfollow, para explicar la herramienta y aclarar todas las dudas de nuestros afiliados.

TRAXAIN



TRAXAIN SL es un proveedor de soluciones tecnológicas para ASTIC y el sector del transporte por carretera creada recientemente.

Entre los servicios que ofrece en este momento se encuentra AUTOPAGO, un Smart Contract para servicios de transporte vinculado a las cartas de porte digitales que serán obligatorias a partir del año próximo.

Otro servicio es el de DRIVE TEAM, una aplicación para el control de las actividades de los conductores, el cálculo de dietas, determinación de convenios aplicables y complementos de nocturnidad y de desplazamiento vinculado directamente a los datos del tacógrafo. Estos servicios se ofrecen en colaboración con CONTINENTAL, pero pueden utilizarse también con tacógrafos de otros proveedores.

TRAXAIN ofrece una aplicación para digitalizar los documentos CMR, las cartas de porte y los documentos de control en papel para facilitar a las empresas españolas y extranjeras el cumplimiento de las próximas obligaciones de digitalización del documento de control.

Para más información: <https://www.traxain.com/>

CORREDOR DE CARGA DIGITAL BASADO EN BLOCKCHAIN ENTRE LA UE Y UK



El proyecto ASTIC Digital Corridors®, cuyo objetivo es agilizar las inspecciones y los cuellos de botella en las fronteras con Reino Unido y Marruecos mediante la digitalización del transporte por carretera, finalizó en junio de 2025.

El proyecto surge para solucionar retrasos en fronteras, impulsar la transformación digital, mejorar la coordinación entre actores, cumplir con regulaciones, garantizar la seguridad de documento y promover la sostenibilidad en la logística internacional..

Durante este año de trabajo, se han logrado superar los objetivos marcados para este proyecto con más de 543 documentos gestionados, 100% de trazabilidad en blockchain, 110 expediciones procesadas y 150 profesionales capacitados.

Puede encontrar toda la información sobre este proyecto pinchando [aquí](#).

CORREDOR DE CARGA DIGITAL BASADO EN BLOCKCHAIN ENTRE LA UE Y UK



Según se recordó en la presentación, hasta el 20% de los denominados costes ocultos de tramitación de las empresas de transporte europeas deriva de los errores que se cometen en los procesos de entrega end-to-end, derivados de operar en el marco de ecosistemas muy fragmentados, donde intervienen más de diez “actores” diferentes, muchas veces desconectados; basados en papel y en innumerables correos electrónicos.

ASTIC Digital Corridors® powered by Usyncro utiliza, fundamentalmente, dos tipos de tecnología: Blockchain e Inteligencia Artificial. La primera permite registrar y coordinar la documentación asociada a una operación entre todos los actores que intervienen mediante un registro único, distribuido y sincronizado, accesible y verificable por aquellos involucrados en la transacción, incluyendo instituciones oficiales. Así, garantiza que la información se encuentre descentralizada y sea inmutable, transparente y trazable, lo que impide que alguien pueda modificar o manipular algún documento sin dejar un rastro digital visible.

Además de agilizar la operación manual y facilitar el reconocimiento y la reproducción de datos asociados a un expediente, la IA también permite recopilar datos y realizar métricas útiles para el análisis de las operaciones aduaneras, así como identificar de forma temprana posibles anomalías en la documentación, lo que facilita señalar cargas con bandera roja en tiempo real.

Las empresas que utilicen estos digital corridors también podrán contar con una precisa medición de las emisiones de CO2 de sus envíos, desde origen a destino, acorde al mecanismo de ajuste en frontera por carbono (CBAM) para importadores de bienes dentro de la UE. Además, cada usuario tendrá disponible el seguimiento de sus envíos de forma consolidada e individual, con los KPI claves de su operación en el periodo establecido -envíos realizados, valor facturado, duración de la ruta, tiempo medio de envío, clasificación por origen, destino y aduana, estado del envío o incidencias-.

LA GESTIÓN DE MUELLES EN ESPAÑA TRES AÑOS DESPUÉS DEL RDL 3/2022

El Centro Español de Logística (CEL) y la empresa tecnológica FIELDEAS, afiliada de ASTIC, presentaron el pasado mes de septiembre el estudio “La Gestión de Muelles en España tres años después del RDL 3/2022: grado de digitalización y perspectivas de cargadores y transportistas”.

Este estudio ha sido posible gracias a la colaboración de asociaciones como Spanish Shipper’s Council (Transprime); ASTIC, Asociación de Transporte Internacional por Carretera; ESC, European Shippers’ Council; IRU, International Road Transport Union; y GSA, Global Shippers’ Alliance.

Uno de los datos más destacados de este estudio es que el 51,16% de las empresas cargadoras, agentes tractores en materia de digitalización, ya cuenta con soluciones para la gestión de los tiempos de espera y asignación de muelles. En concreto, el 34,88% ha adoptado un software de terceros, mientras que un 16,28% ha desarrollado e implementado su propio sistema.

Tras la presentación de los datos, ha tenido lugar la mesa redonda “Un mismo muelle, dos realidades, una solución: la digitalización”, en la que han participado Óscar López, CEO de FIELDEAS; Mónica Viloria, jefa de Transportes y Comercio Exterior de Ercros; Javier Torres, director de Logística, Galletas Gullón; y Alberto Blanco, responsable Proyectos Logísticos de Carreras Grupo Logístico, afiliado de ASTIC.



BUROTRANS

NOTIFICACIÓN DE CARGA Y DESCARGA



El Real Decreto Ley 3/2022 establece la regla general de que los conductores no pueden participar en la carga y descarga de la mercancía, con algunas excepciones.

En caso de que el transporte esté exceptuado, o si el transportista no realiza estas funciones con el conductor sino con otro personal, el transportista puede pactar con el cargador la realización de la carga y la descarga, pero siempre por escrito, antes de la presentación del vehículo y mediante el pago de una remuneración.

Para garantizar que el pacto se ha realizado antes de la llegada del vehículo al lugar de carga y su contenido, resulta muy útil la utilización de un sistema fehaciente de notificaciones, como el de BUROTRANS, portal de comunicaciones propiedad de SETIR que sigue todas las políticas de seguridad, privacidad y calidad. Es una herramienta de comunicaciones electrónicas fehacientes certificadas que ejerce como tercero de confianza, certificando y custodiando las comunicaciones de acuerdo a la legislación vigente y cumpliendo con todas las normativas a tal efecto.

ACUERDOS PARA LA CONTRATACIÓN DE CONDUCTORES

GENADEC Y TALENTO GRUPO INTERNACIONAL

MARRUECOS

Dentro de la búsqueda de soluciones para paliar la escasez de conductores, ASTIC ha realizado un acuerdo con la empresa marroquí GENADEC para facilitar la contratación de conductores de esa nacionalidad.



La empresa GENADEC dispone una amplia experiencia en la formación de conductores en Marruecos, es uno de los entes autorizados para el otorgamiento de lo que sería aquí el CAP inicial y colabora desde hace 4 años con TÜV RHEINLAND AKADEMIE para la contratación de conductores marroquíes en Alemania.

La empresa GENADEC se encarga de realizar la búsqueda, preselección y organización de entrevistas con candidatos cualificados, realiza la formación y lleva a cabo los trámites administrativos de todo tipo para la contratación de los conductores (incluyendo trámites de extranjería, permisos, CAP, etc.), también garantiza que, en caso de abandono del conductor, proporciona un nuevo candidato.

PERÚ

ASTIC ha realizado un nuevo acuerdo con la empresa TALENTO GRUPO INTERNACIONAL para facilitar, en este caso, la selección de conductores en Perú.



La colaboración de “Talento Grupo Internacional” pretende, desde un enfoque práctico y orientado a resultados, el apoyo y asesoramiento en el proceso end-to-end de selección de conductores de camión en Perú para trabajar en España (desde el proceso de captación del candidato en Perú hasta el momento en el que empieza a trabajar como conductor en España).

La empresa TALENTO GRUPO INTERNACIONAL se encarga de realizar la selección y formación de los candidatos y lleva a cabo los trámites administrativos de todo tipo para la contratación de los conductores (incluyendo trámites de extranjería, permisos, CAP, etc.).

RECLAMACIÓN TRAMO AUTONÓMICO IEH



Como es sabido por anteriores comunicaciones, el TJUE sentenció el pasado mes de mayo que la estructura impositiva del IEH que estuvo vigente en España entre enero de 2013 y diciembre de 2018 no se ajusta a la normativa europea en esa materia. En definitiva, el TJUE declara la incompatibilidad del tramo autonómico del impuesto sobre Hidrocarburos con el derecho de la UE.

Además, recientemente, mediante sentencia de 20 de septiembre de 2024, el TS ha confirmado la ilegalidad del tramo autonómico del IEH por infringir la normativa comunitaria siguiendo la sentencia del TJUE, y declara que los obligados tributarios, están legitimados para reclamar la devolución del impuesto ilegal ante la Agencia Tributaria.

En esa misma sentencia ya se reconoce que dicho impuesto puede haberse trasladado a los transportistas quienes podrían acudir a la vía civil o contencioso administrativa para reclamar el impuesto soportado. La referida sentencia del TS pone fin a una reclamación que se inició hace varios años y supone un hito histórico y un punto de partida para lograr la devolución del referido impuesto.

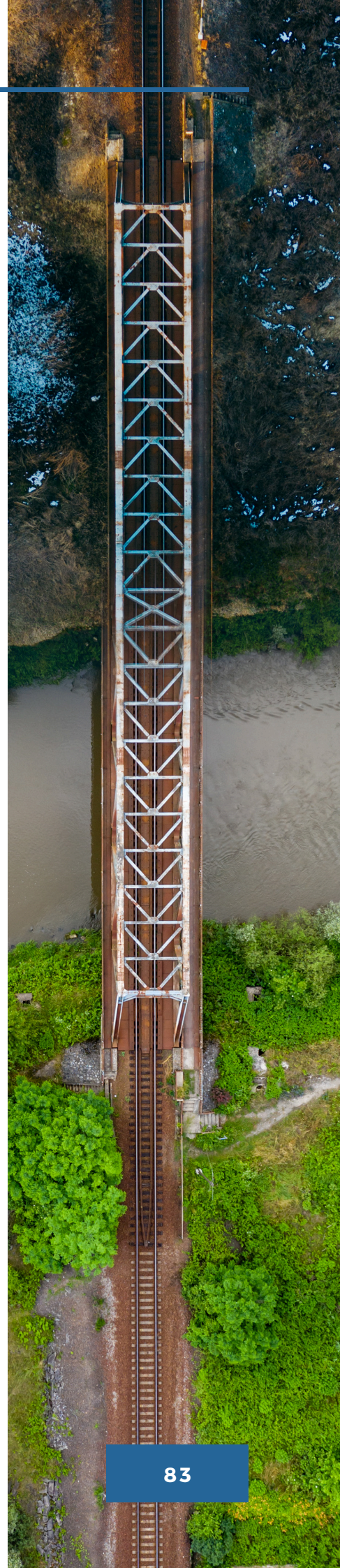
En nuestra opinión, y tal como se reconoce en la referida sentencia del TS, dicho impuesto ha sido soportado por los transportistas, y por tanto tienen legitimación para reclamar al Estado los daños y perjuicios derivados de la ilegalidad del tramo autonómico del Impuesto sobre Hidrocarburos.

En este sentido y con el objeto de ofrecer la opción de financiación externa -que algunos miembros de ASTIC nos habían requerido- para cada asociado que así lo elija, ASTIC ha cerrado un acuerdo con un Financiador del Litigios y EJASO ETL como defensa jurídica, a fin de que se proceda a reclamar al Estado el importe del tramo autonómico del IEH que fue soportado por los transportistas.

El Financiador de Litigios y EJASO ETL disponen de un peritaje de referencia en el sector del petróleo que cuantificará el importe del impuesto soportado así como los daños y perjuicios causados al transportista.

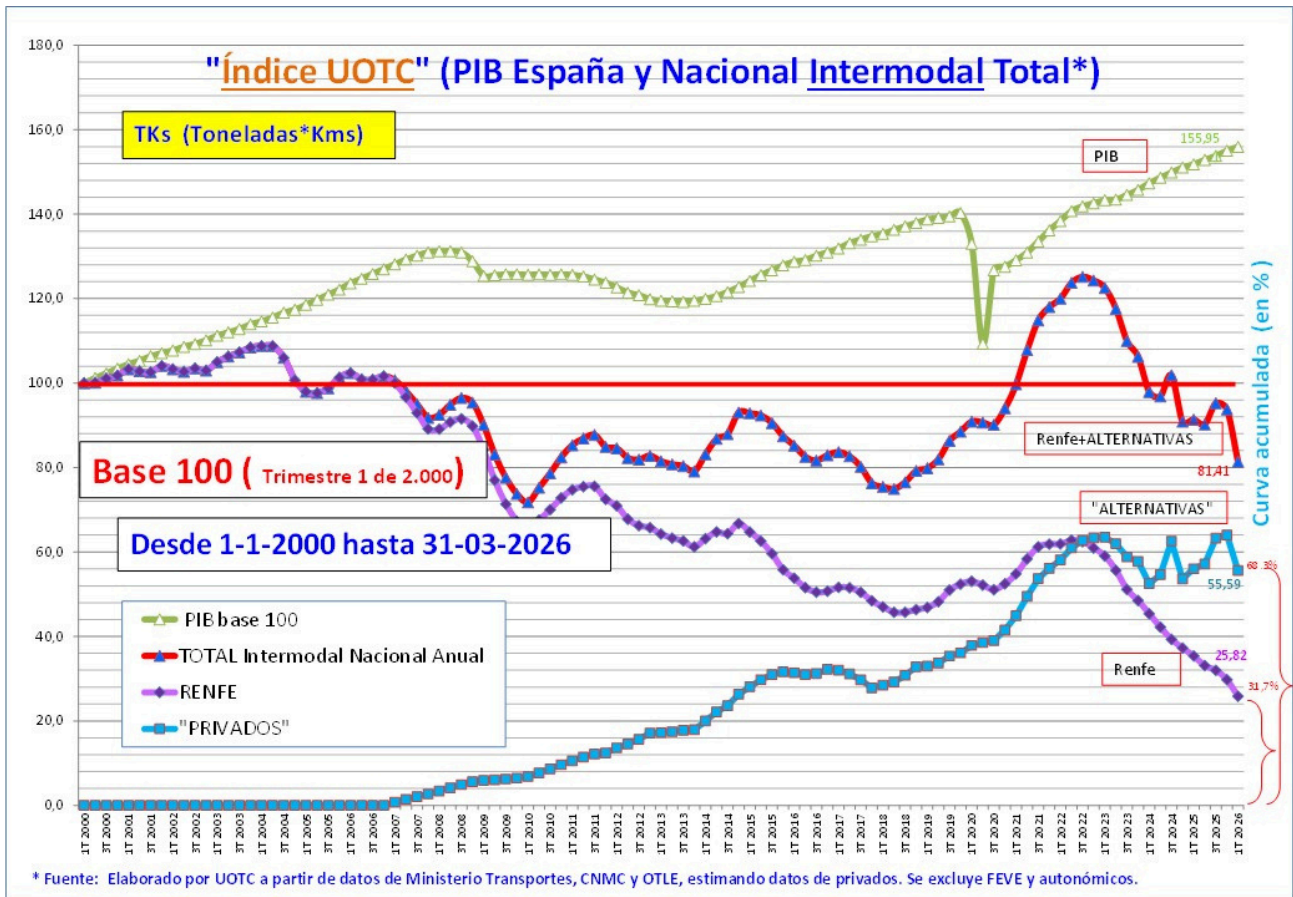
Si su empresa como miembro de esta asociación está interesada en presentar por esta vía la citada reclamación deben enviarnos un correo electrónico indicando dicho interés a astic@astic.net y poniendo Financiación de reclamación del tramo autonómico del IEH en el asunto.

UOTC 8



ÍNDICE UOTC

ACTUALIZADO A 31.03.2026



UOTC AÚNA EL ESFUERZO DE ASTIC Y LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS EN FAVOR DEL TRANSPORTE COMODAL

La UNIÓN DE OPERADORES DE TRANSPORTE COMODAL (UOTC) nace en 2001 en el seno de ASTIC.

Compone, por tanto, la División Intermodal y Multimodal de ASTIC, aglutinando el Transporte Comodal, la Intermodalidad y la Multimodalidad de ASTIC.

UOTC está especializada en “Transportes Internacionales de Contenedores, Roll-on/Roll-off y demás de carácter especial e Intermodal o que se efectúen bajo nuevas tecnologías”.

EN TIEMPOS DIFÍCILES
AHORA MÁS QUE NUNCA
LA UNIÓN HACE LA FUERZA



Si eres una empresa del sector transporte
únete a **astic**

www.astic.com.es

MIEMBRO
CEOE Empresas
Españolas
CEPYME



Plataforma para los
Combustibles Renovables

El Conductor
al Frente 



ASOCIACIÓN DEL TRANSPORTE
INTERNACIONAL POR CARRETERA
DESDE 1960