

Reivindicaciones del transporte internacional por carretera ante las elecciones generales

ASTIC propone a los partidos políticos que concurren a los comicios del 23-J un decálogo de medidas para impulsar el sector

Madrid, 5 de julio de 2023.- La Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC), decana de las patronales del transporte profesional terrestre en España, propone a los partidos políticos que concurren a las elecciones generales del próximo 23 de julio un decálogo de prioridades de acción. El objetivo es impulsar un sector que es estratégico para nuestra economía al conectar los centros de producción con los centros de distribución para que el comercio, la industria, el turismo y la sociedad, en general, puedan disponer de lo que necesitan.

- 1. Unidad de mercado: armonización legislativa europea y nacional.** Desde la calendarización de las restricciones a la circulación de camiones o las características de pesos y dimensiones de los vehículos, pasando por las velocidades máximas permitidas, hasta los requerimientos medioambientales o las normativas sociolaborales (por ejemplo, las relativas a prevención de riesgos laborales), **el mosaico normativo que deben enfrentar las empresas y sus empleados pone en riesgo el equilibrio competitivo** y entorpece, además, la compleja dinámica de gestión de rutas y medios. El mercado único exige regulación uniforme y clara.
- 2. Aligerar la asfixiante carga impositiva y de costes sociales.** El transporte por carretera **desembolsa 12.000 millones de euros anuales a las arcas públicas**, la mayor parte procedente del Impuesto Especial sobre los Hidrocarburos (IEH). A esto se une la tremenda carga que suponen **las cotizaciones sociales, especialmente para los conductores profesionales de camiones pesados**: en 2023 las bases máximas han subido un 8,6 %, lo que supone para las empresas pagar al año unos 1.600 euros más por cada empleado.
- 3. Impulsar el crecimiento empresarial para acabar con la hiperatomización del sector.** España cuenta con el doble de empresas de transporte terrestre de carga (**más de 100.000 compañías**) que Alemania, mientras que nuestra población es la mitad que la del país germano y nuestro PIB, casi un tercio. Esta enorme fragmentación tiene como consecuencias una menor productividad sectorial, un potencial de crecimiento muy bajo, debilidad a la hora de negociar con clientes y proveedores y poco atractivo para atraer a las nuevas generaciones a la profesión de transportista. **Nuestro sector necesita ganar “músculo” empresarial** para lo que necesitamos la intervención del Ejecutivo con medidas correctoras del escenario actual en los ámbitos fiscal y laboral y creando un marco de seguridad jurídica que incentive la creación de un tejido de empresas de tamaño medio-grande. Además, **las compañías del sector no compiten en igualdad de condiciones ya que para una parte de los operadores del sector sigue siendo posible acogerse a la “tributación por módulos”**. Un sistema que es una *rara avis* en el conjunto de sistemas fiscales europeos.

4. **Creación de corredores específicos para el transporte de mercancías 24/7. Abiertos 24 horas, los siete días de la semana y los 365 días del año;** sin restricciones a la circulación. El objetivo es garantizar el flujo de las mercancías, facilitando la planificación de las cargas y, en general, la logística de las empresas de transporte.
5. **Medidas urgentes para paliar la escasez de conductores profesionales.** Un problema apremiante ya que **necesitamos unos 20.000 transportistas de mercancías y 6.000 de pasajeros. Unas cifras que se dispararían hasta superar los 100.000 profesionales del volante para 2028**, si tenemos en cuenta que más del 70 % de los chóferes de camión en activo supera los 50 años y que no hay relevo generacional que cubra estas jubilaciones. El sector necesita atraer a los jóvenes, a las mujeres (sólo un 3 % de los transportistas) y a profesionales extranjeros, incluyendo esta profesión en el catálogo de ocupaciones de difícil cobertura y acabando con las barreras en su proceso de formación, entre otras medidas.
6. **Creación de áreas de descanso y parkings seguros y confortables para camiones.** Las carreteras españolas arrastran desde hace décadas un enorme déficit de aparcamientos dignos y seguros para camiones. En nuestro país hay cerca de 100 áreas de servicio sin vigilancia específica en autopistas y autovías, y unos 40 parkings con medidas de seguridad, algunos de los cuales disponen de instalaciones bastante antiguas y una carta de servicios muy limitada. Y todo ello pese a que la Comisión Europea establece que debería haber, al menos, uno cada 100 kilómetros. Nuestra red de alta capacidad se extiende unos 15.000 km, por lo que el déficit que tenemos de estos aparcamientos supera la centena. **La solución pasa por una relativamente mínima inversión que hasta la fecha no se ha querido abordar de forma decidida y ahora resultan ya apremiantes.** Se trata de inversiones que realmente son ridículas si las comparamos con las de cualquier infraestructura viaria, ferroviaria o portuaria.
7. **No al establecimiento de peajes en autovías.** España debe transcribir en su ordenamiento jurídico la última directiva europea sobre la 'Euroviñeta', aprobada en 2022, antes del 25 de marzo de 2024. La UE deja la puerta abierta a aplicarlo a turismos, vehículos de mercancías de más de 3,5 toneladas, autocares, autobuses, minibuses o furgonetas, pero a pesar de haber lanzado varios *globos sonda* en los últimos años aún no se ha decidido nada. Además, **la Ley de Movilidad Sostenible, en la que se recogía la implantación de los peajes, se estaba tramitando en el Congreso cuando se anunció el adelanto electoral, por lo que decayó y ahora tiene que ser retomada en la nueva Cámara Baja para su tramitación.** Confiamos en que el ganador de las elecciones del 23-J finalmente no sucumba a la tentación de implantar este repago que supondría un golpe directo a nuestro pujante sector exterior, uno de los principales cimientos de nuestro PIB.
8. **Facilitar una transición energética realista, justa e inclusiva.** El dirigismo político de la UE y, por ende, de España, que se ha instalado en el discurso de la electromovilidad como única solución sostenible viable, puede comprometer seriamente la competitividad de las economías europeas. **ASTIC reclama neutralidad tecnológica de forma que se incentive el uso de un mix energético que, además de la electricidad, también contemple el hidrógeno verde, el gas natural vehicular y los ecocombustibles** (los 27 han dejado la puerta abierta a los combustibles

sintéticos o *efuels*, pero no a los biocombustibles sostenibles, que se encuentran en una fase de desarrollo mucho más avanzada que los primeros). ASTIC pide a los candidatos al Gobierno que no discriminen ninguna de estas energías limpias para que sean las propias empresas las que decidan libremente qué energía ‘verde’ utilizar para propulsar sus camiones, autobuses y furgonetas, según recorran rutas internacionales, nacionales o de última milla.

9. **Impulsar la intermodalidad.** ASTIC reclama un equilibrio presupuestario entre los diferentes modos de transporte (terrestre, aéreo y marítimo) con el fin de construir una verdadera red intermodal, que sea eficaz y eficiente. Desde 2001, **la Unión de Operadores de Transporte Combinado (UOTC), división de comodidad de ASTIC, trabaja para facilitar la colaboración de la carretera con otros modos de transporte.**

10. **Apoyar la inversión en I+D+i en el sector.** La digitalización, incluida la automatización, los flujos de información digitalizados y la inteligencia artificial (IA), brinda muchas oportunidades para optimizar la eficiencia, reducir costes y mejorar los niveles de servicio en el transporte internacional por carretera. Según el informe ‘La era del transporte digitalizado’, realizado por PwC, **los costes del sector podrían reducirse hasta un 47 % gracias a la digitalización.**

[Qué es ASTIC](#)

La Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC) es una organización sin ánimo de lucro de origen español nacida en 1960 e integrada actualmente en la Unión Internacional del Transporte por Carretera (IRU), con sede en Ginebra. ASTIC trabaja para mejorar las condiciones del sector del transporte en España, teniendo en cuenta que trabajan en un ámbito europeo. Actualmente cuenta con más de 200 afiliados.

Prensa ASTIC: Laura Ordóñez - 629 766 425 - prensa@astic.net