

Partimos de la premisa, en nuestra opinión poco discutible, de que se debe promover un uso sostenible (económica, social y medioambientalmente) de todos los modos de transporte, de forma individual o combinada ya que ello es un requisito imprescindible para una sociedad verdaderamente dinámica y competitiva. De ello se sigue que, en nuestra opinión, se deben poner en práctica **políticas que permitan el uso eficiente de todos los medios de transporte favoreciendo la interacción óptima entre ellos.**

ASTIC considera que el **transporte por carretera** juega un papel fundamental en la logística del comercio y la industria, en el turismo y, en general, en la prosperidad de la economía, el bienestar y la cohesión social y territorial. Ese hecho debe ser formalmente reconocido por los poderes públicos y transmitido a la opinión pública.

Es preciso recordar el **Mandato emitido por la ONU** en diciembre de 2014 en el que se reconoce el **papel fundamental del transporte para el desarrollo económico sostenible de nuestra sociedad**; dicho mandato ha dado visibilidad a una reivindicación histórica, pero es preciso seguir trabajando en la puesta en valor del sector.

De hecho, creemos que nuestra actividad debe contar con el reconocimiento de **sector estratégico y debe hacerlo dentro del marco de colaboración público-privado que propugna el Pacto Mundial de Naciones Unidas, organismo al que ASTIC está adscrito desde 2014.**

Esta vocación de compromiso con el entorno (enunciado en los principios generales del Pacto Mundial: defensa de los derechos fundamentales, transparencia, anticorrupción) nos obliga a recordar que tanto nuestros ámbitos de mejora como nuestras reivindicaciones deben ser interpretadas de manera global. Por ello, las administraciones que transitan desde la local a la comunitaria (Ayuntamientos, Comunidades Autónomas, Estado, Unión Europea) deberían, de forma coordinada con el sector y con el resto de grupos de interés, tener en cuenta los siguientes puntos:

INFRAESTRUCTURA

1. Asignar a la **infraestructura vial** los fondos suficientes de acuerdo a la importancia económica y social del transporte profesional por carretera, incluidos recursos para establecer nuevas zonas de aparcamiento seguras, terminales intermodales y terminales de autobuses y autocares. Deben formar parte de la mencionada asignación de fondos el mantenimiento y la mejora de la infraestructura existente y la construcción de los eslabones que aún faltan para garantizar buenas conexiones con las regiones periféricas y eliminar los “puntos negros” y los “cuellos de botella”, por ejemplo racionalizando el uso de las infraestructuras mediante el incentivo a la circulación en periodos “valle”.
2. Antes de cualquier decisión de inversión en materia de infraestructura de transporte debe realizarse un análisis de rentabilidad de la misma con criterios comercialmente auditables.

3. En particular, para el transporte de mercancías por carretera, con el apoyo de los sistemas de financiación de la TEN-T (red europea de transporte, por sus siglas en inglés) se debe establecer una red más amplia de **zonas de aparcamiento seguras para camiones** en la UE. Los conductores deben trabajar sin temor a sufrir asaltos mientras toman su descanso obligatorio (motivados por bandas dedicadas al robo, al tráfico de personas, a la inmigración ilegal, etc.) y a las empresas se les debe posibilitar el seguir cumpliendo con las normas de conducción y descanso mediante la creación de dichas zonas que garanticen la protección de los conductores, pasajeros y mercancías.

REPARTO MODAL

1. ASTIC considera que, en una visión global de todos los modos de transporte, **la línea guía principal de las políticas que se vayan a implementar debe ser la de permitir que todos los modos compitan justamente por sus propios méritos y fomentar que cada uno reduzca su huella ambiental sin favorecer artificialmente ciertos modos de transporte sobre otros.**
2. Un sector de transportes de la UE sostenible y competitivo necesita, en nuestra opinión, de todos los modos de transporte y debe **garantizar la posibilidad de que el cliente pueda elegir libremente el modo de transporte que quiere usar.**
3. La política de transportes de la UE no debe discriminar o penalizar ningún modo de transporte profesional, sino más bien establecer una igualdad de condiciones fiscales y una operativa transparente en la cual todos los modos de transporte sean capaces de desplegar todo su potencial y en el que la interacción multimodal prospere una vez eliminadas las barreras legales, organizativas y técnicas.

NUEVAS TECNOLOGÍAS

1. Es necesario promover un mayor despliegue de las Tecnologías de la Información en el transporte por carretera; sobre todo porque el uso generalizado de las mismas podría contribuir a la reducción de consumo y emisiones de CO2 y un mejor retorno de las inversiones en vehículos, recursos humanos e infraestructuras.
2. Pero las aplicaciones, comunicaciones y protocolos de datos deben normalizarse y armonizarse, deben ser interoperables de forma sencilla para el usuario, con el fin de mejorar la eficacia y la fiabilidad del transporte en su conjunto.

ACCESO AL MERCADO. NORMATIVA Y CONTROL.

1. En nuestra opinión es necesaria una mayor apertura del mercado europeo del transporte de mercancías por carretera.
2. No obstante, creemos que se deben dar los plazos para que sea posible una alineación razonable de las condiciones fiscales, sociales y de seguridad vial así como una aplicación homogénea de las normas en toda la UE.

3. Sin estas condiciones previas, los cambios en las reglas de acceso al mercado podrían tener un impacto muy negativo en la competencia leal y, por tanto, en la sostenibilidad del sector.
4. ASTIC aboga por un mejor cumplimiento de las normas existentes actualmente para abordar, en un paso posterior, la necesaria apertura de mercado.
5. No obstante lo anterior, sí **consideramos primordial que se revise el contenido del Reglamento 561/2006 para permitir el retorno a casa de los conductores de larga distancia** (la propuesta concreta de modificación está ya en manos de las autoridades europeas y cuenta con el apoyo formal del Ministerio de Fomento español).
6. También creemos que se debe revisar la carga administrativa que la actual legislación del transporte por carretera supone para las empresas. Debe elaborarse un plan de acción para reducirla.

Creemos que debe crearse un verdadero espacio común de aplicación de la normativa en la UE, con **interpretaciones jurídicas uniformes y prácticas de control homogéneas** para complementar el actual marco regulador de la UE, con el fin de impulsar el cumplimiento y reducir los costos administrativos y financieros innecesarios. Esto podría lograrse mediante la creación de una **agencia de transporte por carretera de la UE** que ayude a la Comisión Europea y a los Estados miembros con las tareas descritas anteriormente.

DUMPING SOCIAL Y PROTECCIONISMO

El acceso al mercado de transportes europeo de los nuevos Estados miembros, con condiciones diferentes, está rompiendo los equilibrios existentes entre los operadores de los varios Estados. Las diferencias se centran en aspectos sociales (remuneración de los conductores y cotizaciones a la seguridad social), y en formas operativas diferentes (en particular el "cross trade", sin retorno al país de origen en un periodo de varios meses), y no solo han provocado la pérdida de mercado de los países occidentales sino la deslocalización de buen número de sus empresas a los nuevos Estados miembros.

Los países que más han perdido cuota de mercado, Francia y Alemania en particular, han reaccionado apelando a un pretendido "*dumping social*" y forzando la interpretación de la reglamentación existente para impedir la competencia con los nuevos Estados miembros. Francia ha cambiado la interpretación de la normativa comunitaria para impedir el descanso semanal normal en cabina, y ha sido seguida por Bélgica. Alemania ha cambiado la interpretación de la directiva de desplazamiento de trabajadores para exigir que a los conductores que circulen por Alemania se les aplique el salario mínimo alemán, y ha sido seguida por Austria, Noruega y, cuando complete el desarrollo reglamentario, Francia. La Comisión europea todavía estudia las medidas francesas, pero ya ha iniciado un procedimiento de infracción en el caso de las alemanas.

ASTIC entiende que las prácticas proteccionistas deben evitarse, tanto las prohibiciones de descanso en cabina como la aplicación de los salarios mínimos a los conductores que circulan por cada país. Entiende que las condiciones salariales y de seguridad social deben ir equilibrándose con el tiempo.

Sin embargo ASTIC defiende que, en lugar de prohibir a los conductores realizar los descansos semanales en cabina, debe facilitárseles que los realicen en casa a través de una flexibilización del Reglamento de Tiempos de Conducción y Descanso.

ASTIC consideraría además razonable que se exigiera que al menos uno de cada dos descansos semanales normales se tuviera que realizar en el domicilio del trabajador, si está situado en la misma provincia que la sede de la empresa.

CODIGO SOCIAL PARA TRABAJADORES MÓVILES

La importancia del factor humano en el transporte por carretera y la necesidad de una dimensión social adecuada en la política de transportes de la UE es incontestable, en nuestra opinión. Sin embargo, **un marco normativo social debe mantener la eficiencia del transporte por carretera al tiempo que garantiza una leal competencia, la libertad de establecimiento y de prestación de servicios.** Un código social, en la forma de un acuerdo de los interlocutores sociales de la UE, por ejemplo, el establecimiento de cierto tipo de normas sociales mínimas para los conductores, podría mejorar las condiciones de trabajo en el sector.

En lugar de “producir” un reglamento o una modificación normativa, europea o estatal, para cada desafío que surja en el sector del transporte, creemos que se debe promover un mayor énfasis en la aplicación de las normas existentes, tener muy en cuenta las iniciativas del propio sector y las de la industria que lo rodea, estudiar y propiciar la aplicación de las mejores prácticas y todo ello para conseguir el cumplimiento de los objetivos medioambientales, de seguridad, operacionales y sociales que se han establecido.

Ni el sector ni los reguladores pueden tener éxito de forma aislada en el establecimiento de un verdadero espacio único europeo de transporte. Es imprescindible, en nuestra opinión, una simbiosis de intereses y capacidades de ambas partes en forma igualitaria, desde la formulación de la política general hasta su implementación, para lograr que dicho espacio único pueda ser una realidad.

ASTIC considera que de esa colaboración debe surgir una regla clara para determinar cuál sea la legislación aplicable en materia social a los trabajadores móviles y cómo debe aplicarse en la práctica; como punto de partida creemos que debe limitarse la aplicación de la directiva de desplazamiento de trabajadores a los casos en que el trabajador opera en país extranjero de forma continua (estableciendo límites claros para esa descripción).

Podría ser, en nuestra opinión, muy oportuno el establecer un estatus específico para los trabajadores que operan en el mercado intercomunitario sin retornar al país de origen durante periodos prolongados.

OBJETIVOS EUROPEOS SOBRE GASES DE EFECTO INVERNADERO

En opinión de ASTIC, el principal error del Libro Blanco del Transporte de 2011 es su dependencia de la política fracasada y desacreditada enfocada a la transferencia modal forzada en el transporte de mercancías.

Ya en la edición de 2001 de dicho Libro Blanco, se pudo constatar el indiscutible fracaso de dicha política de transferencia modal forzada de modo tal que hubo que proceder a la revisión, a mitad de período, en 2005-2006 para sustituir el “cambio modal” por la intermodalidad o comodidad.

A pesar de esta corrección, en todo el Libro Blanco del 2011, se sigue manteniendo una confianza excesivamente alta en los modos de transporte diferentes a la carretera, **mientras que poca o ninguna atención se presta a cómo se debería o se podría mejorar el transporte profesional por carretera para disminuir sus emisiones propias.**

1. El transporte por carretera, gracias a su exclusiva posibilidad de realizar servicios de *puerta a puerta* y gracias a estar disponible para todos, en todas partes, en cualquier momento, es la columna vertebral de las economías más fuertes y de las sociedades más dinámicas. Por lo tanto, **un objetivo de transferencia modal forzada no funciona.** Nos reiteramos en lo establecido anteriormente en el apartado de reparto modal y, en concreto, a que se debe asegurar la posibilidad de que el cliente pueda elegir libremente el modo de transporte que quiere usar.
2. Un entorno de competencia leal no tiene que ver únicamente con los costes/precios, sino también con la calidad, la eficacia y el rendimiento. Hoy en día, en opinión de ASTIC, todavía hay, en los análisis que hacen las Administraciones, demasiado énfasis sobre los costes unitarios dejando de lado el resto de consideraciones.
3. Además creemos que, con el fin de lograr un sistema de transporte sostenible y que sea eficiente en la utilización de recursos, se debe permitir a todos y cada uno de los modos de transporte que reduzcan su huella ambiental y mejoren su propia eficiencia, especialmente aquellos modos de los que se puede prever que continuarán desempeñando un papel predominante en el inmediato futuro, como es la carretera. Sin embargo, lo que reiteradamente se observa es la pretensión de favorecer artificialmente a otros modos, por lo cual pensamos que el cumplimiento de los objetivos del Libro Blanco será casi imposible.
4. Hay que asegurarse de que todos los modos de transporte pagan de una manera transparente y comparable por su consumo de energía y otros recursos, para garantizar una competencia leal entre ellos.
5. En este aspecto, ASTIC sostiene que los recursos obtenidos vía impuestos relacionados con el medio ambiente, o vía cargos por uso de infraestructuras o por internalización de costes externos hay que reinvertirlos en un transporte por carretera más “verde” y más eficiente.

Creemos que deben fomentarse la investigación en nuevas tecnologías y la realización de pruebas de campo concretas para la aplicación de fuentes de energía alternativas al petróleo, para encontrar una mayor eficiencia en el uso del combustible y, naturalmente, menores emisiones de CO2 y gases tóxicos y ruido.

Se puede alcanzar una mayor eficiencia a través de una combinación de nuevas tecnologías de vehículos (como, por ejemplo, el EMS) y de combustibles, nuevos conceptos y modelos logísticos y, naturalmente, a través de técnicas de conducción ecológica y económica.

Los esfuerzos de investigación y la innovación deben centrarse en la tarea central de la *ecologización* de los transportes por carretera por encima de todos los otros modos debido simplemente al hecho de que tanto actualmente como en el previsible futuro su predominio en la logística y en la movilidad es incontestable.

