



 **astic**

MEMORIA DE
ACTIVIDAD

MADRID, 2017



SUMARIO

1	2	3	4
Carta del Presidente	Carta del Director General	Astic en ruta <ul style="list-style-type: none">• Quiénes somos• Organigrama• Video corporativo	La defensa del sector <ul style="list-style-type: none">• Frente normativo• Compromiso sostenible• Proyección pública
5	6	7	8
Formación <ul style="list-style-type: none">• Apuesta por una conducción eficiente	Garante de sus asociados <ul style="list-style-type: none">• Servicio al afiliado	Retos 2020 <ul style="list-style-type: none">• Líneas de trabajo	Astic en los medios <ul style="list-style-type: none">• Generando opinión• Presencia en el entorno online



“Las nuevas tecnologías tienen reservado un impacto espectacular en el desarrollo de nuestro sector. Pero no debemos olvidar que el nuestro es un mundo de personas, sin ellas no existiría nuestra actividad”

Marcos Basante
Presidente de ASTIC

Relanzar el asociacionismo



Marcos Basante
Presidente

Los motivos por los que miramos al pasado son muy variados. Sin duda, la redacción de esta carta correspondiente a la memoria de actividades de ASTIC, obliga a ello. Pero lo hago con el convencimiento de que mirando al pasado podremos percibir la estructura de nuestro futuro. Sin duda es ésta una ocasión que me permite calibrar que, a pesar de que el tiempo parece correr cada vez más de prisa, hemos logrado completar muchas tareas y también que, apenas finalizadas, nos encontramos ante nuevos retos a los que dar una respuesta satisfactoria.

Creo que esta secuencia define la naturaleza de nuestra asociación; por una parte, tenemos la necesidad de ser vanguardia ante un entorno en constante cambio, pero por otra, estamos obligados por nuestra historia de más de medio siglo, a ser coherentes con nuestra tradición. Futuro y pasado vuelven a tener un protagonismo especial ahora que tenemos en el futuro inmediato la celebración de nuestra XL Asamblea General.

Existe una armonía latente entre el desempeño de ASTIC como organización y las empresas que, como afiliados, la componen: empresas modernas y a la vanguardia del transporte en nuestro país y en Europa pero que, al mismo tiempo, llevan muchas décadas definiendo este sector a pesar de las trabas que tantos y tan contumazmente se empeñan en generar.

Siempre he tenido la costumbre de poner en valor el carácter y la calidad de las empresas que forman parte de nuestra asociación y, con ellas, de las personas que las crearon y las dirigen. Y en estos últimos meses lo he hecho más si cabe, porque el entorno y nuestra historia nos lo exigen. En un momento de encrucijada para la UE y para el mundo es más preciso que nunca que recordemos no sólo hacia dónde vamos sino también de dónde venimos y quiénes somos.

El transporte internacional por carretera es un sector pionero no sólo por su fisonomía literal de motor económico, sino por su apertura de mercados y garante de los flujos y suministros que nos definen como sociedad. Nuestras

empresas representan modelos de referencia por la experiencia, la innovación y la valorización del trabajo que representan. Pero nuestro mensaje colectivo potencia la voz de cada una de ellas ante el mundo empresarial y, sobre todo, ante la sociedad. Por este motivo, tal como expresaba en estas líneas el pasado año, considero que la labor de ASTIC es imprescindible para realzar y relanzar el asociacionismo corporativo en un sector que, aunque me moleste reconocerlo, sigue enormemente fragmentado.

He asumido mi nuevo mandato convencido de que estamos en la posición idónea para dar relieve a nuestro valor colectivo y, así, ir cosechando apoyos y aliados para que podamos finalmente gozar del reconocimiento que nuestra actividad se merece. La "mala imagen" que padece el sector, además de injusta, nos afecta a todos sus integrantes. Mejorarla es un paso imprescindible para aspirar a mejorar nuestras cuentas de resultados y nuestra capacidad de influencia ante los organismos públicos y privados, tanto a nivel nacional como comunitario y, por qué no, global.

A la hora de completar la memoria anual me vienen al recuerdo muchas cosas, pero quiero resaltar una, ligada con lo que acabo de decir más arriba: nadie sino ASTIC ha tomado como suya la tarea de que, desde las máximas instancias internacionales, se cree el Día Mundial del Transporte. Si lo logramos, será un hito muy importante en el camino para reivindicar el espacio que nos corresponde en la logística intermodal y dotarnos de una visibilidad ante la sociedad acorde con nuestra historia, con nuestro presente y, sobre todo, con la visión con la que encaramos el futuro.

He querido que los empresarios afiliados se sientan convencidos de que formar parte de ASTIC es, entre otras cosas más prácticas, motivo de orgullo. Pero también, que nuestros

clientes, nuestros dirigentes, los medios de comunicación y los ciudadanos en general sientan el orgullo de saber que el transporte está siempre listo para mejorar la calidad de vida de nuestra sociedad en la triple perspectiva: económica, social y medioambiental.

Quiero subrayar el esfuerzo que estamos realizando para que nuestra asociación refuerce su enfoque empresarial. No puede ser de otro modo ya que nuestros asociados son los empresarios más importantes del transporte en España y con esta mentalidad trabajamos. Hemos cumplido en este ejercicio nuestro primer año en la nueva sede en el edificio de la CEOE, la mayor y más influyente organización empresarial de España y con fuerte influencia en Europa, lo cual complementa de manera eficaz nuestra larga pertenencia a la International Road Union (IRU) que circunscribe su actividad exclusivamente a la carretera.

No quiero concluir sin mencionar la vertiginosa aceleración tecnológica que vivimos en estos tiempos. Una revolución sobre la que cabalga el fenómeno de la globalización y que nos sitúa, como sector, en un momento histórico único, en un momento en el que hay que tomar decisiones que marcarán nuestra actividad y la estructura misma de nuestras organizaciones para muchos años.

Ante nosotros se extiende un horizonte tan atrayente y desafiante que no puedo por menos que agradecer al destino el poder ser, como empresario y como presidente de ASTIC, testigo y actor de estos tiempos. Sin duda, muchas cosas están cambiando. Pero no podemos dejarnos llevar por el vértigo. Más aún, en esta aparente vorágine debemos aportar equilibrio y mesura porque el carácter vertebrador de nuestra actividad amplifica su importancia ante una sociedad que debe seguir ganando el futuro sin olvidar todas las enseñanzas que depara la historia.

La carretera en positivo



Ramón Valdivia
Director General

La memoria que tiene ante sí el lector es, por principio, el resumen de las principales acciones desarrolladas por ASTIC en el período comprendido entre dos Asambleas Generales ordinarias. Dichas acciones han estado inspiradas por los principios básicos de la asociación: velar por los legítimos intereses de sus miembros y fomentar la buena imagen y el prestigio del sector de transporte por carretera. En ambos casos la tarea comparte un denominador común: la defensa del sector -y las empresas que lo conforman- frente a las amenazas y tópicos que intentan socavarlo desde diversos frentes y promover la visibilidad de las buenas prácticas y los beneficios que nuestra actividad aporta a la sociedad.

La tarea no está exenta de dificultades, pero los baches de la ruta no han hecho más que intensificar nuestro empeño en hacer de ASTIC una asociación capaz de liderar el sector, de ubicarlo en el lugar que le corresponde en el ámbito de logística intermodal y de proyectarlo de manera rigurosa a todos los grupos de interés que integran nuestra cadena de valor.

Como en toda ruta, el ejercicio que se referencia en esta Memoria ha demandado el empleo de luces cortas y luces largas según ha dispuesto el trazado y el tráfico de nuestra actividad. Por un lado, ofrecemos a nuestros afiliados herramientas y asesoría 'a medida' (en ocasiones a través de nuestra empresa de servicios SETIR) una vez conocidas sus necesidades y sus demandas, sin olvidar, por otro, que debemos dotar a nuestra organización de capacidad prospectiva, una visión a medio y largo plazo que refuerce nuestras posiciones adelantando -en la medida de lo posible- las dificultades venideras.



Para ello contamos con un sistema de escucha activa que nos permite identificar los ámbitos de la realidad política, social y económica que inciden sobre el sector para, sobre esta base, emitir nuestra visión para que sea escuchada y comprendida. En un entorno global donde los flujos comunicativos son permanentes, el liderazgo sectorial pasa necesariamente por la correcta ejecución de este proceso de escucha, análisis y respuesta.

En el caso de ASTIC procuramos que nuestra visión se proyecte de forma positiva siempre que sea posible. De hecho, cuando hay que verter críticas, intentamos que éstas sean constructivas y que aporten alternativas. En definitiva, procuramos convencer más que vencer. Consideramos que atraer aliados y construir apoyos en nuestro favor es la mejor estrategia para progresar y consolidar avances en un entorno de recuperación económica donde el sentido común está amenazado por la demagogia.

Formamos parte de un todo que discurre desde las administraciones públicas hasta la sociedad, desde nuestra cadena de valor al conjunto del andamiaje económico europeo, pero aún estamos en el camino de valorizar nuestra aportación a esa totalidad.

Hemos profundizado en nuestra estrategia corporativa para hacer llegar esta nueva hoja de ruta al resto del sector, a la opinión pública y a las administraciones. En resumen: hacer y contarlo. Acción y comunicación. Hacer lo que se demande que hagamos, hacerlo de la mejor manera posible y optimizar todo el proceso ante el conjunto de audiencias que interactúan en nuestro quehacer diario. Además de los medios de comunicación sectoriales, el proceso de proyectar nuestra gestión demanda la presencia en medios económicos y generalistas, escritos y audiovisuales, analógicos y digitales, una actividad constante en las redes sociales, el desarrollo de la nueva web

corporativa y la participación en foros profesionales y en organizaciones multidisciplinares. En todos hay que estar y a todos hay que contarles lo que somos, lo que significamos y las líneas de mejora que abordamos.

Para que todo ello sea factible, para proyectar una visión positiva del transporte por carretera, es imprescindible lograr la viabilidad económica que permita financiar nuestros proyectos, nuestra acción y nuestra comunicación. Y este va a ser un duro caballo de batalla en los años próximos. Pero ese tema es para otra ocasión. Ahora toca, sencillamente, presentar esta memoria e invitar a leerla y a compartirla desde la posición de cada uno, con todos aquellos a quienes pueda interesar y con todos aquellos a quienes pueda interesarnos que nos conozcan.

Algunos elementos recuerdo aquí de forma resumida, desde la firma de ASTIC en Ginebra con el Tribunal Arbitral Internacional del Transporte, hasta el lanzamiento pionero del CMR digital, pasando por propuestas normativas (como la 'vuelta a casa') o la defensa judicial de casos como el 'céntimo sanitario' o las cotizaciones a la Seguridad Social. Sin olvidar las negociaciones con los representantes de los cargadores en España, ni la demanda, en Bruselas, contra la tasa británica para camiones pesados o la posición beligerante contra la ruptura del mercado que suponen las variadas 'leyes Macron' que van surgiendo por el norte y contra el ataque, orquestado entre empresarios y administración marroquíes, por el sur.

Creo que esta memoria recoge un peldaño más en la ruta de colocar a ASTIC en el papel protagonista. ASTIC ha estado en vanguardia de los grandes logros del sector y va a seguir estando en primera línea de defensa ante los nuevos retos que nos exigen ser más fuertes, ser mejores.

A close-up photograph of a person's hands on a steering wheel. The person is wearing a watch with a dark, textured strap on their left wrist. The background is blurred, showing the interior of a vehicle. A large blue rectangular box is overlaid on the center of the image, containing the number '3' and the text 'ASTIC EN RUTA' in white.

3

ASTIC EN RUTA



3

Astic en ruta

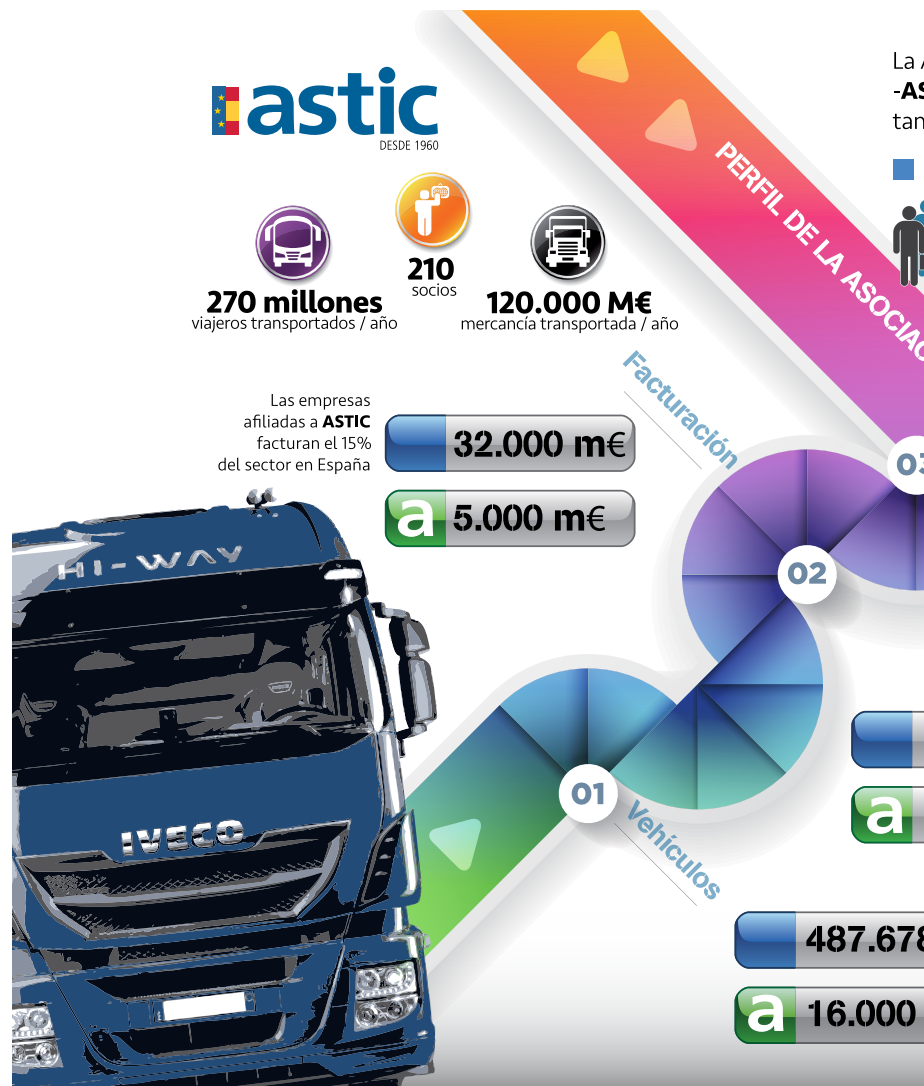
- Quiénes somos
- Organigrama
- Video corporativo

Quiénes somos

ASTIC es la asociación más antigua de las organizaciones empresariales de transporte españolas, fundada en 1960, actúa desde su nacimiento como firme defensor de los intereses del sector tanto a nivel estatal como comunitario. Desde su fundación es miembro de la Unión Internacional del Transporte por Carretera (IRU), con sede en Ginebra. También ha actuado desde sus inicios como asociación garante en España del Régimen TIR, y desde 1986, del Régimen de Tránsito Comunitario.

A nivel estatal, la asociación se ha incorporado a los órganos consultivos creados en el Ministerio de Fomento, como son el Comité Nacional de Transporte por Carretera, la Comisión de Intermodalidad y Consejo de Transporte Terrestre.

La faceta negociadora de ASTIC para mejorar y defender los derechos del sector es más que conocida. La asociación está en permanente contacto y colaboración con la Administración para la negociación de los convenios internacionales de transporte con el fin de impulsar la presencia de las empresas españolas en Europa.



Asociación de Transporte Internacional por Carretera
ASTIC agrupa a las grandes empresas del sector desde 1960,
 tanto en transporte de mercancías como de viajeros

Perfil de la empresa asociada a **ASTIC**

100 empleados
25 millones € de facturación
80 vehículos propios

ASTIC, si fuese una empresa,
 sería la 11ª de España
 por número de empleados



Presencia de **ASTIC**
 en las CCAA



- Implantación >10 %
- Implantación 5 - 10 %
- Implantación <5 %

565.000

21.900

3



ASTIC trabaja desde su fundación con voluntad de servicio que se ha materializado también en la creación en 1997 de la Fundación Francisco Corell como homenaje y reconocimiento a la labor desempeñada en beneficio del transporte internacional por carretera por uno de sus presidentes más representativos.

ASTIC ha trabajado en los últimos años en la modernización de la imagen de la asociación. El nuevo logo, su nueva web, 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, lo que 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 actuación.

3

Astic en ruta

- Quiénes somos
- Organigrama
- Video corporativo

Organigrama

ASAMBLEA GENERAL

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

JUNTA DE GOBIERNO

Está constituida por los delegados elegidos por las empresas afiliadas, y representa tanto a las circunscripciones territoriales, como a las distintas especialidades del transporte internacional por carretera.

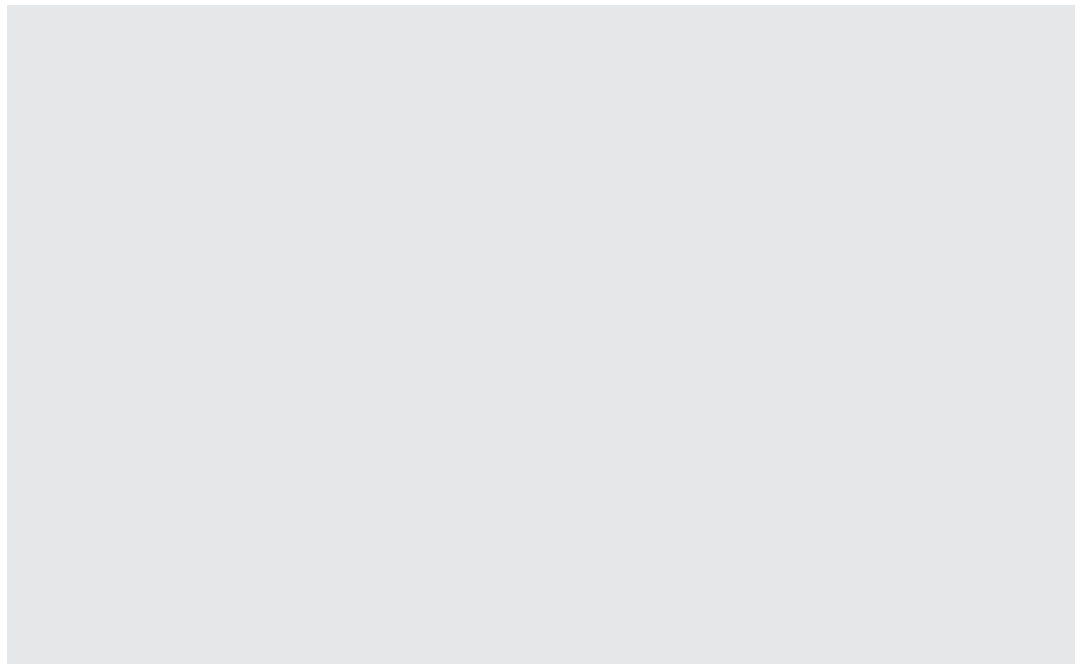
COMITÉ EJECUTIVO

Presidente	Marcos Basante Fernández
Vicepresidente Mercancías	Juan Jesús Sánchez Serrano
Vicepresidente Viajeros	Rubén Prada García
Tesorero	Antonio Pérez Millán
Contador	Esteban Sánchez Bernabé

STAFF EJECUTIVO

Director General	Ramón Valdivia Palma
Director Técnico	José Manuel Pardo Vegezzi
Directora Financiera y Responsable RRHH Dña.	M^a Carmen Arias Martín
Responsable Formación y Atención al Afiliado	Ana Muñoz Castro
Secretaría Dirección y Departamento TIR	Teresa Benadero Torres

Vídeo corporativo





4

LA DEFENSA DEL SECTOR



4

La defensa del sector

- **Frente normativo**
- Compromiso sostenible
- Proyección pública

Cotizaciones a la Seguridad Social

Batalla por la devolución de ingresos indebidos



→ Marco Normativo

En octubre de 2015 el Parlamento español, a iniciativa del Gobierno incrementó en más del 80% las cuotas que tienen que abonar las empresas transportistas a la Seguridad Social por sus conductores de vehículos pesados. Esta subida fue aprobada por el Gobierno de manera absolutamente opaca mediante una enmienda introducida en el Senado durante el trámite de aprobación de la Ley de Presupuestos.

El objetivo era tratar de anular el impacto económico que para la Tesorería General de la Seguridad Social iba a suponer la aplicación de la doctrina de la Audiencia Nacional en la materia, que aplicada a las empresas de transporte por carretera les obligaba a

cotizar por sus conductores asalariados como el resto de empresas de otros sectores económicos. Esto significa calcular su cotización en base a su CNAE de actividad, y no por la ocupación laboral del trabajador contratado.

Hasta este momento, una importante mayoría de las empresas de transportes estaban aplicando de forma generalizada los tipos correspondientes al cuadro II, perteneciente a la Disposición Adicional 4ª de la Ley 42/2006, que van ligados a ocupaciones concretas de algunos trabajadores, cotizando al tipo más alto por los conductores, del 6,7%. Mientras que el cuadro I, que se basa en la CNAE 494 de las empresas, es decir, en su actividad, cotizaba en el caso del transporte por carretera a un tipo del 3,7%.



→ Posición de ASTIC

Al tratarse de uno de los últimos trámites legislativos de la Ley de Presupuestos Generales del Estado, ASTIC calificó este 'juego' de oscurantista ya que al proponerse en su paso por el Senado no se dio ningún tipo de explicación al respecto. Además de este revés de último momento, ASTIC inició una nueva lucha para que todos sus asociados pudieran reclamar los ingresos indebidos recaudados por la Administración durante el periodo en el que se cotizó al tipo más alto..

→ Acciones de ASTIC

Desde ASTIC se han activado los mecanismos jurídicos pertinentes para la reclamación de los ingresos indebidos, animando a todos sus asociados a reclamar las cotizaciones indebidas recaudadas por la Administración.

Asimismo, a la exigencia al Gobierno por parte de la asociación de la devolución de los ingresos sobre el exceso de las cotizaciones a la Seguridad Social de los últimos cuatro años, se suma la oposición que ASTIC está llevando a cabo al Ejecutivo para revertir esta nueva modificación, que supone un incremento del 80% respecto a la norma anterior.

No obstante, hasta el momento nos estamos encontrando con una nula disposición por parte de la Seguridad Social para devolver el exceso de cotización realizado por los transportistas. Sin embargo, nuestra constancia por conseguir revertir este daño esperamos que tenga recompensa en los tribunales, sobre todo a los Tribunales Superiores de Justicia.

4

La defensa del sector

- **Frente normativo**
- Compromiso sostenible
- Proyección pública

Euroviñeta

Oposición radical al 're-pago'



→ Marco Normativo

La Directiva que regula la Euroviñeta es la 1999/62/CE, cuya última modificación se ha realizado por la 2006/38/CE. En ella se establece el cobro por la utilización de autopistas u otras infraestructuras similares: puentes, túneles y puertos de montaña. Sin embargo, la transposición de esta norma difiere mucho dependiendo de un país u otro, las tasas a pagar y los vehículos que deben abonarlas.

El Reino Unido ha sido el caso más polémico al que nos hemos enfrentado. En abril de 2014 decidió aplicar la Euroviñeta a través de la tasa denominada HGV (Road User Levy), lo que implica que los transportistas extranjeros con vehículos de 12

toneladas o más de Masa Máxima Autorizada, que utilicen la red de carreteras públicas inglesas, deberán abonar las tasas fijadas.

Aunque el Gobierno británico se ampara en que dicha tasa se aplica a todos los transportistas, sin importar la nacionalidad, la realidad difiere bastante ya que a los transportistas locales se les descuenta un impuesto interno: el Vehicle Excise Duty.

Otros países europeos también aplican medidas similares, Bélgica, por ejemplo, reconvirtió su euroviñeta temporal en una nueva tasa por kilometraje recorrido. También está el salario mínimo alemán o la ley Macron en Francia.

→ Posición de ASTIC

La denuncia y oposición a este tipo de prácticas ha sido reiterada a lo largo de este tiempo por parte de la asociación ya que las considera un 're-pago' por la utilización de infraestructuras. Esta práctica, que se está convirtiendo en habitual dentro de la gestión de los Estados miembros, se observa desde ASTIC con preocupación, ya que amenaza a la unidad del mercado único. La asociación se opone a impuestos que considera injustos y discriminatorios y atacan al marco de libre competencia y la vertebración de la UE. La perseverancia de ASTIC para bloquear todas estas iniciativas siempre ha sido y será una de sus luchas.

Hay que recordar que el transporte por carretera es de los sectores que más impuestos directos e indirectos sufre. Según un estudio de la Fundación Francisco Corell, con cifras que sólo representan a nuestro país, la carretera aporta cuatro veces más al erario público de lo que se invierte en el sector. La recaudación total procedente de los impuestos al combustible supone para las arcas públicas cerca de 17.000 millones de euros anuales, de los cuales el sector del transporte por carretera aporta casi 7.000 millones de euros.

→ Acciones de ASTIC

Desde la implantación de la tasa aplicada en Reino Unido, en abril de 2014, ASTIC ha denunciado la discriminación, de origen, que sufren los camiones que no son de nacionalidad británica. ASTIC no tardó en activar todos los mecanismos legales para denunciar esta práctica.

En un primer momento, acudió a comisarios europeos como Sim Kallas y Joaquín Almunia para que actuaran en el asunto. Lo mismo hizo ante el Gobierno Español, solicitando al Ministerio de Fomento que actuara en pro de los derechos de los transportistas españoles. Sin embargo, ante la falta de iniciativas positivas en las administraciones públicas, ASTIC buscó apoyo profesional contratando al bufete de abogados de Bruselas, Clayton & Segura y presentó formalmente sus denuncias ante la propia Comisión Europea. El trabajo desempeñado por la asociación obtuvo sus frutos cuando el 28 de abril de 2016 la Comisión Europea hizo pública la apertura de un procedimiento de infracción contra Reino Unido. Según hicieron saber en un comunicado "este tipo de prácticas no respeta las reglas del mercado único" ya que repercute de facto, únicamente en los transportistas extranjeros. A la hora de escribir esta memoria se ha conocido que el Gobierno Británico ha aceptado que debe hacer modificaciones en su normativa sobre esta tasa para evitar que sea discriminatoria.

Supone la mejor de las noticias, pues es un gran primer paso que pone en duda la legalidad de una tasa discriminatoria. Este avance fue acogido con satisfacción por parte de la Asociación ya que así también fue como comenzó el largo proceso del 'céntimo sanitario'.

Las medidas proteccionistas de los países anteriormente nombrados han sido denunciadas por la asociación ante instancias comunitarias. La labor de vigilancia de ASTIC es fundamental para detectar todas estas acciones de los Estados miembro que van en detrimento del libre mercado.

4

La defensa del sector

- **Frente normativo**
- Compromiso sostenible
- Proyección pública

Régimen de módulos

Se acerca el final

→ Marco Normativo

El Gobierno intentó por primera vez restringir el sistema de módulos en el proyecto de Ley de Lucha contra el Fraude desde el 1 de enero de 2013, cuando excluyó a quienes facturan menos del 50% de sus operaciones a particulares, así como a empresarios cuyo volumen de rendimientos fuera superior a 300.000 euros al año, y a quienes obtengan rendimientos de otras empresas por importe superior a 225.000 euros.

Tras esto, en 2014 Hacienda preparó un proyecto para eliminar el régimen de módulos salvo para los autónomos que se dedican a actividades cuyos destinatarios directos son consumidores finales y no otros empresarios o profesionales. Sin embargo, en el último momento (la Ley de Presupuestos de 2016) rectificaron. Hasta el 31 de diciembre de 2017 podrán permanecer dentro de este régimen empresas de transporte con facturaciones a otras empresas inferiores a los 125.000 euros anuales.

→ Posición de ASTIC

ASTIC siempre ha criticado el régimen de módulos al considerarlo discriminatorio, al mismo tiempo que fomenta la atomización empresarial, la economía sumergida y el fraude fiscal. Para la asociación el régimen de módulos ha resultado absolutamente nefasto para el desarrollo del sector del transporte, por eso ha abogado siempre por su supresión o restricción máxima.

La eliminación de facto del régimen de módulos a partir del 1 de enero de 2018 representa para ASTIC una clara oportunidad de mejora para el sector del transporte por carretera que ayudará a mejorar su competitividad y eficiencia.

→ Acciones de ASTIC

Desde la asociación se ha llevado a cabo una tarea de defensa continua por la eliminación del régimen de módulos.

Ha mantenido su postura tanto ante la administración central, así como ante los diferentes agentes sociales. También ha estado alerta ante los avatares que ha sufrido el proceso del nuevo régimen de módulos y ha sido contundente en sus acciones para evitar cambios en la nueva legislación. ASTIC ha continuado constante en el seguimiento de la tramitación del nuevo régimen para que las actividades de 'lobby' que intentan prorrogarlo finalmente no lleguen a buen término.



4

La defensa del sector

- **Frente normativo**
- Compromiso sostenible
- Proyección pública

Céntimo Sanitario

El final a una década de injusticia

→ Marco Normativo

El Impuesto sobre las Ventas Minoristas de Determinados Hidrocarburos (IVMDH), más conocido como céntimo sanitario, fue un impuesto indirecto sobre los carburantes aplicado por el Estado y algunas Comunidades Autónomas desde el 1 de enero de 2002 hasta el 1 de enero de 2013, cuando se integró en el Impuesto Especial sobre Hidrocarburos (IEH). El objetivo de este gravamen era financiar las nuevas competencias transferidas a las Comunidades Autónomas en materia sanitaria, además de actuaciones medioambientales.

El impuesto se dividía en un tramo estatal, que se aplicó a todas las Comunidades Autónomas (2,4 céntimos por litro), y uno autonómico que se aplicó en 13 autonomías y cuyo importe osciló entre 1,2 céntimos y 4,8 céntimos por litro de gasóleo.

En febrero de 2014 el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) declaró la ilegalidad del céntimo sanitario al considerar que este impuesto incumplía la normativa europea en materia de fiscalidad, concretamente la directiva sobre Impuestos Especiales.

El 19 de febrero de 2016, el Tribunal Supremo estableció que el Estado deberá indemnizar a los perjudicados por las cantidades abonadas durante la vigencia del 'céntimo sanitario'. El Supremo estableció que las indemnizaciones por el 'céntimo sanitario' que debe pagar la Administración General del Estado son la suma, en relación a cada perjudicado, de todas las cantidades que abonó durante la vigencia de dicho

impuesto contrario al derecho de la Unión Europea.

El Supremo también señaló que, en contra por lo sostenido por la Administración, "la relación de causalidad es directa porque la parte recurrente ha sufrido un daño de carácter económico, que es antijurídico y que no tiene el deber de soportar, derivado de una actuación de los poderes públicos, que se concreta en la aplicación de una norma legal contraria al Derecho de la Unión Europea, cuando entre ambos elementos media un vínculo causal. Y es de carácter directo porque la aprobación de la Ley 24/2001, que crea el impuesto, y los sucesivos actos de aplicación, generan un daño económico en forma de repercusión derivada de las sucesivas liquidaciones tributarias. Sin lo primero, esa actuación de los poderes públicos, no se hubiera producido lo segundo, el daño o perjuicio económico. De ahí su carácter necesario".

Sin embargo, gran parte de los empresarios que reclamaron por la vía de responsabilidad patrimonial todavía no han cobrado sus indemnizaciones porque están pendientes del trámite de extensión de efectos de las Sentencias estimatorias en el Tribunal Supremo. Una situación que esperamos no se prolongue mucho en el tiempo.



→ Posición de ASTIC

Desde ASTIC se trabajó desde el primer minuto en la reclamación del impuesto ante las autoridades competentes, ya que el convencimiento de la ilegalidad del céntimo sanitario fue firme desde su inicio. A través de su empresa de servicios SETIR, ASTIC puso en marcha todos los mecanismos a su disposición para ayudar a los asociados en la reclamación del gravamen.

La asociación siempre ha considerado un agravio contra los transportistas españoles la imposición de esta tasa ya que supuso un ataque directo a su competitividad con respecto a los de los otros estados que no los han soportado.

→ Acciones de ASTIC

La firmeza en el convencimiento de la ilegalidad del impuesto provocó que ASTIC se movilizara desde el primer minuto. Desde el inicio dio unas pautas a sus asociados para que en caso de que se declarase ilegal, como así sucedió, las reclamaciones se realizaran de la forma más rápida y sencilla.

ASTIC requirió de la Comisión Europea el inicio de las actuaciones para determinar si la incorporación del céntimo sanitario en el Impuesto sobre Hidrocarburos había podido infringir la normativa de la UE, que prohíbe el establecimiento de diferencias regionales en la imposición sobre la energía. La Comisión emplazó a las autoridades españolas las explicaciones oportunas e inició formalmente un procedimiento de infracción.

Dentro de toda esta batería de medidas, también se creó una página web, la primera de todas las que han ido surgiendo, que permitía el cálculo del céntimo sanitario. Las negociaciones y la lucha por conseguir lo que era justo, no terminó con la declaración de ilegalidad por parte del Tribunal de Justicia Europeo. La unidad de las asociaciones de transportistas consiguió que, bajo amenaza de huelga, el Gobierno se comprometiera a pagar todo el montante que se recaudó a través del céntimo sanitario. Después de unas arduas negociaciones, el compromiso se hizo público.

La larga travesía del céntimo sanitario llega al final y después de más de diez años luchando, la noticia del Tribunal Supremo fue la 'guinda del pastel'. En la vía conocida como "de responsabilidad patrimonial" el Tribunal Supremo ha fallado en 2016 en favor de los demandantes en todos los "casos piloto" que había escogido entre las 4000 demandas que se han presentado. La extensión de efectos de esas sentencias sobre los "casos piloto" a los demás casos se está produciendo con fluidez y muchos de nuestros afiliados ya han podido dar por terminado con éxito este largo periplo. La satisfacción del resultado después de un trabajo bien realizado es la mejor recompensa para ASTIC.



4

La defensa del sector

- Frente normativo
- Compromiso sostenible
- Proyección pública

Vuelta a casa

Descansar en familia

ASTIC no cesa en su intento de conseguir que nuestros conductores de larga distancia internacional realicen su descanso semanal en casa. La conocida como 'vuelta a casa' es una perenne reivindicación de la asociación en la que se pretende que se realice una clara distinción entre la actividad de los transportistas de larga distancia y el resto de otros transportes por carretera de ámbito interno o de menor recorrido.

→ Posición de ASTIC

ASTIC está a favor de la flexibilización del reglamento 561. La asociación ha defendido y peleado desde hace años por un cambio en este sentido. Teniendo en cuenta la situación geográfica de nuestro país, esta normativa y su estricta aplicación perjudica especialmente a sus transportistas respecto a los de los demás países europeos. Y es que, aunque se aplica de la misma forma en todos los países miembro, los periféricos son los más damnificados en su ejecución.

La conciliación familiar de los conductores se ve afectada de forma directa al cumplir estrictamente el reglamento, obligándoles a realizar los descansos lejos de sus hogares.

→ Marco Normativo

La legislación vigente, en concreto el Reglamento 561/2006, provoca que un gran número de conductores de empresas españolas deban realizar los descansos semanales durante su trayecto, sin poder regresar a casa, por la limitación de seis periodos de 24 horas (144 horas) entre descansos semanales.

Esto también ocurre, incluso, cuando el transportista no ha agotado las 56 horas de conducción semanales, el límite máximo permitido que actualmente está establecido.





Reunión de asociaciones europeas en xxxx.

→ Actividades de ASTIC

ASTIC ha trabajado en una propuesta que ha sido llevada ante la Unión Europea para intentar flexibilizar el reglamento 561 en relación a los descansos de los transportistas. Esta propuesta, conocida por todos los que trabajamos en el sector, tiene un claro objetivo que no es otro que conseguir que los descansos se realicen en sus hogares con sus familias. El documento, con las recomendaciones de ASTIC, ha sido presentado formalmente en 2015 ante Violeta Bulc, comisaria de Transporte, con el respaldo del Ministerio de Fomento y de la IRU, así como a varios europarlamentarios.

Asimismo, ASTIC ha logrado contar con el apoyo de otras asociaciones internacionales de transportistas de Portugal, República Checa, Irlanda, Lituania, Grecia y Polonia. El documento firmado por todas ellas refuerza la propuesta lanzada por ASTIC. De esta manera, se pretende sumar fuerzas para conseguir una reducción drástica de las ocasiones en las que los conductores de larga distancia y sus camiones se vean obligados a permanecer más de 45 horas, de preceptivo descanso, en zonas de aparcamiento o infraestructuras que no están acondicionadas para ello.

La asociación ha propuesto que los transportistas de larga distancia internacional tengan la posibili-

dad de alargar su actual límite de seis periodos de 24 horas, hasta un máximo de nueve periodos de 24 horas antes del siguiente descanso semanal, lo cual se vería proporcionalmente ampliado (según hayan sido 7, 8 ó 9 los días empleados en trabajar desde el último descanso) en el tiempo de descanso a disfrutar.

La propuesta quiere dar respuesta a varios frentes que provocan que la profesión de transportista sufra una falta de incorporación al mercado laboral en todo el continente. La falta de descansos de calidad, así como una precaria conciliación laboral y personal de los conductores son los motivos por los que ASTIC propone una mayor flexibilización del reglamento para conseguir una mayor calidad de vida para nuestros profesionales.

ASTIC seguirá luchando por una adecuación del reglamento. El siguiente paso será la presentación del 'paquete de carretera' por parte de la Comisión Europea. Se prevé que se reconozca la necesidad de flexibilizar la aplicación del Reglamento 561/2006, sobre todo respecto al descanso semanal. No obstante, no parece que se incline por flexibilizar el número de días entre descansos semanales, sino la alternancia entre descansos semanales reducidos y ordinarios. Si se confirma esto, no estaría dentro de lo solicitado por ASTIC, cuyas propuestas intentarán introducir en el trámite parlamentario.

4

La defensa del sector

- **Frente normativo**
- Compromiso sostenible
- Proyección pública

ROTT

Modificación del Reglamento de la LOTT

Casi cuatro años después de la entrada en vigor de la última reforma de la Ley de Ordenación de Transporte Terrestre, más conocida como LOTT, el Ministerio de Fomento parece decidido a emprender una nueva modificación del Reglamento con el objetivo de adecuarlo a la última modificación legislativa.

→ Posición de ASTIC

Desde la asociación, y ante el panorama tan diferente que se nos plantea en comparación al de hace cuatro años, estamos intentando aunar apoyos entre las distintas asociaciones integradas en el Comité Nacional para coordinar una defensa conjunta de nuestro modelo empresarial en el transporte por carretera. El modelo por el que luchamos es aquel en el que prima a las empresas estructuradas, con personal y competitivas a nivel internacional.

Del mismo modo, seguimos defendiendo el mantenimiento de la dimensión mínima para el acceso al mercado, el establecimiento de condiciones estrictas para la capacidad económica y la eliminación de las cortapisas reglamentarias que todavía condicionan la implantación de la carta de porte electrónica. En relación a la modificación de la estructura del Comité Nacional, ASTIC sigue defendiendo que su modelo empresarial está debidamente representado.



Tribunal Arbitral de Transportes

Unión para la resolución de conflictos



Reunión con el Tribunal Arbitral de Transporte en xxxx.

ASTIC se ha asociado con el Tribunal Arbitral de Transportes, un órgano de resolución de conflictos en materia de transportes promovido por la asociación rumana ARTRI. El Tribunal forma parte de la Red Internacional de Arbitraje, organización que agrupa los tribunales de arbitraje a nivel mundial.

La vía arbitral constituye una alternativa a la resolución de conflictos por procedimientos judiciales, y se ajusta especialmente en el caso de litigios empresariales de ámbito internacional.

→ Posición de ASTIC

Por ello ASTIC considera necesario promocionar estos sistemas de resolución de controversias, más ágiles, especializados, previsibles y con un menor coste que los sistemas de tipo judicial.

Este Tribunal de Arbitraje de Transportes, de carácter internacional, complementa el sistema de juntas arbitrales de transporte de mercancías y viajeros previsto en la LOTT, en el que ASTIC sigue colaborando y apoyando.

4

La defensa del sector

- Frente normativo
- **Compromiso sostenible**
- Proyección pública

Adhesión al Pacto Mundial

ASTIC galardonada por "Pacto Mundial" de Naciones Unidas

Una de las líneas de trabajo fundamentales de la asociación ha sido, y sigue siendo, dar un giro a la percepción negativa que tienen algunos aspectos de nuestro sector. En ASTIC estamos convencidos de la importancia de la responsabilidad social corporativa, así como la apuesta por el desarrollo sostenible en términos medioambientales, sociales y, por supuesto, económicos puesto que son las claves para una gestión empresarial acorde a los nuevos tiempos. Hemos querido subrayar la importancia de la adhesión de ASTIC al Pacto Mundial de Naciones Unidas en mayo de 2014, ya que constituyó un hito, no sólo para nosotros, sino también para el sector. ASTIC se convirtió en la primera patronal del transporte en España en sumarse a esta iniciativa.

No obstante, éste ha sido el primer paso de un largo camino por recorrer. El compromiso adquirido por la asociación refleja su intensa actividad en el triple desempeño de la RSC (económico, social y medioambiental). Desde su adhesión, ASTIC se ha tomado en serio su papel como divulgador de los diez principios del Pacto Mundial. En el 2016, y gracias a la labor de difusión realizada y su activa colaboración con la iniciativa, ASTIC consiguió ser nombrada socio prescriptor bronce por haber conseguido que la Fundación Francisco Corell se uniera a la Red Española del Pacto Mundial. ASTIC entiende que el avance de la asociación como agente influyente en la sociedad viene de la mano de las líneas de trabajo que defienden nuestro futuro como sector: excelencia profesional, calidad laboral, formación y eficiencia energética.



Recibiendo el premio en la Asamblea General de Pacto Mundial.





United Nations Global Compact

→ ¿Qué es el Pacto Mundial?

El Pacto Mundial de Naciones Unidas (Global Compact) es una iniciativa internacional que promueve implementar 10 Principios 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. Con más 13.000 entidades firmantes en más de 145 países, es la mayor iniciativa voluntaria de responsabilidad social empresarial en el mundo.

→ Informe de progreso y renovación de estatutos

Con motivo de los dos años de integración efectiva en la Red Española del Pacto Mundial, ASTIC realizó su primera memoria de sostenibilidad. El informe <https://www.unglobalcompact.org/participation/report/cop/create-and-submit/detail/228721> de progreso elaborado por la asociación recoge todas las acciones realizadas por ASTIC en relación al compromiso de la organización con la Responsabilidad Social Corporativa. Los principios del Pacto Mundial constituyen el camino a seguir para profundizar en la tarea de información pública con el resto de las empresas del sector.

En sintonía con el compromiso de la asociación, ASTIC ha llevado una renovación en su estructura, modificando sus estatutos. En éstos, que no se habían revisado desde 2002, se han incorporado un nuevo código ético, inspirado en los diez principios del Pacto Mundial de Naciones Unidas.

→ Diez principios

Derechos Humanos

1. "Las empresas deben apoyar y respetar la protección de los derechos humanos fundamentales, reconocidos internacionalmente, dentro de su ámbito de influencia"
2. "Las empresas deben asegurarse de que sus empresas no son cómplices en la vulneración de los Derechos Humanos"

Normas Laborales

3. "Las empresas deben apoyar la libertad de afiliación y el reconocimiento efectivo del derecho a la negociación colectiva"
4. "Las empresas deben apoyar la eliminación de toda forma de trabajo forzoso o realizado bajo coacción"
5. "Las empresas deben apoyar la erradicación del trabajo infantil"
6. "Las empresas deben apoyar la abolición de las prácticas de discriminación en el empleo y la ocupación"

Medio Ambiente

7. "Las empresas deberán mantener un enfoque preventivo que favorezca el medio ambiente"
8. "Las empresas deben fomentar las iniciativas que promuevan una mayor responsabilidad ambiental"
9. "Las empresas deben favorecer el desarrollo y la difusión de las tecnologías respetuosas con el medioambiente"

Anticorrupción

10. "Las empresas deben trabajar contra la corrupción en todas sus formas, incluidas extorsión y soborno"

4

La defensa del sector

- Frente normativo
- **Compromiso sostenible**
- Proyección pública

Compromiso medioambiental

Transporte y sostenibilidad

La asociación, dentro del marco del Pacto Mundial, ha mostrado su firme compromiso con la reducción de emisiones de CO₂. Además, ha considerado la reducción de gases de efecto invernadero como uno de los grandes retos de nuestro sector, en el que ya hay grandes avances al respecto.



Los últimos datos recogidos en un informe del INE muestran que el sector del transporte y la logística en España fue la actividad empresarial que experimentó el mayor descenso de emisiones de gases con efecto invernadero, superior al 25%. Un hito mercedor de ser resaltado al igual que los datos de Universe Discover 2017, según los cuales, los camiones y los autocares representan tan sólo el 6% de las emisiones totales de CO₂ en la Unión Europea.

Este avance medioambiental obedece a factores de distinta naturaleza. Además de la evolución de los combustibles empleados por los camiones hacia productos menos contaminantes, gracias a la constante apuesta por I+D+i, también ha sido sobresaliente el esfuerzo del sector, en concreto nuestros afiliados, en la inversión en nuevos vehículos. La tecnología ha permitido que los nuevos vehículos disminuyan sus emisiones de CO₂ un 10% en 10 años.

Las nuevas flotas más avanzadas, al igual que la apuesta por parte de los empresarios por nuevas tecnologías de

gestión, han permitido minimizar los kilómetros en vacío y ofrecer mejores rendimientos, a la vez que han reducido las emisiones de CO₂.

Esta modernización en equipamiento se ha llevado a cabo gracias al esfuerzo económico realizado por nuestros afiliados durante los años más duros de la crisis, ya que la modernización siempre ha sido un objetivo prioritario en nuestras empresas. Es importante resaltar el esfuerzo realizado en un momento de gran dificultad para invertir en vehículos más eficientes, en sistemas de optimización de la gestión de flotas y en formación del personal, sobre todo conductores, para adaptarlos a los nuevos medios mejorando su modo de conducción, haciéndola más eficiente.

ASTIC continúa por la senda de la sostenibilidad y seguirá mostrando su firme compromiso por la reducción de emisiones de CO₂, en sintonía con los valores del Pacto Mundial y con la sociedad actual que reclama organizaciones comprometidas con el desarrollo sostenible y el fomento de la sostenibilidad medioambiental.



4

La defensa del sector


- Frente normativo
- Compromiso sostenible
- **Proyección pública**

Creación del Ministerio del Transporte

Reconocimiento de nuestro sector como actividad estratégica

Una de las viejas reivindicaciones de ASTIC ha sido conseguir que el transporte por carretera sea considerado por el Gobierno y por la sociedad como una actividad estratégica en España por su contribución a la vertebración social y territorial del país, así como por su importante impacto en la industria, el turismo y el comercio.





En estos últimos cuatro años, la asociación ha intensificado su labor en búsqueda del reconocimiento que merece el sector. Según la última Encuesta de Comercio Internacional de Servicio del INE, el transporte se alzó como el segundo servicio más exportado de España.

ASTIC está ejerciendo una intensa actividad de lobby entre las distintas Administraciones, tanto nacionales como europeas, para lograr este objetivo. En el ámbito nacional, en este periodo de vacío de poder debido a la falta de entendimiento por parte de los partidos políticos para formar gobierno, ASTIC ha aprovechado la coyuntura para proponer a los partidos políticos la

creación de un Ministerio de Transporte que apoye el impulso de la economía de nuestro país. La asociación ha trabajado para que los partidos políticos reflexionen sobre la importancia del sector del transporte, en especial de carretera, para el bienestar de la sociedad.

Aunque por el momento no se ha conseguido nada tangible, sí que se ha realizado gestiones para que las diferentes trabas fiscales a las que se enfrenta la actividad puedan ser solventadas. Desde ASTIC se trabaja en estrecha colaboración con el Ministerio de Fomento para mejorar todos los aspectos que competen a nuestro sector y lograr, así, que sea más eficiente, competitivo y ayude, por ende, a la economía del país.

4

La defensa del sector

- Frente normativo
- Compromiso sostenible
- **Proyección pública**

Día Mundial del Transporte

El Transporte, clave para el desarrollo de los países

En base a la Resolución aprobada por la Asamblea General de la ONU aprobada por unanimidad en diciembre de 2014 (en la que pone en valor el transporte como mecanismo indispensable para el desarrollo sostenible de los países y el bienestar de sus ciudadanos), ASTIC solicitó formalmente a Naciones Unidas el Día Mundial del Transporte.



Reunión con Juan Rosell, presidente de la CEOE.

Objetivos para armonizar transporte y desarrollo sostenible según la ONU

- Renovación de las infraestructuras y centros logísticos
- Armonización y mejora de los cruces fronterizos
- Fomento del transporte intermodal
- Promoción de la eficiencia energética
- Mejora de la seguridad en las carreteras
- Búsqueda de financiación para las carreteras
- Establecer un transporte eficiente para los países en desarrollo



Reunión con Antonio Garamendi, presidente de CEPYME y vicepresidente de la CEOE.

La resolución pretende concienciar e implicar a los diferentes países del mundo para que apuesten por este sector como elemento estratégico para su crecimiento económico. Esta misión, que cuenta con el respaldo de la Unión Internacional del Transporte (IRU) en el ámbito internacional, ha sido recogida en España por ASTIC y se ha convertido en la piedra angular de la asociación para los próximos años. La asociación se ha marcado como reto conseguir que el Transporte tenga un Día Mundial en el que se reconozca su labor como eje vertebrador de la economía, el territorio y la sociedad.

Bajo el paraguas de este Mandato, Marcos Basante, presidente de ASTIC, solicitó al entonces secretario

general de Naciones Unidas, Ban Ki-moon, la proclamación del "Día Mundial del Transporte", señalando como fecha idónea para su celebración el 19 de diciembre. En términos cuantitativos, el transporte en Europa representa casi el 5% del PIB de la Unión Europea y ocupa a 11 millones de profesionales, lo que supone que uno de cada 20 trabajos está en el sector del transporte.

Este camino que ha emprendido ASTIC no lo realiza de forma unilateral. Desde la asociación se está trabajando por conseguir apoyos institucionales y empresariales para dar un paso decisivo en la promoción del sector y su visibilidad, así como otorgarle el reconocimiento que se merece por parte de la sociedad y los dirigentes políticos.



5

FORMACIÓN



5

Formación

- Apuesta por la educación eficiente

Comprometidos con las nuevas tecnologías

Más de 20.000 horas de formación en conducción eficiente

Nuestro compromiso con la formación de nuestros profesionales es uno de nuestros desempeños diarios. Somos conscientes de la importancia de adecuarse a los nuevos tiempos, con las nuevas tecnologías para lograr una conducción vial eficiente. Por esta razón, ofrecemos cursos sobre conducción económica, segura y eficiente. En el año 2016 impartimos más de 20.000 horas de formación, en su mayoría cursos de conducción.





Jornadas sobre Megacamiones.

No obstante, también hemos realizado cursos de gestión, ofimática o idiomas. Un total de 717 personas han sido formadas a lo largo del año en los 61 cursos impartidos. De todas las personas formadas, el 43% correspondieron a empresas afiliadas. Para la realización de estos cursos se ha contado con el apoyo del Ministerio de Fomento, el IDAE del Ministerio de Industria y la Fundación Tripartita.

ASTIC también ha desarrollado a lo largo del año varias ponencias y jornadas sobre la normativa comunitaria y aspectos fiscales, jurídicos y administrativos en el transporte internacional, entre otros. Durante este año, uno de los cursos que

más repercusión ha tenido ha sido el de megacamiones. La realidad de este tipo de vehículo es un hecho, desde la asociación se ha querido enseñar cómo realizar una conducción segura con estos vehículos.

Por último, nos parece importante remarcar la participación activa con la Universidad Camilo José Cela, tanto en el Grado de Ciencias del Transporte y la Logística como en un Master a distancia en transporte. Nuestra mejor manera para llegar a todos los trabajadores que componen nuestras empresas afiliadas es a través de diferentes modalidades de formación que se adecuan a las necesidades particulares de cada uno de ellos.

6

GARANTE DE SUS ASOCIADOS





6

Garante de sus asociados

- Servicio al afiliado

Buscamos la eficiencia de nuestros asociados

Acceso a nuevas tecnologías para ganar tiempo y dinero

La labor asociativa de ASTIC es la base de su trabajo. Su lema se fundamenta en dar respuestas a las necesidades de sus afiliados. La asociación busca soluciones a los problemas de los socios proporcionándoles diferentes salidas para que éstos ahorren tiempo en todos los trámites diarios a los que tienen que hacer frente.



Firma del acuerdo con Caixa Bank.

Durante 2016, ASTIC también selló un **acuerdo de colaboración** en materia de servicios financieros al transporte internacional con **CaixaBank**. Esta alianza tiene como objetivo mejorar las propuestas financieras a las grandes empresas de transporte por carretera. Con este acuerdo, los transportistas tendrán acceso a la tarjeta VISA SETIR, una tarjeta de crédito con todas las ventajas del banco y dirigida especialmente a empresas y profesionales del sector del transporte.

Asimismo, ASTIC continúa ofreciendo los servicios de años anteriores, como es el caso de **Burotrans.es**, que es un servicio de comunicación electrónica certificada para las empresas del sector de transporte por carretera. Esta nueva herramienta permite la firma de contratos y documentos certificados vía online y SMS con todas las garantías jurídicas, ahorrando tiempo y agilizando los trámites burocráticos, a la vez que contribuye con el medio ambiente, a través del ahorro anual en toneladas de papel.

El último servicio lanzado por ASTIC, junto con Setir, ha sido el **e-CMR**. Este nuevo sistema digital permite que todos los portes en camiones equipados con este sistema puedan ser seguidos y analizados en tiempo real por toda Europa a través de dispositivos móviles. Asimismo, reduce notablemente los tiempos de gestión y seguimiento de la mercancía transportada, unifica los procedimientos, elimina el papel, reduce los errores en indicaciones de la carta de porte y se acorta el tiempo de validación del servicio. Además, el nuevo e-CMR cumple con todos los requisitos legales y técnicos para su utilización en las mismas condiciones a la carta de porte actual.

Otro de los nuevos servicios que ASTIC ofrece a los asociados es la **Bolsa Privada de Cargas**. Consiste en la primera bolsa de cargas a camiones exclusiva para empresas con flota propia que facilita la optimización de las mismas en un entorno de colaboración y seguridad, evitando los viajes en vacío. En colaboración con Wtransnet, ASTIC responde a las necesidades de los afiliados en un entorno de colaboración y seguridad.

Otra de las implementaciones de ASTIC en estos años ha sido **e-Lícita** que permite gestionar los procesos de compra que se llevan a cabo desde compañías, sean públicas o privadas, mediante propuestas con pliegos de condiciones y datos encriptados, manteniendo así la confidencialidad. La herramienta e-Lícita permite gestionar licitaciones de forma telemática con la máxima confidencialidad, operatividad administrativa y la máxima transparencia. Este sistema se alinea con uno de los pilares en los que se sustenta el Pacto Mundial, la lucha contra la corrupción. Las empresas afiliadas a ASTIC no tienen que afrontar en solitario la inversión ya que la plataforma ha sido financiada por la asociación y está al servicio de sus miembros sin coste para ellos.

En la línea de simplificar los trámites burocráticos en el entramado de marcos legales y contractuales de las empresas, ASTIC dio respuesta a esta necesidad con el servicio **Transfirma**. El portal, presentado en 2014, permite a los asociados intercambiar documentos con clientes y proveedores, a la vez que incluye la firma electrónica para su validez jurídica.

Por otro lado, ASTIC ofrece a sus asociados un **servicio de comunicación inmediata** de todo aquello relevante para el desarrollo de la actividad de sus transportistas, como son las restricciones de transporte internacionales, por ejemplo. Además, la asociación informa de los cambios normativos regulatorios que puedan afectar al transporte internacional por carretera. En su empeño por ofrecer a sus afiliados la mejor atención, ASTIC proporciona un **asesoramiento y auditoría gratuitos en seguros** para afiliados que cubre por completo el equilibrio de riesgos y coberturas. Se trata de un servicio personalizado que concluye con un dictamen que proporciona a la empresa un conocimiento profundo en materia aseguradora que mejoran los costes y completan las coberturas, ante los múltiples riesgos que una empresa como las asociadas a ASTIC afrontan cada día.

Otro de los servicios más utilizados por los afiliados es la **asesoría jurídica**. Entre los temas tratados están los trámites sancionatorios de Reino Unido, Alemania e Italia, entre otros. Gracias a este servicio, se han recuperado 60 M€ en el Céntimo Sanitario y han sido reclamados más de 10 M€ en cotizaciones indebidas a la Seguridad Social.

→ SETIR

Nace de la mano de ASTIC en 1994, dedicada por completo al servicio de las empresas transportistas, tiene como objetivo prestar el mayor número de servicios a las empresas de transporte nacional e internacional por carretera, tanto de mercancías como de viajeros.

En estos últimos años, se ha reconducido su trayectoria para lograr su viabilidad económico-financiera, así como la comercial. A sus tradicionales servicios de gestión de peajes y recuperación de impuestos, se han

añadido nuevos servicios y ofertas de producto para atender a las necesidades cambiantes que las empresas de transporte por carretera van generando en función de sus propios mercados.

SETIR cuenta con recursos humanos y técnicos especializados en el sector que le hacen ser una empresa líder en la prestación de servicios, en constante innovación, SETIR trabaja para desarrollar nuevos servicios que cubran las necesidades de sus clientes. En 2015, SETIR cambió sus oficinas al centro de transportes de Coslada para acercarse así a los transportistas.





7
RETOS
2020



7

Retos 2020

- Líneas de trabajo

Objetivos para el futuro

ASTIC, adaptación y renovación del sector

El trabajo desarrollado por la asociación en sus más de 50 años de historia es un bagaje que permanecerá intrínseco en nuestra organización. Sin embargo, desde ASTIC consideramos vital adaptar y modernizar nuestra estructura operativa para aumentar la eficiencia de nuestro trabajo diario. En la senda hacia la modernidad, ASTIC ha modificado su imagen corporativa con el objetivo de transmitir un perfil más moderno, pero sin dejar de lado el carácter internacional y la historia de nuestra asociación.

Hemos trabajado en la mejora de las condiciones de nuestros afiliados para transformar nuestra asociación en una organización capaz de adaptarse a los nuevos tiempos. Por esta razón, varios son los temas que nos marcamos como objetivos para los próximos años.

→ 1. Responsabilidad Social

ASTIC conoce la importancia de operar como un organismo comprometido en el triple desempeño de la RSC (económico, social y medioambiental). En los últimos cuatro años, la asociación ha interiorizado este compromiso, que se ha visto reflejado en la Adhesión al Pacto Mundial. No obstante, ASTIC, como asociación de referencia en el sector del transporte por carretera, tanto a nivel nacional como comunitario, se marca como objetivo difundir esta forma de trabajo, comprometida con el entorno y el desarrollo sostenible, no sólo entre sus asociados, sino también entre sus homólogos, buscando cambiar la imagen que la sociedad tiene del transporte por carretera.

La sociedad actual exige mayor implicación de las empresas con el entorno en el que operan, ASTIC tiene en su mano trabajar para que el sector dirija sus esfuerzos en esta dirección. Por esta razón, se compromete a seguir trabajando en la Responsabilidad Social Corporativa como eje fundamental de crecimiento de las empresas en la actividad del transporte por carretera.

→ 2. Apuesta por la modernización

La idiosincrasia de ASTIC es una combinación de tradición y apuesta por el futuro. Nuestra tradición es la carta de presentación ante los diferentes organismos con los que la asociación trabaja en su día a día. Sin embargo, ASTIC no olvida la importancia de estar a la vanguardia de todos los cambios que la sociedad experimenta en este mundo globalizado.

Los afiliados de ASTIC se caracterizan por ser pioneros en todos los avances relacionados con su flota del transporte, sin ir más lejos: los megacamiones. La asociación quiere impulsar ese espíritu emprendedor de nuestros afiliados, por ello trabajamos por informar y apostar por las nuevas tecnologías, tanto para nuestros socios, como en nuestro trabajo diario. Todo lo que venga unido a un aumento de productividad y competitividad es bueno para nosotros como asociación, pero también para el conjunto de la sociedad que se beneficia de las mejoras.

Para afrontar el futuro y la modernización es importante una buena formación. Desde ASTIC se tiene en cuenta esta premisa y se considera vital la formación de sus asociados. Los idiomas, la gestión responsable o programas de liderazgo empresarial constituyen la base de una formación acorde a los nuevos tiempos.

→ 3. Representatividad

Nuestro empeño seguirá siendo el reconocimiento de nuestro sector como actividad estratégica. Si bien es cierto que hemos conseguido que las diferentes administraciones nos tengan en cuenta en todo lo relativo al transporte por carretera y se nos considere importante tácticamente para el desarrollo económico, todavía no hemos logrado que ese reconocimiento se refleje de cara a la sociedad.

Nuestra línea de trabajo para los próximos años será conseguir un reconocimiento formal como sector estratégico. No dejaremos en el intento de concienciar a los poderes públicos y los diferentes partidos políticos de la importancia de nuestra actividad como generadora de empleo, progreso y bienestar para los ciudadanos. La creación de un Ministerio de Transporte ayudaría a impulsar al sector al lugar que se merece gracias a su carácter vertebrador.

→ 4. Afiliación

ASTIC se marca como objetivo para los próximos años refrendar el orgullo de pertenencia entre sus afiliados. Ser socio significa no estar solo ante los avatares que surgen en la profesión. ASTIC se compromete con su afiliación en la defensa de los intereses del sector. La unión hace la fuerza, y bajo este lema la asociación seguirá trabajando para mejorar las condiciones de nuestros afiliados presentes y futuros dentro de nuestra actividad.

Dentro de la operativa de ASTIC para dar soporte a los afiliados, además de todos los servicios puestos en marcha para simplificar todos los trámites posibles que acarrea la actividad. El e-CMR ya es una realidad, pero seguimos trabajando en otros sistemas como el TIR EPD.

El TIR EPD es un servicio que se realiza a través de la IRU y pretende conectar a los transportistas con las aduanas para minimizar los trámites burocráticos. Desde ASTIC se marca como objetivo que este servicio sea utilizado por la mayoría de nuestros asociados para lograr una mayor competitividad



Retos 2020



2015



Objetivos cumplidos y

Objetivos activos

Objetivos a iniciar



LOTT

Tacógrafo digital

Ley de Garantía de Unidad de Mercado

Reforma laboral

Céntimo sanitario

Régimen de módulos

Megacamiones



Convenio colectivo

Tarifación energética

Régimen de autorizaciones

Pesos y dimensiones

Retorno a casa

Estrategia logística

Deslocalización



2017



2020



Armonización del marco legislativo
(España y Europa)

Conducción autónoma

Digitalización del negocio

Sostenibilidad empresarial, medioambiental y social

Empresa y empleo

Restricciones a la circulación

Ministerio del Transporte



8

**ASTIC EN
LOS MEDIOS**



8

Astic en los medios

- Generando opinión
- Presencia en el entorno online

Análisis

Trabajando para ser referente del sector en los medios de comunicación

La comunicación se ha convertido para ASTIC en un área importante en el trabajo diario de la asociación, ya que nuestro objetivo es hacer bien las cosas y, además, contarlo para profundizar en nuestra capacidad de influencia. En 2016 ASTIC ha centrado su labor, por un lado, en que sus acciones sean conocidas y reconocidas por la sociedad en su conjunto y, por otro, en que el sector del transporte vaya adquiriendo un reconocimiento equiparable a su importancia en la economía, como sector estratégico y vertebrador de la misma

Por esta razón, desde el área de comunicación hemos trabajado en posicionar a ASTIC como referente de opinión en los asuntos más importantes en los que trabajamos día a día. Hemos realizado en el último año una intensa actividad de comunicación con más de 35 notas de prensa difundidas sobre temas de vital importancia para el sector como 'la vuelta a casa', el BREXIT, la atomización del sector, la carga impositiva... entre otros.

En este año los impactos publicados en medios de comunicación se incrementaron casi un 40% respecto al año anterior y, aunque el porcentaje en prensa especializada llegó a registrar más de la mitad de todos los impactos, la cobertura en medios generalistas aumentó respecto al 2015, colocando a la asociación



en cabeza de las organizaciones sectoriales de ámbito español. La fidelización de los medios de comunicación económicos/empresariales con ASTIC es un hecho y seguiremos trabajando para continuar siendo uno de los referentes del sector en el análisis de la actividad sobre transporte por carretera.

ASTIC se marca como objetivo seguir optimizando las oportunidades informativas que vayan surgiendo, como en el año 2016 han sido, por ejemplo, los cambios de gobierno, para mantener la presencia en medios generalistas y económicos, a la vez que nos proponemos profundizar en la faceta de análisis, que ha quedado patente ya en 2016 con más de 25 tribunas de opinión, tanto en medios especializados como en económicos.



Redes sociales



TWITTER

Followers: **950**
 Incremento followers: **216%***
 Tweets publicados: **340**
 Interacciones: **1081 ↑67%**
 Menciones: **440 ↑65%**
 Alcance: **128.800**

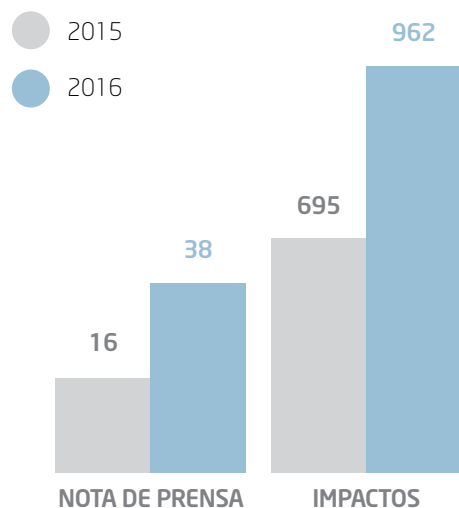
* Desde del 31 de diciembre 2016.



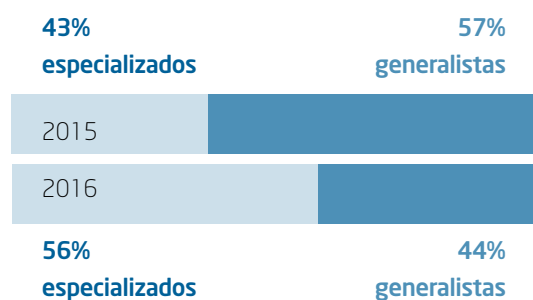
LINKEDIN

Creación: 27 de marzo de 2015
 Publicaciones: **46**
 Seguidores: **189 ↑41%**
 Alcance: **10.587**

Medios de comunicación



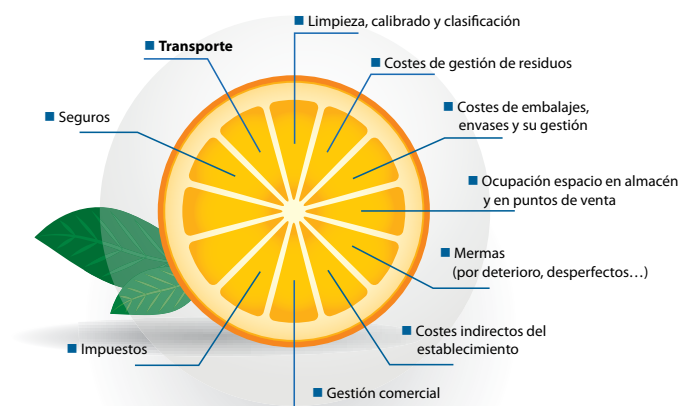
DISTRIBUCIÓN



¿CÓMO INFLUYE LA CAÍDA DEL PRECIO DEL PETRÓLEO EN EL PRECIO DE LA FRUTA?

Entre los parámetros que afectan al precio de la fruta se encuentra el coste del transporte, que a su vez se ve afectado por el precio del combustible.

FACTORES QUE INFLUYEN EN EL PRECIO DE LA FRUTA



COSTE DEL TRANSPORTE DE 1 KG DE FRESAS DE ORIGEN A MADRID

	A	B
■ CARGA ÚTIL:	18.600 Kg	18.600 Kg
■ COSTE DEL TRANSPORTE:	900 €	900 €
■ DISTANCIA:	700 km	700 km
■ COMBUSTIBLE:	217 l	217 l
■ PRECIO DEL GASOIL ⁰¹ :	1,15 €	0,90 € (-20%)
■ COSTE DEL COMBUSTIBLE:	249 €	195,3 €
■ COSTE DEL COMBUSTIBLE/KG:	0,013 €	0,010 €

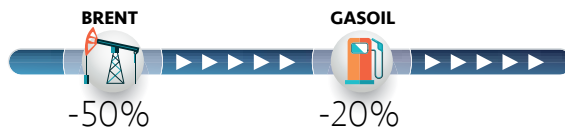
¿CUÁNTO BAJA EL COSTE DE 1 KG DE FRESAS SI EL PRECIO DEL COMBUSTIBLE SE REDUCE UN 20%?



DIFERENCIA DE COSTE x 1 KG DE FRESAS:

0,003 €

0 4 6 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 3



PROCESOS EN LOS QUE INFLUYE EL COSTE DEL TRANSPORTE



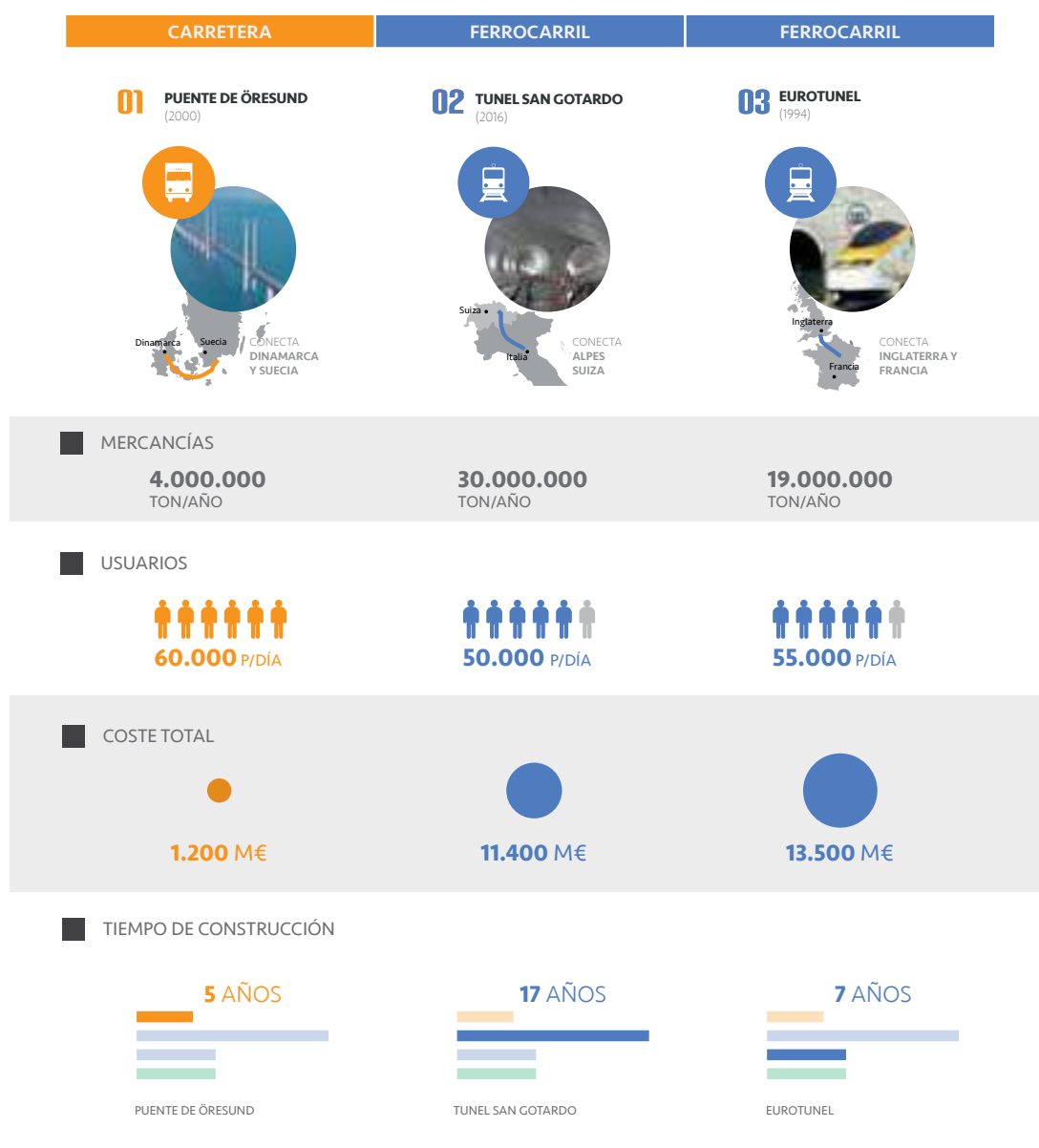
El impacto de la caída del petróleo, en una cadena de valor donde el peso del transporte no alcanza la décima parte del mismo, repercute en una parte insignificante del producto en destino.

Fuente: ASTIC, a partir de los datos del Observatorio de Precios del Ministerio de Agricultura.
⁰¹ Precio del gasoil ficticio, estimado para realizar el supuesto.

**INFRAESTRUCTURAS
DE TRANSPORTE INTERNACIONAL**

Europa centra sus **grandes infraestructuras del transporte** en el **ferrocarril**

Solamente el puente de Öresund, que une Dinamarca y Suecia, está concebido para desarrollar el transporte por carretera -compartiendo además su intermodalidad con el ferrocarril | El resto de grandes obras promueve el desarrollo exclusivo del ferrocarril







C/ Príncipe de Vergara, 74
Edificio de la CEOE
28006 Madrid

Tel. 91 451 48 01 / 07
info@astic.net

www.astic.net





MEMORIA DE
ACTIVIDAD