

En estos comicios, que España celebra el 9 de junio, los ciudadanos elegiremos a los 61 eurodiputados españoles que formarán parte del nuevo Parlamento Europeo

## Carta abierta de ASTIC a los candidatos españoles al Parlamento Europeo

- La Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC) propone un conjunto de medidas a nuestros representantes en las elecciones europeas para proteger e impulsar a las empresas españolas del sector como claves que son en la pujanza de nuestras exportaciones
- Unidad de mercado, protección de los conductores profesionales, transición energética realista, impulso a la intermodalidad, corredores europeos 24/7 y garantizar la libre circulación de mercancías y pasajeros ante posibles bloqueos de carreteras son algunas de las reivindicaciones de esta patronal
- Por la red vial de la UE circulan 6,4 millones de camiones, que desempeñan un papel vital en las cadenas de suministro de sus Estados miembros al transportar el 77 % del volumen de carga interior

**Madrid, 21 de mayo de 2024.**- La Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC), decana de las patronales del transporte profesional terrestre en España, **propone a los candidatos españoles que concurren a las elecciones al Parlamento Europeo del próximo 9 de junio una batería de medidas para 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.

**En estos comicios España elegirá a 61 diputados** (dos más que en 2019) del total de los 720 que formarán el nuevo Parlamento Europeo, órgano que representa a cerca de 450 millones de personas, que echará a andar el próximo 19 de julio.

**Por las carreteras de la UE 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, nuestro pabellón figura en el segundo puesto, en términos de ton.km, por delante de países como Francia, Alemania o Italia.

**Entre las medidas propuestas por ASTIC destaca la unidad de mercado.** «*El actual mosaico normativo, en ámbitos fiscales, de pesos y dimensiones de los vehículos, socio-laborales o medioambientales, 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*», destaca Ramón Valdivia, vicepresidente ejecutivo de ASTIC y miembro del Comité Ejecutivo de Presidencia de la Organización Internacional del Transporte por Carretera (IRU).

**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 (representa a los Gobiernos de los 27 países). La modificación de esta Directiva obligará a que todos los países que contemplan las 44 toneladas en el transporte nacional (actualmente 12 e 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. **«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»,** explica Valdivia.

La **protección de los conductores profesionales** es otra demanda de la patronal a los futuros europarlamentarios españoles: **«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»**, indica el directivo de ASTIC. 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.

**Facilitar una transición energética realista, justa e inclusiva.** Para no comprometer seriamente la competitividad de las economías europeas y, sin duda, nuestras exportaciones e importaciones, **ASTIC pide a los candidatos españoles a las elecciones europeas que trabajen por 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.

**Impulsar la intermodalidad.** 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. **Desde 2001, la Unión de Operadores de Transporte Comodal (UOTC), división específica dentro de ASTIC, trabaja para facilitar la colaboración de la carretera con otros modos de transporte.**

**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, la patronal del transporte internacional por carretera llama la atención de los candidatos 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. **«Pedimos a la UE que 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”）」,** argumenta Ramón Valdivia, quien agrega que **«si estos actos de bloqueo y vandalismo no se sancionan nuestro sector volverá a ser el “rehén” de esta clase de protestas».**