

## CARTA ABIERTA A LOS CANDIDATOS ESPAÑOLES AL PARLAMENTO EUROPEO

Madrid, 21 de mayo de 2024

Estimados candidatos al Europarlamento,

Por las carreteras de la Unión Europea circulan 6,4 millones de camiones. Estos vehículos desempeñan un papel vital en las cadenas de suministro de sus Estados miembros ya que transportan el 77 % del volumen de carga interior de los 27 (medido en toneladas-kilómetros). En el ranking europeo, las empresas de pabellón español figuran en el segundo puesto, en términos de ton.km, por delante de países como Francia, Alemania o Italia. Su capacidad de competir en el ámbito internacional les ha llevado a constituirse como un vector esencial para el creciente desarrollo de nuestras exportaciones e importaciones, especialmente con los socios de la UE y el Reino Unido, aunque no podemos olvidar, desde luego, la relación con Marruecos y otros países del norte de África.

El actual mosaico normativo, en ámbitos fiscales, de pesos y dimensiones de los vehículos, por no hablar del ámbito socio-laboral o medioambiental, que deben enfrentar nuestras empresas transportistas 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. Por esta razón, les pedimos que trabajen para impulsar una genuina y firme **unidad de mercado**.

Un reciente ejemplo de tímida armonización es la modificación de la Directiva europea de pesos y dimensiones, que permite mayor carga en los camiones cero emisiones, pero se queda corta a la hora de homogeneizar las leyes nacionales que regulan este tema. Esta normativa tendrá que esperar unos meses para ser definitivamente aprobada en pleno en Bruselas en la nueva legislatura después de las elecciones y tras el visto bueno del Consejo Europeo. La modificación de esta Directiva obligará a que todos los países que contemplan las 44 toneladas en el transporte nacional (actualmente 12 en la UE) permitan ese peso a los camiones de otros países que circulan por su territorio. De igual manera, ocurrirá con los Estados que permitan megacamiones de hasta 25,25 metros de longitud y 60 toneladas. Con un esquema como ese, nuestra capacidad de utilizar ciertos tipos de vehículos en rutas internacionales queda supeditada prácticamente a lo que decidan en Francia (paso obligado hacia y desde casi todo el resto de Europa), por eso subrayaba antes lo de “tímida” al calificar este ejemplo de armonización normativa.

Ahora es imprescindible una armonización regulatoria en la UE para que también los duotrailers, de hasta un máximo de 32 metros de longitud y 72 toneladas de masa autorizada, que ya pueden circular en todo el territorio nacional, incluyendo finalmente Cataluña desde el día 1 de este mes, puedan atravesar fronteras en el resto de la UE.

La **protección de los conductores profesionales** es otra de nuestras demandas: desde 2022 trabajamos para que la UE implante la prohibición de la carga y descarga por parte de los transportistas. Una norma que sólo contemplan actualmente las legislaciones española y portuguesa. En nuestro país entró en vigor en marzo de 2022, a través del Real Decreto-Ley 3/2022 de 1 de marzo; y en el país luso, el 11 de septiembre de 2021 mediante el Decreto-Ley 57/2021.

El Parlamento Europeo también debería de trabajar con más determinación y celeridad para paliar la falta de áreas de descanso y parkings seguros y confortables para camiones. De las 300.000 plazas de aparcamiento para camiones operativas en Europa, menos de un 3 % se localizan en instalaciones certificadas con los estándares de seguridad y protección europeos. Concretamente en España se precisan a día de hoy más de 80.000 plazas certificadas, a ubicar en zonas de alta Intensidad Media Diaria y principales rutas tanto nacionales como internacionales, pero solamente 7.000 cumplen los requisitos estipulados por Europa, o lo que es lo mismo, sólo cinco aparcamientos están acreditados por los principales organismos de

referencia europeos. Un dato ilustrador: sólo en la UE los robos de carga provocan pérdidas directas que superan los 8.200 millones de euros al año y la mayoría se producen cuando los camiones están estacionados.

Para no comprometer seriamente la competitividad de las economías europeas y, sin duda, nuestras exportaciones e importaciones, les instamos a que desde sus cargos de responsabilidad en el Parlamento impulsen **una transición energética realista, justa e inclusiva** para que se respete el principio de 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 combustibles renovables. Sin discriminar ninguna de estas energías limpias para que sean las 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, en tanto damos pasos inmediatos para reducir nuestro impacto ambiental y disminuir la dependencia energética de nuestro país en relación a los productores de petróleo o gas natural.

**Impulsar la intermodalidad** es otra asignatura pendiente que confiamos en que durante el próximo lustro de legislatura del Parlamento Europeo pueda "aprobarse con buena nota". La propuesta de Directiva de Transporte Combinado que la Comisión Europea presentó a finales de 2023 es un buen punto de partida, aunque sería razonable y beneficioso que el apoyo público a esta clase de operaciones fuera compatible con las normas sobre ayudas estatales de la UE, es decir, sin necesidad de notificar las subvenciones a la Comisión Europea, lo que aceleraría el proceso e impulsaría el mercado al hacer que las ayudas estatales fueran accesibles tres años antes en comparación con la media actual.

Por último, nos gustaría poner el foco en la urgente necesidad de **garantizar la libre circulación -mercancías y pasajeros- ante posibles bloqueos de carreteras**. Aparte de la vieja reivindicación de que la propia UE establezca una red viaria internacional disponible para el transporte profesional 24 horas al día, 7 días a la semana, nos gustaría llamar su atención ante la proliferación de bloqueos de carreteras. En enero y febrero asistimos al bloqueo indiscriminado de carreteras en España, Francia, Italia, Rumanía, Polonia, Grecia, Alemania, Portugal, Bélgica, Países Bajos o Portugal. Unas movilizaciones, en su mayoría encabezadas por agricultores y ganaderos de estos países, que interrumpieron cadenas logísticas, obstaculizando rutas clave, bloqueando e, incluso, atacando camiones y destruyendo su carga en algunas ocasiones.

Les pedimos que impulsen en esta nueva legislatura el que la UE establezca un sistema que garantice la libre circulación en casos como este y un mecanismo para calcular y canalizar las indemnizaciones en el supuesto de que estas protestas ocasionen pérdidas a terceros, como ha ocurrido con nuestras empresas transportistas. Una propuesta a la que la UE podría darle forma de recomendación, ni siquiera haría falta que fuera una Directiva, como ya ocurrió durante la pandemia con los *green lanes* ("corredores verdes").

Espero que esta carta tenga buena acogida por su parte y aprovecho la ocasión para ponernos a su disposición y desearles buena fortuna en la carrera electoral, así como enviarles un cordial saludo.



Marcos Basante  
Presidente de ASTIC



### **Asociación del Transporte Internacional por Carretera**

Decana de las patronales del transporte profesional terrestre en España

Único miembro español de pleno derecho de la Organización Internacional del Transporte por Carretera (IRU)

Miembro del Consejo del Transporte y la Logística de CEOE