

**EL ASCENSOR** *del transporte*

↑ **Marcos Basante**  
Presidente de Astic

La patronal Astic ha entrado de lleno en el debate sobre deslocalización, *dumping* y 'empresas buzón' con la elaboración de un informe que aporta luz sobre el fenómeno del crecimiento de flotas en los nuevos países miembros de la UE. Y es que una cosa son los atajos que algunos empresarios usan para abaratar costes sociales y laborales y otra muy distinta la internacionalización de la actividad. No puede ir todo al mismo saco.



↓ **Markel Olano**  
Diput. gral. Guipúzcoa

El sistema de peajes de Guipúzcoa al transporte en varios tramos de la A-15 y la N-I, continúa sumando críticas. La última viene del Defensor del Pueblo, que exige a la entidad foral que modifique los procedimientos de gestión y cobro "por no ajustarse a la legalidad vigente". Mientras, el Comité Nacional del Transporte por Carretera sigue a la espera del fallo sobre la nueva norma que sustituye a la anterior, declarada ilegal por los Tribunales.



↑ **Rafael Milla Navarro**  
Pte. Grup. Raminatrans

Rafael Milla Navarro ha logrado escribir un importante capítulo en el libro de oro del negocio transitorio en España recogiendo al cumplirse tres décadas de la creación de Grupo Raminatrans las alabanzas de los profesionales logísticos. La compañía, de capital español, se mantiene rumbo al futuro del negocio con un plan de inversiones en nuevas plataformas y almacenes destinados a aumentar sus recursos destinados a la logística.



↓ **Mónica Oltra**  
Vic. Generalitat Val.

La coalición Compromís, bajo el liderazgo de Mónica Oltra, reclama la actualización de la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) que se hizo en 2007 de la ampliación norte del Puerto de Valencia porque indican que el proyecto que se llevará a cabo es diferente al original. La Autoridad Portuaria de Valencia viene explicando, por activa y por pasiva, que la actuación no requiere una nueva DIA que provocaría la pérdida de la inversión de MSC.

# Astic reclama seguridad jurídica para respaldar el crecimiento internacional

La patronal de transporte por carretera presenta un informe para "arrojar luz" al debate sobre deslocalización y 'empresas buzón'

▶ Astic reclama seguridad jurídica para respaldar el crecimiento internacional de las empresas de transporte. La patronal ha presentado la primera parte de un informe para contribuir a clarificar el "complejo" debate sobre deslocalización, *dumping* social y empresas buzón, en el punto de mira de Bruselas. "No conviene mezclar conceptos", insisten desde la asociación.

**ALFONSO ALDAY**, Madrid

La Asociación del Transporte Internacional por Carretera (Astic) ha puesto sobre la mesa el "complejo" debate sobre deslocalización, *dumping* social y 'empresas buzón', una problemática en el punto de mira de Bruselas, que persigue erradicar de la mano del nuevo 'paquete europeo de movilidad', aún en tramitación. El mensaje es claro. La patronal que preside Marcos Basante reclama eliminar la inseguridad jurídica que rodea la actividad de los transportistas para respaldar el crecimiento internacional.

"Urge determinar qué prácticas empresariales son legales y cuáles no y establecer así un elemento de referencia para las empresas" subrayó el director general de Astic, Ramón Valdivia, tras recordar que el sector español es el segundo de Europa en toneladas-kilómetro, solo por detrás de Polonia. Para contribuir a clarificar esta discusión, la organización de transpor-

te internacional ha presentado la primera parte de su informe 'De lo legal a lo legítimo en el crecimiento internacional de las empresas de transporte', elaborado con el apoyo del despacho de abogados Clayton & Segura de Bruselas. "Con este documento, solo tratamos de poner la discusión sobre la mesa. No sobre si se puede o no construir una empresa multinacional en

## "No conviene mezclar conceptos", señalan desde la patronal

nuestro sector, sino sobre lo que la normativa y las sentencias puedan estar perfilando como límites de actuación", explicó Valdivia. "Posteriormente -añadió- tendremos que plantearnos en el seno del propio sector qué es legítimo y qué consi-

deramos que no lo es, incluso siendo legal, para promover los cambios normativos oportunos que permitan conjugar la normativa legal con la legitimidad".

La patronal reitera que el informe pretende aportar luz sobre el fenómeno del crecimiento de las flotas de camiones matriculados en los nuevos países miembro de la Unión Europea. "No conviene mezclar conceptos y generalizar apelativos, para que sea factible diferenciar las prácticas que pueden llegar a ser consideradas como fraude de ley cuando únicamente se persigue obtener la ventaja de bajos costes sociales y laborales, de las que verdaderamente internacionalizan su actividad empresarial", advierten desde Astic.

### FIJAR CRITERIOS CLAROS

De hecho, el informe apunta la necesidad de fijar "criterios claros de establecimiento, un seguimiento y control del cumplimiento más intensivos y una mejor cooperación entre los Estados miembro" para combatir el fenómeno de las llamadas 'sociedades ficticias' y garantizar una competencia leal e igualdad de condiciones en el mercado interior. Es decir, los transportistas



Ramón Valdivia, director general de Astic.

establecidos en otros países deben tener una presencia real y continua en dicho emplazamiento y "realizar realmente actividades empresariales sustanciales de transporte desde allí".

Siguiendo esta línea de argumentación, el despacho Clayton & Segura pone el foco en la necesidad de "clarificar y reforzar las disposiciones relativas a la existencia de un establecimiento efectivo y fijo, evitando una carga administrativa desproporcionada".

El informe, en este sentido, señala que el llamado 'paquete de movilidad' puede representar un "gran hito" en la regulación del ejercicio de la libertad de establecimiento y prestación de servicios. Al mismo tiempo, se "garantiza el respeto de otras disposiciones europeas y nacionales de orden fiscal o laboral y se establecen condiciones adecuadas de competencia leal entre empresas", concluye el informe.

### FORMACIÓN

## Astic entrega los diplomas del I 'Master de Transporte Internacional'

Astic hizo entrega de los diplomas de la primera edición de su 'Master de Transporte Internacional', organizado bajo la dirección académica de IMF Business School, en un acto celebrado el pasado 7 de octubre en la sede de CEOE en Madrid. El máster de Astic es una titulación postgrado dirigida a profesionales, directivos y mandos intermedios que refrenda la apuesta de la patronal de transporte por la formación. Ramón Valdivia, director general de la patronal, destacó en el acto que el 40 por ciento de los diplomados son mujeres, cuya presencia en el sector es cada día más importante. Por su parte, el presidente de Astic, Marcos Basante, afirmó que el sector vive "un momento crítico", por lo que la formación se convierte en "una piedra angular" para el impulso del mismo.



## “De lo legal a lo legítimo”

El fenómeno del crecimiento de las flotas de camiones matriculados en los nuevos países miembros de la UE es una realidad. El *dumping* y las llamadas ‘empresas buzón’, en el punto de mira de Bruselas, también. Pero no se pueden mezclar conceptos y meter a todo un sector, el transporte por carretera, en un mismo saco. Una cosa es la internacionalización de la actividad y otra muy distinta el traslado ficticio con la única finalidad de obtener las ventajas de bajos costes sociales y laborales. Un controvertido debate sobre el que Astic, la patronal española de transporte internacional por carretera, arroja luz tras la presentación de la primera parte de su informe “De lo legal a lo legítimo”. El objetivo: determinar qué prácticas son legales y cuáles no, para respaldar el crecimiento internacional de las empre-

sas españolas, segundas en Europa en toneladas-kilómetro, solo por detrás de Polonia. El trabajo no solo define conceptos, sino que también pone de relieve la falta de seguridad jurídica que rodea la actividad. Es evidente que urge fijar criterios claros de establecimiento, un seguimiento y control del cumplimiento más intensivos y una mejor cooperación entre los Estados miembros, algunos de los cuales decidieron hace tiempo emprender la guerra por su cuenta, levantando barreras artificiales para defender sus intereses. El ‘paquete europeo de movilidad’, en fase de tramitación, se presenta como una gran oportunidad para poner orden en el sector. Solo queda esperar que la nueva legislación vaya en la buena dirección y cruzar los dedos para que se activen los mecanismos de control necesarios que garanticen su cumplimiento.

### SAL GORDA

**Benito Bermejo**, subdirector general de Gestión, Análisis e Innovación del Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento, quiso poner en valor el Plan de Ayudas a la Formación de esta cartera ministerial en el marco de la entrega de diplomas del I ‘Máster de Transporte Internacional’ de Astic. A través de este plan, “intentamos lograr que las empresas alcancen un nivel de profesionalización mayor dentro de un sector tan competitivo”, apuntó Bermejo. El responsable ministerial destacó que gracias a la iniciativa se han formado más de 150.000 alumnos en el plazo de 10 años. Mientras, el director de Formación de CEOE, **Juan Carlos Tejada**, resaltó la importancia de la formación en un mercado de trabajo en el que “anualmente quedan 100.000 vacantes por cubrir por falta de cualificación”. La carretera atraviesa por un momento crucial, como explicó **Marcos Basante**, presidente de Astic. Aspectos como la digitalización, la sostenibilidad, las nuevas tecnologías, la falta de conductores o la necesidad de atraer el talento marcarán su devenir en los próximos años. En este contexto, “la formación es una piedra angular”, sentenció Basante. También la incorporación en mayor medida de la mujer al sector. El director general de Astic, **Ramón Valdivia**, reconocía que este máster ha reunido muchas notas positivas y entre ellas, que el 40 por ciento de los diplomados son mujeres, frente a una media de participación en el ámbito europeo que hasta hace bien poco no pasaba de un escueto 2 por ciento. Algo está cambiando. “Cada día hay más mujeres en el sector”, se congratulaba Basante, a la par que pedía a los nuevos profesionales que se incorporen al negocio: “pasión, compromiso e innovación”. Casius

# autobuses & autocares.com

Revista profesional del transporte de viajeros  
Nº 330 / OCT 19

► Toma de contacto al Tourliner de Neoplan

► Eurorutas denuncia irregularidades en el sector

► Confebús celebra el Curso de Verano en Santander

► Visitamos la planta de Volvo en Polonia

## BUSWORLD 2019

Bruselas acoge al salón europeo del autobús

ESPECIAL  
COMUNIDAD DE MADRID



Por **Fernando José Cascales Moreno** (fcajyet@telefonica.net)

Asesoría Jurídica y Empresarial del Transporte

Abogado. Académico

Ex director general de Ferrocarriles y Transportes por Carretera, y del INTA

Ex presidente del Consejo Superior de Obras Públicas y de INSA

Del Cuerpo Técnico de Inspección del Transporte Terrestre

# EN TORNO A UNA FUTURA LEY ESTATAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURA

Es de actualidad tanto la cuestión relativa a la creación de un Ministerio de Transportes y Movilidad (de Transportes, ya existe, si bien con la denominación de Ministerio de Fomento; y la "movilidad" es un concepto mucho más amplio que el del transporte, abarcando múltiples materias), como la promulgación de una Ley de Movilidad, que yo definiría de "Movilidad Sostenible y Segura" (el añadido de "segura", me parece esencial).

Colaboración dedicada a D. Julián Sastre y a D. David Álvarez (Instituto de Movilidad)

**Y**a en octubre del 2011, en una conferencia por mí impartida en FAES, sobre la "Movilidad urbana", destaqué que "la movilidad es una materia no sólo excesivamente amplia, sino que también muy compleja, ya que en ella inciden aspectos de toda índole, tales como urbanísticos, sociales, medioambientales, etc.", siendo esencialmente "el resultado de sumar cuestiones medioambientales y urbanísticas con los sistemas de transporte". De otro lado, también recalqué que la materia de la "movilidad" estaba tan dominada por las cuestiones de medio ambiente, que se dejaban de tener en consideración otras muy relevantes.

**La movilidad, desde la contemplación jurídica de la materia, constituye un derecho fundamental, tanto a nivel nacional, como comunitario** (art.20 del Tratado UE en su versión consolidada), que en España presenta la problemática de que son tres Administraciones (Estatal, CCAA y Corporaciones locales) las que tienen competencias y responsabilidad en la materia, lo que nos conduce a infinitas Ordenanzas municipales de movilidad, muy dispares, así como a 17 Leyes de Movilidad (CCAA), con la consiguiente dificultad de que pueda existir una

ordenación común mínima para todo el territorio nacional. Además, **el hecho de que algunas CCAA cuenten con una Ley de Movilidad** (Ley 12/2018, de 23 de noviembre, de Transportes y Movilidad Sostenible/Asturias, Ley 9/2003, Ley de 13 de junio, de la movilidad/Cataluña, etc.), **y que otras Comunidades tengan ya redactados proyectos de Ley en la materia (Andalucía, País Vasco, etc.), representa un problema a efectos del contenido de una posible Ley de Movilidad estatal (que habría de ser una "Ley básica" dictada al amparo del artículo 149.1.13ª de la Constitución, que atribuye al Estado las "bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica").** Pero partiendo de que el concepto "movilidad" ha de extenderse al de "movilidad sostenible", es evidente y no precisa mayor aclaración, que **el contenido de una posible Ley estatal es muy amplio** (en materia de "medio ambiente" el artículo 149.1.23 de la Constitución establece la competencia del Estado para dictar legislación básica sobre protección del medio ambiente). La cuestión debatida en la presente colaboración tiene su origen en que el Ministerio de Fomento ha anunciado recientemente (diciembre de 2018) la promulgación de una Ley de Movilidad, al objeto de "blindar" los planes de infraestructuras, de forma



## ► La movilidad es un concepto mucho más amplio que el del transporte, abarcando múltiples materias

que el Parlamento avale las prioridades de inversión y su coordinación con las distintas administraciones. Con esta medida, se pretende "hacer frente a los desafíos que considera tiene el Ministerio", como "el aumento de la demanda de transporte, el cambio climático, la innovación y la digitalización y la mejora en la planificación y la eficiencia de las inversiones en infraestructuras". No obstante estas acertadas apreciaciones, no puede ocultarse que la materia afecta a varios Departamentos ministeriales, y que el contenido de esta posible Ley, además, no debe de referirse únicamente a la planificación de las infraestructuras. Pero como puede fácilmente colegirse, estos objetivos, como veremos más adelante, están ya prácticamente regulados en su totalidad por la Ley de Economía Sostenible (Ley 2/2011, de 4 de marzo/LES), lo que abunda en el hecho de que los preceptos (de carácter "básico") de este texto legal referidos al transporte y la movilidad son ampliamente desconocidos e inaplicados.

**La actual regulación de la materia, que se contiene en la LES, es consecuencia del Documento "La estrategia española de movilidad sostenible" (EEMS),** aprobado en el Consejo de Ministros de 30 de abril de 2009, que constituye el "marco de referencia nacional que integra los principios y herramientas de coordinación para orientar y dar coherencia a las políticas sectoriales que facilitan una movilidad sostenible y baja en carbono. La movilidad sostenible implica garantizar que nuestros sistemas de transporte respondan a las necesidades económicas, sociales y ambientales, reduciendo al mínimo sus repercusiones negativas. Los objetivos y directrices de la EEMS se concretan en 48 medidas estructuradas en cinco áreas: territorio, planificación del transporte y sus infraestructuras; cambio climático y reducción de la dependencia energética; calidad del aire y ruido; seguridad y salud; y gestión de la demanda. Entre las medidas contempladas, se presta especial atención al fomento de una movi- >



alidad alternativa al vehículo privado y el uso de los modos más sostenibles, señalando la necesidad de cuidar las implicaciones de la planificación urbana en la generación de la movilidad. La EESM requiere para su implantación de la implicación de todas las administraciones, para lo cual se contemplan instrumentos de coordinación como: la Red de Ciudades por el Clima, Red de Redes de Desarrollo Local Sostenible, el Consejo Nacional del Clima, la Comisión de Coordinación de las Políticas de Cambio Climático y Mesas Sectoriales, el Observatorio

de la Movilidad Metropolitana y distintos Foros de la movilidad existentes".

**Fruto de este documento de planificación, la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (LES), reguló (con carácter de Ley básica) en sus artículos 93 a 106 (ambos inclusive), la materia del "Transporte y Movilidad Sostenible",** regulación bastante extensa, que podría constituir la base de una futura Ley de Movilidad Sostenible (y Segura), modificando y ampliando su contenido a la realidad y experiencias actuales.

Es importante subrayar que la previsión de la Disposición adicional tercera de la LES ("Clasificación de los mercados de transporte"), no se ha cumplido. Esta disposición dispuso que "En el plazo de seis

► **Jurídicamente, la movilidad constituye un derecho fundamental, tanto a nivel nacional como comunitario**

meses desde la entrada en vigor de esta Ley, el Ministerio de Fomento elaborará la propuesta de clasificación de los mercados a que se refiere el artículo 94". Esta cuestión no es baladí, teniendo en cuenta las definiciones que establece este artículo 94 LES, pero también la definición que de los

"Servicios de transporte de interés público" hace el artículo 95, conceptos o definiciones todas ellas que, a mi entender, deberían de modificarse en parte (son manifiestamente mejorables). Recordemos el contenido de estos preceptos, y así:

### -Art.94.2 y 3

"2.Los mercados de transporte se clasificarán de acuerdo con alguno de los siguientes modelos de competencia intramodal:

- a) Mercados con acceso libre, a los que puede accederse libremente con sólo cumplir los requisitos previstos en la legislación vigente.
- b) Mercados con acceso restringido, en exclusividad o en concurrencia con un número limitado de operadores. Corresponde al Ministerio de Fomento establecer el procedimiento y las condiciones de concurrencia competitiva para el acceso a estos mercados.
- c) Mercados en los que no es posible la competencia, reservados a un operador en exclusiva.

3. La clasificación de los mercados de transporte abarcará, al menos:

- a) El transporte de mercancías y de viajeros.
- b) Los modos de transporte terrestre por carretera y ferroviario, marítimo y aéreo.
- c) Toda la cadena de valor del transporte incluyendo la operación de la infraestructura de carreteras, fe- ►



## ► El Ministerio de Fomento ha anunciado en diciembre del año pasado la promulgación de una Ley de Movilidad

rocarril, puertos y aeropuertos, los servicios ligados a la infraestructura, y la provisión de transporte”.

### -Art.95.1

“Son servicios de interés público aquéllos que las empresas operadoras no prestarían si tuviesen en cuenta exclusivamente su propio interés comercial y que resulten necesarios para asegurar el servicio de transporte, a través de cualquier modo de transporte, entre distintas localidades o para garantizar su prestación en condiciones razonablemente aceptables de frecuencia, precio, calidad o universalidad”.

Sobre el contenido de una futura Ley de Movilidad Sostenible (y Segura), se estima que, como se ha explicitado en una reciente Jornada organizada por el diario Expansión, ha de tenerse en consideración, entre otras cuestiones, las siguientes:

-“que la política de movilidad ha de estar al servicio

de la política económica general, lo que supone la existencia de un marco regulador de planificación que permita reorientar las prioridades de inversión. - que la “movilidad del futuro” se apoya en la planificación, el ámbito normativo, las infraestructuras y la tecnología. - que este marco no solo ha de velar por el medio ambiente/sostenibilidad o “movilidad limpia” (congestión, etc), lo que afecta esencialmente al ámbito urbano, sino que también por la seguridad (“movilidad segura”). - que ha de primarse el objetivo de lograr mejores conexiones multimodales”.

Independientemente del contenido de la posible Ley de “Movilidad Sostenible y Segura” (principios, marco de coordinación entre las distintas Administraciones públicas, regímenes de planificación servicios e infraestructuras del transporte, etc.), a mi juicio debería de irse mucho más allá, en el sentido de que la Ley contara con un marco regulatorio de financiación de medidas y de compensaciones fiscales.

Respecto a la también **anunciada “Ley de Financiación del Transporte Urbano”** (materia que, en gran medida, está relacionada con la que es objeto de la presente colaboración), **ha de destacarse que esta Ley ha de tener la debida financiación**, incrementándose notablemente la cuantía anual prevista en los PGE, y además concretar los parámetros para que la asignación de las cuantías a distribuir del presupuesto del Estado sean justas y proporcionales (nº de habitantes, superficie término municipal, etc.). En otro caso, esto es, si esta futura Ley se resume a expresar una serie de principios y derechos genéricos (referidos a la “movilidad urbana”) es indudable que el anunciado cambio o mejora no tendrá efecto alguno.

Finalmente, y respecto de la **creación de un Ministerio de Transportes y Movilidad, como he venido defendiendo y publicando en distintos artículos desde hace una década, ello debería conllevar las siguientes medidas estructurales:**

- a) Creación de una Secretaría de Estado de Movilidad Sostenible y Segura, de forma que junto a ésta exista la Secretaría de Estado de Infraestructuras del Transporte.
- b) adscripción de la Dirección General de Tráfico a esta Secretaría de Estado de Movilidad.
- c) integración en la SEPI de Renfe-operadora, por evidentes razones de competencia del modo ferroviario sobre el resto de modos del transporte, especialmente del transporte público de viajeros por carretera (mediada propuesta, en su día, por el hoy extinguido Comité de Regulación Ferroviaria).
- e) modernización de la estructura de la Dirección General de TT. ■