



**DOSSIER
DE PRENSA**

Quiénes Somos

La Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM) nació en 1977 con el objetivo de defender los intereses de las empresas y autónomos del sector del transporte de mercancías y sus actividades auxiliares.

Nuestra organización es la más representativa del Comité Nacional del Transporte por Carretera (52%) desde su creación en el año 1993.

ESTRUCTURA

10 organizaciones de ámbito nacional

5 organizaciones de ámbito autonómico

46 organizaciones de ámbito provincial



Organizaciones nacionales



ACTE

Su objetivo es potenciar las relaciones entre los centros y las plataformas logísticas y generar una oferta de servicios al transporte y la logística



CEFTRAL

Dedicada al desarrollo de la formación profesional del sector del transporte y la logística



CETM CISTERNAS

Constituida para defender los intereses de las empresas dedicadas al transporte en vehículos cisterna



CETM FRIGORÍFICOS

Agrupada a las empresas de transporte de productos a temperatura dirigida para defender sus intereses



CETM MULTIMODAL

Su objetivo es fomentar la colaboración entre modos para mejorar la competitividad del sector



CETM PORTAVEHÍCULOS

Representa los intereses de este especializado sector que realiza un papel muy destacado en cuanto a logística



CONETRANS

A través de sus organizaciones territoriales, mantiene un estrecho contacto con las administraciones locales y autonómicas



FEDAT-CETM OPERADORES

Presente en 30 asociaciones provinciales, defiende los intereses generales de operadores y auxiliares de transporte



FEDEM

La única asociación que agrupa a empresas de mudanzas, guardamuebles y trasteros en España

CETM Animales Vivos

La Confederación Española de Transporte de Mercancías, en su compromiso de defender los intereses de las empresas y autónomos del transporte de mercancías por carretera, ha creado en 2023 una nueva división especializada en el transporte de animales vivos, alimentación animal y SANDACH (Subproductos Animales No Destinados Al Consumo Humano) bajo la denominación CETM Animales Vivos.

El objetivo de esta nueva organización empresarial es asesorar, mejorar, defender y representar a estas especialidades de transporte ante el Ministerio de Transportes Movilidad y Agenda urbana), el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y otras administraciones públicas y/o privadas.



Presidente: Gabriel Bernal Gascón

Secretario general: Pedro Martínez Moreno

Y además, la CETM está presente en:

- Unión Internacional del Transporte por Carretera (IRU)
- Confederación Española de Organizaciones Empresariales (CEOE)
- Consejo Nacional de Transporte Terrestre
- Asociación Española del Transporte Marítimo de Corta Distancia
- Miembro de la Asociaciones Europeas: EUROTRA (Formación), EUROPLATFORMS (Centros Logísticos) y FEDEMAC (Mudanzas)
- Plataforma para la Promoción de los Ecocombustibles
- Grupo de Trabajo para el Impulso a la Digitalización del Transporte
- Comisión Paritaria de Transporte de Mercancías por Carretera (FUNDAE)
- Patronato de la Fundación CETMO

La CETM es interlocutor del sector del transporte de mercancías por carretera con los agentes sociales, las Organizaciones Sindicales Comisiones Obreras (CC.OO) y Unión General de Trabajadores (UGT), siendo firmante del Acuerdo General Laboral de ámbito estatal.

En el ámbito europeo, la Confederación cuenta con una delegación abierta en Bruselas con el fin de dar cobertura y seguimiento a las iniciativas normativas, ejerciendo la labor de lobby en el transporte español ante las instituciones europeas.



**DOSSIER
DE PRENSA**

Servicios

Con el objetivo de poder servir de mayor utilidad a nuestros asociados, en 2005 nació SINTRA, la sociedad de servicios de la CETM que ofrece las siguientes herramientas:



Solred: parkings seguros y descuentos en las estaciones de Repsol



Recuperación IVA en los países de la UE



Sistemas de telepeaje para las autopistas europeas



Persona Contacto conductores desplazados



Recuperación Impuesto hidrocarburos



Acompañando a las empresas de transporte en su camino

Colaboraciones



Los asociados de la CETM pueden reclamar los impagos y consultar el fichero de morosos de ICIREN en condiciones especiales.



CETM facilita el uso de la plataforma de Transfollow que permite la gestión 100% digital de eCMRs, Cartas de Porte y Documentos de Control.



Los asociados de CETM pueden acceder a productos financieros de Iberaval en mejores condiciones y plazos.



El objetivo de este acuerdo es favorecer la inclusión de las personas con discapacidad en las empresas de transporte de mercancías.



Es el despacho elegido por la CETM para gestionar las reclamaciones de sus empresas asociadas contra el cártel de camiones y automóviles.

Mejor presencia digital

Por segundo año consecutivo, la CETM se ha vuelto a posicionar entre las organizaciones con mejor presencia digital, ocupando el número 7 del ranking general, siendo la única organización del sector presente en dicha clasificación

1	Farmaindustria	
2	Unión Española Fotovoltaica (UNEF)	
3	Asociación Empresarial Eólica (AEE)	
4	Federación de asociaciones de Concesionarios de la Automoción (FACONAUTO)	
5	Hostelería de España	
6	Foro Nuclear	
7	Confederación Española de Transportes de Mercancías (CETM)	
8	Asociación Española de la Economía Digital (ADIGITAL)	
9	Asociación Nacional de Perfumería y Cosmética (STANPA)	
10	Asociación Española para la Digitalización (DIGITALES)	

El estudio 'La comunicación digital de las organizaciones empresariales', elaborado por MAS Consulting también sitúa a la CETM en los siguientes puestos:

★ **2** de las organizaciones con mayor puntuación SEO

2 de las organizaciones con mejores prácticas en Facebook ★

★ **6** de las organizaciones con mejores prácticas en Instagram

16 de las organizaciones con mejores prácticas en LinkedIn ★

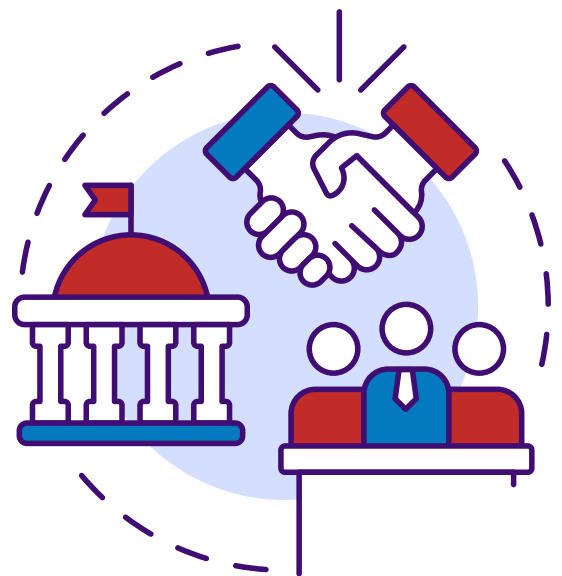
★ **19** de las organizaciones con mejores prácticas en Twitter

Diálogo y negociación

La labor que desempeña la Confederación Española de Transporte de Mercancías es incuestionable. Su talento negociador ha servido para alcanzar medidas imprescindibles para que las empresas y autónomos del sector sigan creciendo y puedan desarrollar su actividad en mejores condiciones.

Prueba de ello es el resultado del 'Estudio de campo sobre el estado de la actividad del lobbying en España' elaborado por Alfredo Arceo, doctor en Ciencias de la Información por la Universidad Complutense de Madrid, que sitúa a la CETM entre las 20 organizaciones sectoriales más influyentes, destacando su presencia en espacios institucionales.

El diálogo ha sido siempre una de nuestras fortalezas y gracias a esto hemos alcanzado acuerdos históricos con el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible que nos han permitido poner en marcha las siguientes medidas:



Diálogo y negociación

ACCIÓN DIRECTA

Se introdujo con la reforma de la LOTT en el 2013 y la medida ha sido avalada por el Tribunal Supremo

LEY CONTRA LA MOROSIDAD

Aprobada en septiembre de 2021 como respuesta a una de las principales reivindicaciones del CNTC

PROHIBICIÓN CARGA/DESCARGA

En diciembre de 2021 el CNTC alcanzó un acuerdo histórico con el que España se ha convertido en el 2º país en legalizarlo

REDUCCIÓN TIEMPOS DE ESPERA

El tiempo de espera a partir del cual se tendrá derecho a una indemnización ha pasado de dos a una hora

CLÁUSULA REVISIÓN PRECIOS GASÓLEO

Gracias a los acuerdos de diciembre esta cláusula es obligatoria. El objetivo: que las empresas puedan repercutir las subidas

Diálogo y negociación

BUZÓN DE DENUNCIAS

Para realizar denuncias sobre incumplimientos de la normativa y que actúe Inspección

AYUDAS AL ABANDONO

En 2022 se ha duplicado esta partida pasando de 10 a 20 millones para aumentar el número de beneficiarios

LEY DE LA CADENA DEL TRANSPORTE

Para garantizar que todos los integrantes de la cadena no trabajen por debajo de sus costes

PEAJES

Compromiso del MITMA a no implantarlos si no cuenta con el consenso del CNTC

BONIFICACIÓN COMBUSTIBLES

Descuentos por litro de combustible en diferentes etapas y cuantías

AYUDAS DIRECTAS POR VEHÍCULO

Aprobadas en cuatro ocasiones para que las empresas puedan hacer frente a la crisis por la invasión rusa

Diálogo y negociación

Para entender algunas cuestiones es necesario remontarnos al año 2020, cuando el Covid-19 irrumpió en nuestras vidas. En aquella etapa las empresas de transporte y sus profesionales se dejaron la piel para lograr que no hubiera desabastecimiento en nuestro país, a pesar de que los conductores tuvieron que hacer frente a situaciones muy difíciles para poder desempeñar esa labor, como no encontrar estaciones de servicio y restaurantes abiertos para poder comer o acudir al servicio o el rechazo en algunos centros de carga donde estos profesionales tenían que esperar a la intemperie. Sin embargo, el compromiso de nuestras empresas sirvió para que durante esos meses el Gobierno y la sociedad en su conjunto pusieran en valor al sector del transporte de mercancías por carretera.

Tras superar lo peor de la pandemia, el entonces ministro de Transportes, José Luis Ábalos, seguía sin dar respuesta a las principales reivindicaciones del CNTC pero, finalmente, el Comité logró alcanzar un acuerdo en julio de 2020 en el que el Ministerio se comprometió a no implantar peajes en las carreteras españolas sin contar con el consenso del sector, a abordar la problemática de la carga y descarga o modificar la normativa para que la devolución del gasóleo profesional fuera mensual, entre otras cuestiones.

Diálogo y negociación

Gracias a este acuerdo las asociaciones que forman parte del Comité consiguieron que el MITMA pusiera en marcha la tramitación de la Ley contra la Morosidad en el Transporte por Carretera que, finalmente, fue aprobada por el Pleno del Congreso de los Diputados en septiembre de 2021, dando respuesta así a otra de sus reclamaciones históricas de la CETM: establecer un régimen sancionador para los casos de morosidad.

En julio de 2021 Ábalos fue sustituido por Raquel Sánchez, quedando pendientes una parte de los compromisos por cumplir.

Así, en diciembre de ese mismo año el CNTC se vio obligado a convocar un paro y esto llevó a que la ministra de Transportes se reuniera con el sector y a que, tras duras negociaciones, se alcanzasen medidas históricas como la prohibición de la realización de las labores de carga y/o descarga por parte del conductor, la obligatoriedad de la cláusula de revisión del precio del transporte por la variación del precio del combustible sin posibilidad de pacto en contrario, la reducción de los tiempos de espera o la devolución mensual del gasóleo profesional.

Diálogo y negociación

En 2022, con el escenario de la invasión de Rusia a Ucrania, los precios de los combustibles se dispararon, así como el precio de la luz o el de herramientas imprescindibles en nuestro trabajo como las ruedas o el AdBlue. Este panorama hizo que muchas empresas y autónomos del transporte de mercancías por carretera no pudieran hacer frente a sus costes. La CETM apostó por el diálogo y la negociación, reclamando medidas para poder hacer frente a esta situación, mientras que la denominada Plataforma para la Defensa del Transporte, que no forma parte del CNTC, convocó un paro en el mes de marzo.

Finalmente, el Comité logró una dotación de 1.125 millones de euros para el sector y se complementaron los acuerdos anteriores con medidas como la rebaja de 20 céntimos por litro de combustible, que se hizo extensiva a toda la población y aún sigue en vigor, las ayudas directas por vehículo, otorgadas en dos ocasiones con una cuantía de 1.250 euros por camión y 500 por furgoneta, el aumento de la dotación de las ayudas para el abandono de la profesión, la ampliación del plazo del vencimiento de los créditos avalados por el ICO o el compromiso de presentar antes del 31 de julio un texto de proyecto de ley para aplicar al transporte los principios de la Ley de la Cadena Alimentaria.

Diálogo y negociación

El CNTC logró que el Ministerio de Transportes se comprometiera a prorrogar la bonificación de los 20 céntimos atendiendo a la evolución de los mercados. De esta manera, aunque la fecha de finalización de esta medida era el 30 de junio, debido a fuerte inflación y la subida de los precios de los carburantes, finalmente el Gobierno amplió el descuento hasta el 31 de diciembre de 2022 y aprobó un nuevo paquete de ayudas directas (1.250 euros por camión y 500 por furgoneta).

Sin embargo, el conflicto de la invasión de Rusia a Ucrania o la reducción de la producción de petróleo, no ayudaron a que el mercado se estabilizase y los precios continuaron en niveles muy altos, por lo que la CETM y las organizaciones que forman parte del CNTC reclamaron al Gobierno la continuidad de la bonificación. Aprovechando esta coyuntura, en noviembre de 2022 la Plataforma volvió a convocar un paro que, finalmente, no tuvo éxito debido a su escasa participación

Por su parte, la CETM logró que, aunque el descuento de 20 céntimos en las estaciones de servicio finalizara el 31 de diciembre de 2022 para el conjunto de la ciudadanía, sí se mantuvo para el transporte profesional por carretera y se llevó a cabo en dos fases:

Diálogo y negociación

- Del 1 de enero al 31 de marzo de 2023: descuento de 20 céntimos por litro de combustible.
- Del 1 de abril al 31 de junio de 2023: descuento de 10 céntimos por litro de combustible.

Como en las anteriores ocasiones, para los vehículos no beneficiarios del gasóleo profesional se estableció un sistema de ayudas directas.

En un escenario de incertidumbre dominado por diversos conflictos internacionales, era necesario que las empresas y autónomos del transporte siguieran contando con esa ayuda para poder hacer frente a los altos costes y garantizar sus servicios. Por ello, a partir de junio de 2023, gracias a las reclamaciones de la CETM y el CNTC, el Gobierno mantuvo el descuento de 10 céntimos por litro de combustibles hasta el 30 de septiembre. Después, el descuento pasó a ser de 5 céntimos hasta el 31 de diciembre. De igual modo, el Gobierno volvió a lanzar una cuarta convocatoria de ayudas directas.

En definitiva, comprobamos como, gracias al esfuerzo de la CETM y las asociaciones que forman parte del CNTC, se han alcanzado medidas que facilitan la actividad del transporte de mercancías y que contribuyen a garantizar su futuro.

Los retos del 2024

Iniciamos un nuevo año con la predisposición de la CETM a continuar con la línea de trabajo que se había iniciado anteriormente con el Ministerio de Transportes.



Tras la convocatoria de elecciones en julio de 2023 y la conformación de un nuevo Gobierno, Óscar Puente ha sido nombrado ministro de Transportes y Movilidad Sostenible y, en consecuencia, se ha conformado un nuevo equipo en el que José Antonio Santano es el secretario de Estado de Transportes, Marta Serrano la secretaria general de Transporte Terrestre y Roser Obrer la directora general de Transporte por Carretera.

La CETM seguirá ahondando en las cuestiones que se quedaron pendientes de llevar a cabo con el anterior equipo del Ministerio de Transportes y su única voluntad es la de seguir dialogando con el objetivo de alcanzar nuevas herramientas que permitan a las empresas y autónomos del transporte de mercancías por carretera superar las dificultades y continuar con su actividad.

Estos son los principales desafíos del 2024:

FALTA DE CONDUCTORES

Un estudio de la IRU refleja que la escasez de conductores se duplicará en 2028. Ante esta problemática, hay que retomar el Plan Reconduce que se venía trabajando con el anterior equipo del Ministerio de Transportes con una campaña pública para hacer más atractiva la profesión, facilitar el acceso a los permisos necesarios para la conducción de vehículos pesados, crear áreas de estacionamiento seguras y protegidas, mejorar el trato y los servicios en los centros de carga y descarga o reducir las esperas, entre otras cuestiones.

LEY DE LA CADENA DEL TRANSPORTE

La Ley de la Cadena del Transporte fue resultado de las negociaciones entre el CNTC y el Ministerio de Transportes, pero el texto que se aprobó no contiene cuestiones nucleares como una posible limitación de la subcontratación para lo cual se está pendiente de un análisis y estudio. y el Ministerio se comprometió a desarrollarlo y mejorar así la normativa existente.

PRECIO COMBUSTIBLES

En la actualidad vivimos en un escenario de incertidumbre en el que los conflictos internacionales amenazan el mercado de los combustibles, por lo que desde la CETM consideramos que el Gobierno debe comprometerse y hacer un seguimiento de los precios de manera que, en caso de que se produzcan nuevos incrementos, se aprueben ayudas para que las empresas puedan hacer frente.

AUMENTO MASAS Y DIMENSIONES

La modificación del límite de masas y dimensiones en el transporte por carretera es uno de los compromisos que adquirió el CNTC con el Ministerio de Transportes y es uno de los asuntos que ha quedado pendiente de resolver por el final de la legislatura. La intención del CNTC no es otra que cumplir con el acuerdo, teniendo en cuenta que debe adoptarse un periodo de transición para no poner en riesgo a las empresas, otorgándoles así el tiempo para adaptar sus flotas a los nuevos requisitos técnicos.

RENOVACIÓN DE FLOTAS

El transporte pesado no ha podido acceder a líneas de ayudas para la renovación de flotas como el Plan Renove o el Plan Moves debido a los límites del Reglamento de minimis. Durante años la CETM ha reclamado la eliminación de estas trabas y en diciembre de 2023 se ha dado a conocer que la Comisión Europea cambiará dicho Reglamento y permitirá que las empresas de transporte puedan acceder a este tipo de ayudas. En este sentido, esperamos que, una vez realizados los cambios, el Gobierno español abra una convocatoria de ayudas y facilite así el camino del sector hacia la descarbonización.

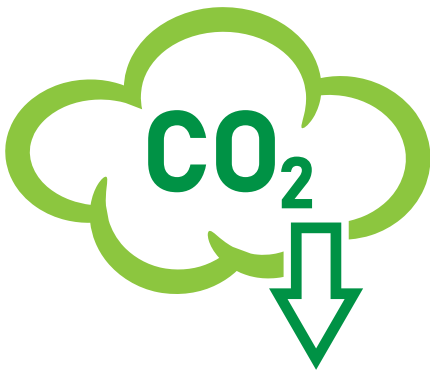
CORREDORES ESPECÍFICOS

Una de las reclamaciones históricas de la CETM es la creación de corredores específicos para el transporte de mercancías por carretera donde no existan restricciones a la circulación de camiones 24 horas al día y 365 días año.

CLÁUSULA COMBUSTIBLE

Una de las principales reclamaciones de la CETM es que la cláusula de revisión del precio del transporte por la variación del precio del combustible sea flexible y se pueda ligar al Observatorio de Costes. De esta manera, el porcentaje a aplicar estaría actualizado e iría al compás de la situación que se vive en cada momento.

NORMATIVA MEDIOAMBIENTAL



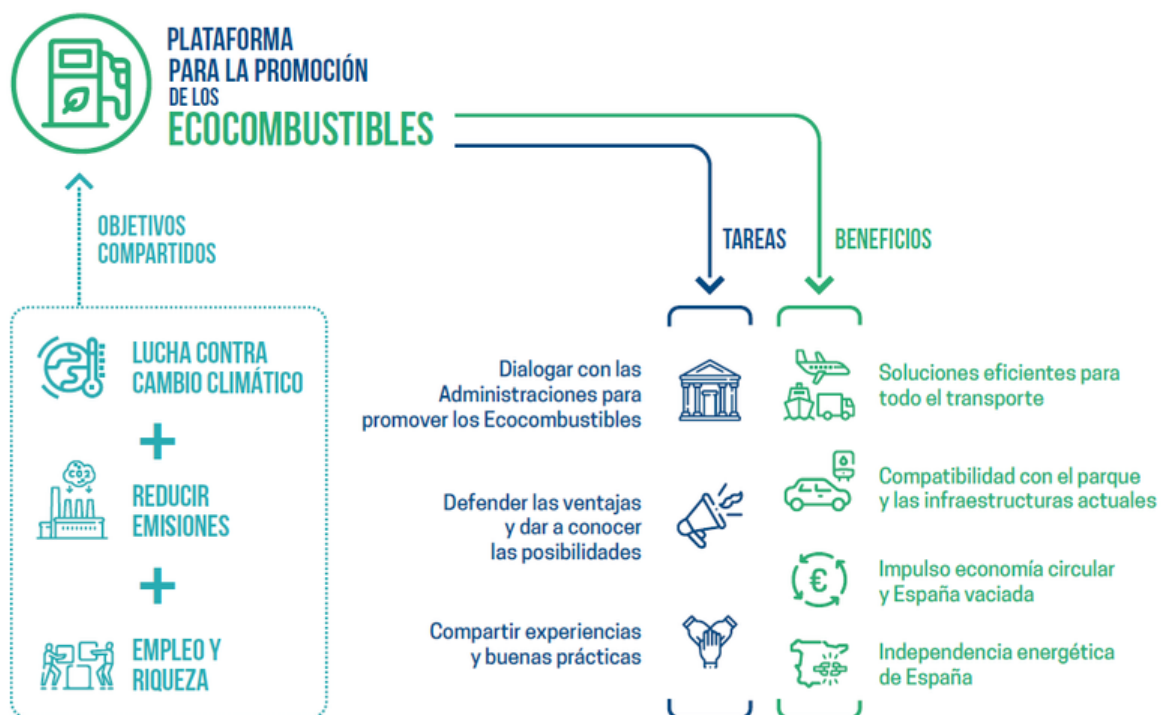
En materia medioambiental hay diversas cuestiones en las que el transporte se verá afectado directa o indirectamente como la inclusión del sector en el mercado de emisiones. El Reglamento indica que quien debe de comprar los bonos de emisiones sean las empresas suministradoras de combustible, pero nos preocupa que finalmente sean nuestras empresas las que tengan que asumir este coste.

La aprobación del Reglamento EURO VII supondrá un importante desafío para las empresas, que tendrán que aumentar la inversión a la hora de renovar sus flotas. En este sentido, es necesario recuperar la deducción por inversiones para la adquisición de vehículos con categoría Euro superior o establecer mecanismos que supongan condiciones favorables para la adquisición de vehículos menos contaminantes.

Nos preocupa que el transporte sea señalado negativamente y que las políticas y medidas que se llevan a cabo siempre acaben penalizando al sector, a pesar de que su apuesta por la sostenibilidad es firme y las empresas realizan fuertes inversiones en tecnologías que reducen las emisiones y protegen nuestro planeta.

Camino hacia la descarbonización

Las empresas y autónomos del transporte de mercancías por carretera llevan años apostando por flotas más eficientes y respetuosas con el medio ambiente. Si bien, seguir avanzando en la reducción de emisiones es más complicado a corto plazo para el transporte pesado, puesto que no cuenta con alternativas eléctricas que dispongan de la autonomía necesaria para realizar trayectos de largo recorrido y, además, la falta de infraestructura de carga en nuestro país es otro de los inconvenientes.



A menudo, observamos como los diferentes Gobiernos y Administraciones solo apuestan por los vehículos eléctricos y además imponen calendarios en los que los plazos no son realistas para nuestro sector.

Camino hacia la descarbonización

Hay que destacar que los combustibles renovables sustituyen el petróleo como materia prima por residuos urbanos, agrícolas y forestales, o dióxido de carbono capturado e hidrógeno renovable. Todas estas materias primas se pueden obtener en nuestro país, lo que reduciría nuestra dependencia energética pero, además, los ecocombustibles llegan a través de las mismas redes e infraestructuras de distribución y suministro, por lo que no habría que reconvertir las estaciones de servicio para suministrarlos.

Lo mismo ocurre con las flotas, los combustibles renovables son compatibles con los motores de combustión actuales y esto permitiría la convivencia del parque de vehículos actual con las nuevos vehículos y, al mismo tiempo, evitaría a las empresas de transporte el fuerte desembolso que tendrían que realizar para renovar la totalidad de sus flotas.

Actualmente, circulan en Europa unos seis millones de vehículos pesados, y cada año se ponen en servicio 300.000, lo que se traduce en que renovar la flota que hay que descarbonizar tomaría veinte años. Además, en 2021, los vehículos pesados propulsados por diésel representaban el 96% de las ventas.

Ley de Movilidad Sostenible

Recientemente, el ministro de Transportes, Óscar Puente, ha anunciado que la Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte irá a Consejo de Ministros en febrero con el objetivo de poder reiniciar su tramitación parlamentaria.

Ya en el 2020 la CETM presentó una propuesta al Ministerio de Transportes y Movilidad Urbana con el objetivo de que se incluyan en esta normativa las necesidades del transporte de mercancías por carretera desde el punto de vista medioambiental, económico y social.

Entre otras cuestiones, esperamos que se mantenga el régimen de devolución parcial del Impuesto sobre Hidrocarburos por gasóleo profesional mientras no existan alternativas eficientes y económicamente viables. La devolución del gasóleo profesional fue uno de los logros del sector y permite que la flota española sea más competitiva en comparación a la de otros países.

Resulta preocupante que durante la celebración de la COP 28 en Dubái, España se sumara a otros 11 países en la firma de una declaración en la que se comprometen a eliminar los subsidios a los combustibles fósiles. La CETM trabajará para que finalmente el sector del transporte de mercancías por carretera no se vea afectado por cualquier decisión de este calado, ni se incremente de otro modo la fiscalidad.

19º Congreso de la CETM

Este año la CETM celebrará el '19º Congreso Nacional de Empresarios del Transporte' del 22 al 24 de mayo en el Pabellón de Ferias y Congresos de Ciudad Real.



Se trata del evento más destacado dentro del sector del transporte de mercancías por carretera y en su última edición, celebrada en Alicante, logró congregarse a más de 650 empresarios y profesionales.

19º Congreso de la CETM

Durante el 19º Congreso de la CETM no solo se celebrará la Asamblea General de la organización, sino que habrá diversas sesiones técnicas en las que se analizarán temas de especial relevancia e interés para las empresas del sector, así como una exposición de equipos, vehículos, servicios y componentes de transporte.

Asimismo, los asistentes tienen la oportunidad de asistir a ponencias a cargo de referentes del mundo de la economía y el transporte y establecer relaciones con otras empresas o profesionales.



Día Mundial del Transporte

El 26 de noviembre de 2023 se celebró por primera vez el Día Mundial del Transporte Sostenible, fecha que ha establecido la ONU y que, sin duda, es una oportunidad única para reivindicar el papel del transporte, un sector que es vital para garantizar el abastecimiento de la población y el bienestar de la economía.

El Consejo de Transporte de la CEOE, del que forma parte la CETM, se ha sumó a esta celebración y presentó la 'Declaración Institucional de CEOE con ocasión del Día Mundial del Transporte Sostenible' en la que se hace un reconocimiento especial a todos los profesionales y trabajadores del transporte.



Un sector IMPRESCINDIBLE

A lo largo de su historia, la CETM ha trabajado para que, tanto los diferentes Gobiernos como la sociedad en general entendieran el papel fundamental que juegan las empresas de transporte y sus profesionales en el día a día.

Estos datos nos ayudan a entender su relevancia:

LAS CIFRAS DEL TRANSPORTE



Empresas de transporte
público de mercancías

97.815

Vehículos pesados
autorizados

269.236

Vehículos ligeros
autorizados

106.015

Fuente: Registro general Ministerio de Transportes

Las cifras del transporte

El transporte representa el

4.8%

del PIB

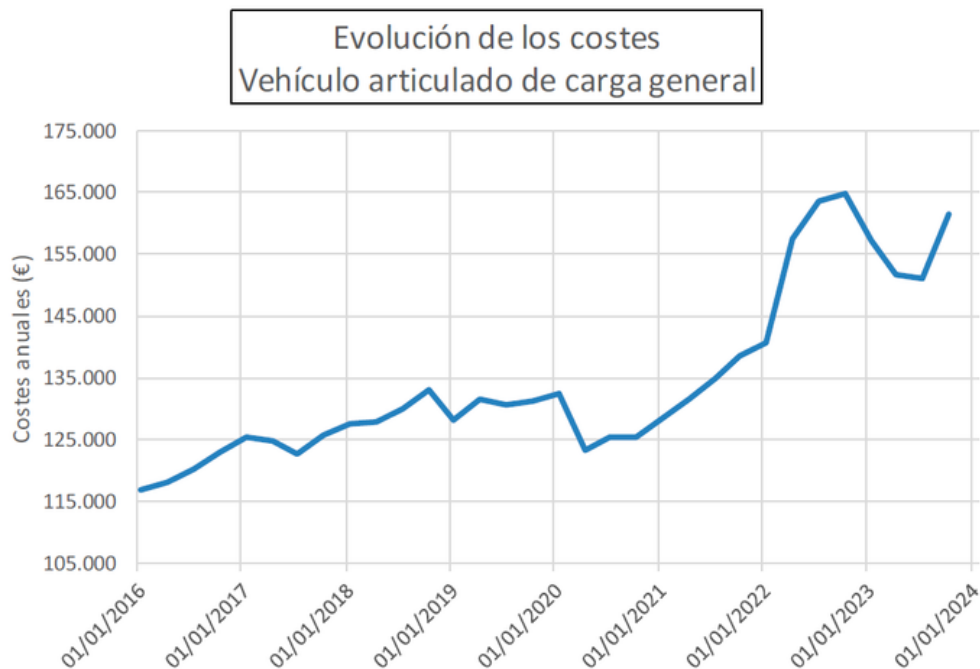


Genera cerca de 600.000
empleos directos y aporta
más de 20.000 millones de
euros vía impuestos a las
arcas del Estado



Las cifras del transporte

El Observatorio de costes del Ministerio de Transportes refleja que los costes del transporte de mercancías han experimentado un fuerte incremento desde el año 2020. La subida del precio de los combustibles es una de las principales causas:

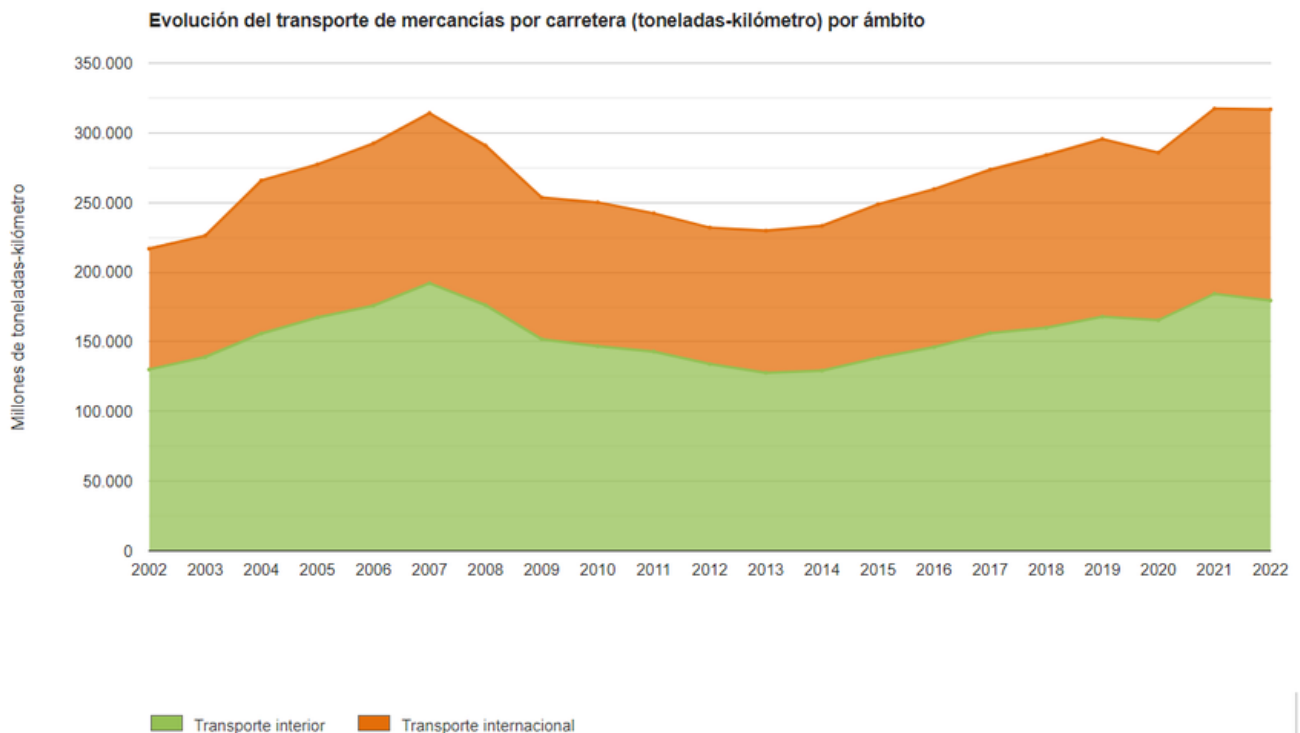


Fuente: Observatorio de costes Ministerio de Transportes

Asimismo, el observatorio refleja que han aumentado de manera notoria otras partidas como los seguros de vehículos a motor del transporte, el mantenimiento y la reparación de vehículos, los neumáticos, la fabricación de vehículos a motor, el tipo de interés de los créditos y préstamos, así como el coste laboral por trabajador.

Las cifras del transporte

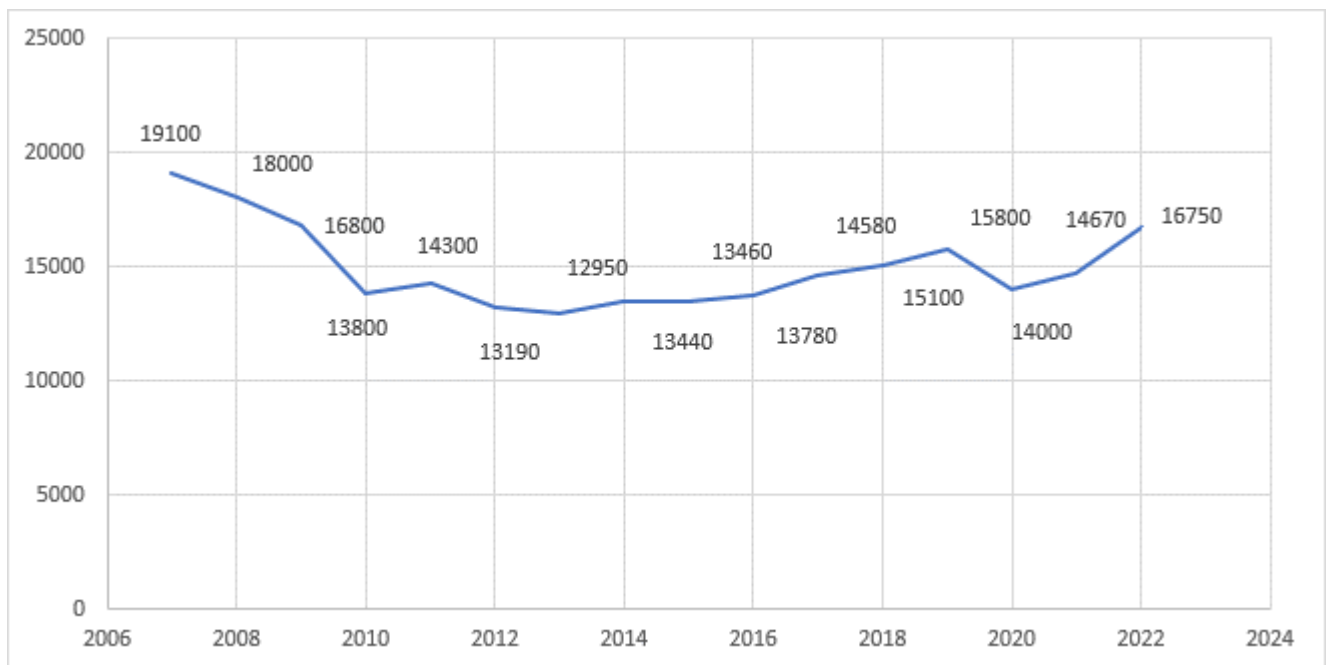
La Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera realizada por el MITMA refleja que el transporte por carretera realizado por vehículos pesados españoles en 2022 fue de 316.744 millones de toneladas por kilómetro, frente a 317.232 millones de toneladas por kilómetro que se transportaron en 2021.



Las cifras del transporte

En cuanto a la facturación, esta gráfica refleja que el sector del transporte de mercancías por carretera cerró 2022 con una facturación de 16.750 millones, lo que supone un incremento del 8% con respecto al año anterior.

Estos datos confirman la recuperación del transporte tras la pandemia del Covid-19 en el año 2020. Sin embargo, esta cifra todavía se encuentra muy lejos de los datos registrados en 2007, antes del inicio de la crisis económica.



Fuente: DBK

Las cifras del transporte

La CETM hace un seguimiento del precio medio del gasóleo que actualiza en su página web mensualmente:

	PRECIO MEDIO GASOIL (IMPUESTOS INCLUIDOS)							
	(Céntimos de Euro/Litro)							
Mes	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Enero	93,38	112,82	116,18	115,81	124,09	109,69	138,76	168,77
Febrero	92,70	112,97	114,28	120,36	120,27	114,00	147,08	162,26
Marzo	97,10	111,13	113,70	122,85	111,28	118,38	176,82	156,89
Abril	97,60	111,54	116,79	124,47	101,83	118,18	183,08	150,52
Mayo	102,35	108,63	121,91	125,78	98,97	120,61	188,00	141,89
Junio	105,26	105,35	123,10	120,74	102,37	123,55	203,62	142,95
Julio	103,22	105,18	122,53	121,04	105,77	126,37	197,14	146,23
Agosto	101,66	107,05	122,91	120,4	106,03	126,45	184,67	159,16
Septiembre	102,90	109,04	124,64	121,51	103,91	128,01	186,50	166,14
Octubre	106,44	110,86	127,64	121,45	102,69	135,51	192,52	166,12
Noviembre	105,17	113,28	124,42	121,54	102,76	138,13	189,26	158,95
Diciembre	110,29	113,83	115,71	122,6	106,49	134,70	168,31	150,88
MEDIA	101,51	110,14	120,32	121,55	107,21	124,47	179,65	155,90

Según reflejan los datos del Observatorio de costes, un vehículo articulado de carga general hace una media de 120.000 km al año, cuyo coste de combustible ascendería a 53.281,34 euros. Estas cifras nos ayudan a entender que los carburantes son una de las partidas más relevantes en el balance de las empresas de transporte de mercancías por carretera.

Las cifras del transporte

Asimismo, la CETM también realiza el seguimiento de la evolución del GLP, el GNL y el GLC y, al igual que ocurre con el diésel y la gasolina, sus precios se han disparado tras la invasión de Rusia a Ucrania y la guerra entre Israel y Hamás, tal y como se puede observar en las siguientes tablas:

	PRECIO MEDIO GLP (IMPUESTOS INCLUIDOS)							
	(Céntimos de Euro/lit)							
Mes	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Enero	0,0	0,0	0,0	66,0	72,67	68,00	85,33	101,23
Febrero	0,0	0,0	0,0	67,2	72,69	69,57	87,03	100,54
Marzo	0,0	0,0	0,0	69,0	69,97	71,59	92,34	99,24
Abril	0,0	0,0	0,0	70,9	67,05	72,56	97,98	97,08
Mayo	0,0	0,0	0,0	69,0	66,68	72,85	100,34	94,59
Junio	0,0	0,0	0,0	72,6	66,56	73,52	103,27	93,20
Julio	0,0	0,0	0,0	71,8	66,55	75,63	105,32	91,97
Agosto	0,0	0,0	0,0	71,5	66,47	77,46	104,67	92,71
Septiembre	0,0	0,0	0,0	71,4	66,45	78,69	104,51	94,06
Octubre	0,0	0,0	0,0	72,1	66,42	81,41	103,62	94,97
Noviembre	0,0	0,0	0,0	72,5	66,39	84,19	104,44	94,78
Diciembre	0,0	0,0	0,0	72,5	66,71	84,89	103,52	93,83
MEDIA	0,00	0,00	0,00	70,54	67,88	75,86	99,36	95,68

Las cifras del transporte

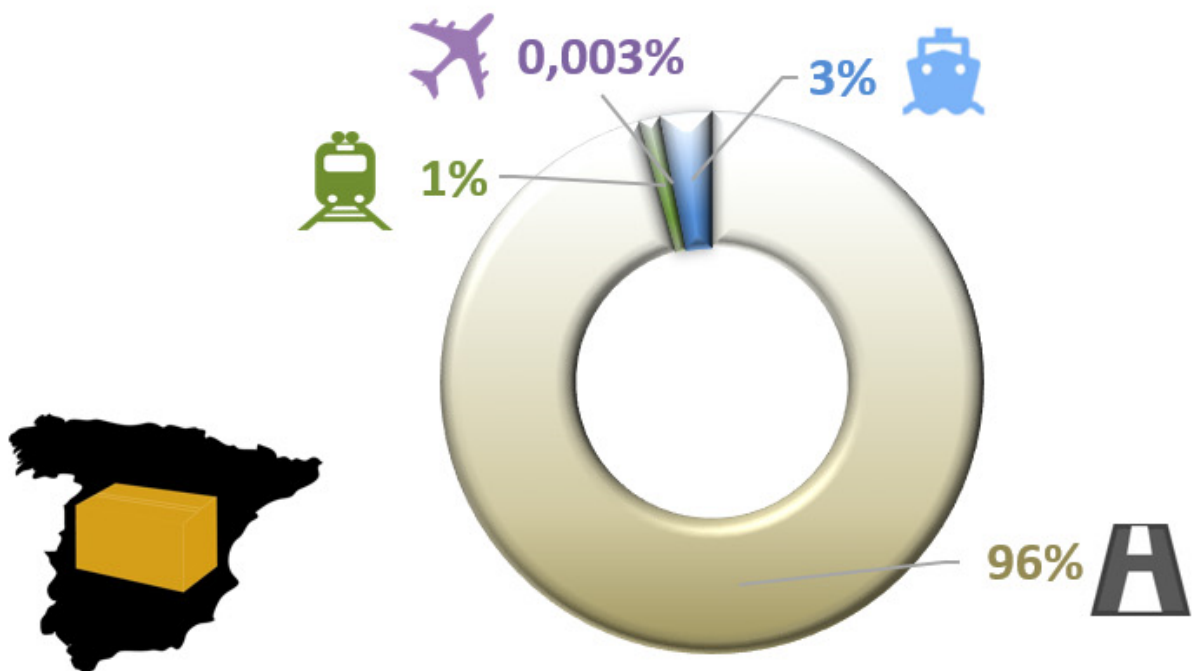
PRECIO MEDIO GNL (IMPUESTOS INCLUIDOS)								
(Céntimos de Euro/Kg)								
Mes	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Enero	0,0	0,0	0,0	85,5	85,0	72,32	177,94	162,86
Febrero	0,0	0,0	0,0	85,6	84,9	72,22	183,23	142,88
Marzo	0,0	0,0	0,0	85,3	84,6	72,19	178,44	130,14
Abril	0,0	0,0	0,0	84,2	82,0	73,21	213,60	119,14
Mayo	0,0	0,0	0,0	85,3	81,6	73,95	193,44	108,03
Junio	0,0	0,0	0,0	83,7	81,4	74,13	179,55	98,87
Julio	0,0	0,0	0,0	83,3	74,0	79,16	211,92	99,61
Agosto	0,0	0,0	0,0	84,8	72,7	79,74	262,04	96,62
Septiembre	0,0	0,0	0,0	85,0	72,6	80,06	279,10	99,88
Octubre	0,0	0,0	0,0	85,0	72,5	91,37	172,21	104,43
Noviembre	0,0	0,0	0,0	85,0	72,5	98,80	141,40	105,70
Diciembre	0,0	0,0	0,0	85,1	72,3	106,98	184,32	103,84
MEDIA	0,00	0,00	0,00	84,80	78,00	81,18	198,10	114,33

PRECIO MEDIO GNC (IMPUESTOS INCLUIDOS)								
(Céntimos de Euro/Kg)								
Mes	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Enero	0,0	0,0	0,0	90,1	91,33	84,32	181,34	176,04
Febrero	0,0	0,0	0,0	90,2	91,35	84,38	191,23	153,60
Marzo	0,0	0,0	0,0	89,8	90,50	84,45	184,45	141,88
Abril	0,0	0,0	0,0	89,1	89,29	85,21	226,97	128,17
Mayo	0,0	0,0	0,0	89,8	89,53	85,45	201,80	118,00
Junio	0,0	0,0	0,0	89,6	89,45	85,23	188,33	108,73
Julio	0,0	0,0	0,0	89,7	85,28	88,19	215,40	109,25
Agosto	0,0	0,0	0,0	90,6	84,81	88,41	266,94	107,44
Septiembre	0,0	0,0	0,0	90,6	84,81	88,95	298,31	111,15
Octubre	0,0	0,0	0,0	91,0	84,44	99,93	196,01	114,38
Noviembre	0,0	0,0	0,0	91,4	84,5	107,03	156,20	116,51
Diciembre	0,0	0,0	0,0	91,4	84,43	115,85	190,75	113,86
MEDIA	0,00	0,00	0,00	90,26	87,48	91,45	208,14	124,92

Las cifras del transporte

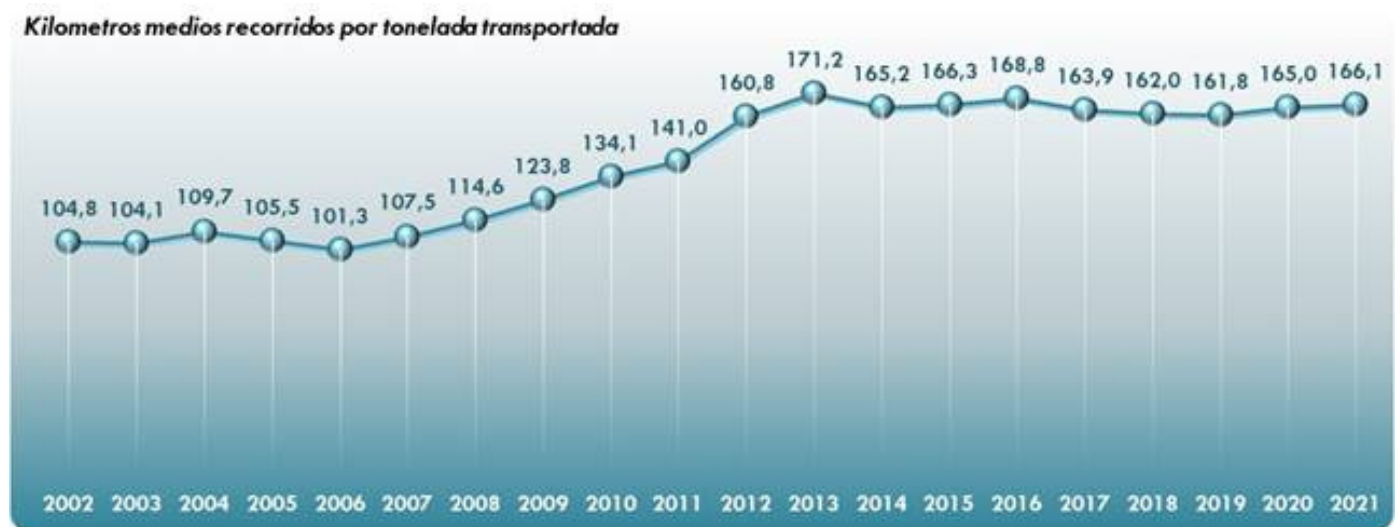
Los datos del Observatorio del Transporte y la Logística de España (OTLE) reflejan que el 96% de las mercancías se transportan por carretera en comparación con el resto de modos. En 2021 el transporte interior de mercancías supuso 319.275 millones de t-km, que se efectuaron mayoritariamente (66 %) en la Red de Carreteras del Estado.

Reparto modal transporte interior de mercancías. Año 2021



Las cifras del transporte

No obstante, la evolución del sector revela que aún no se ha logrado alcanzar los niveles previos a la crisis de 2007. En 2013 se abrió un periodo de recuperación, pero el nivel de mercancías transportadas crece de manera muy lenta y la irrupción de la pandemia del Covid-19 en 2020 supuso otro desplome para nuestra actividad. Añadido a esto, en febrero de 2022 se produjo la invasión de Rusia a Ucrania, agravando aún más la situación del sector, y en 2023 por el inicio de la guerra entre Israel y Gaza.



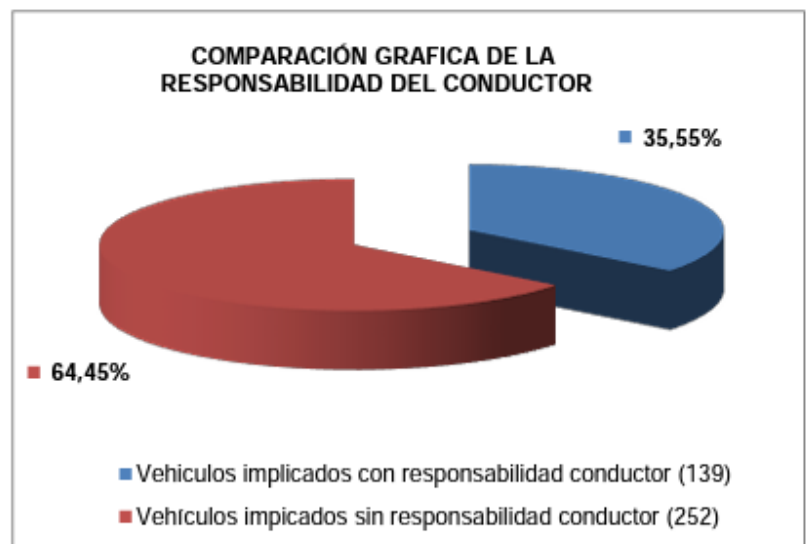
Este gráfico del OTLE muestra el recorrido medio por tonelada transportada por transportistas españoles, en kilómetros, para la serie histórica de 2002-2021.

Las cifras del transporte

A pesar de la formación y la profesionalidad de los conductores de las empresas de transporte de mercancías por carretera, nuestro sector es señalado en numerosas ocasiones como uno de los principales causantes de los accidentes. Sin embargo, tal y como reflejan los datos del Observatorio Social del MITMA, en el 64.45% de casos en los que un vehículo de transporte de mercancías o viajeros está implicado en un accidente, la responsabilidad no es el del conductor.

TIPO DE VEHÍCULOS IMPLICADOS

	AÑO 2018
Camiones rígidos	116
Vehículos articulados	190
Autobuses	49
Furgonetas	36
TOTAL	391



Rechazo a los peajes

Estas son algunas de las razones por las que el sector se opone a la implantación del pago por uso en las carreteras españolas:

- 1** El sector del transporte contribuye a las Arcas del Estado con más de 20.000 millones de euros anuales
- 2** El Ministerio de Transportes se ha comprometido a no aprobar esta medida si no cuenta con el consenso del sector
- 3** Ante la premisa de que el que contamina paga: según los datos de la Agencia Europea de Medio Ambiente el transporte solo supone el 5% de la contaminación
- 4** Efecto negativo para la economía: supondría el encarecimiento de los productos y dificultaría la exportación, lastrando la producción y el consumo
- 5** Incrementaría la circulación en las carreteras secundarias y, en consecuencia, aumentaría la siniestralidad
- 6** La medida responde a los intereses particulares de concesiones y constructoras
- 7** Sin transporte no hay suministro: el 85% de las mercancías se mueven por carretera y en camión

Rechazo a los peajes

Hay que tener en cuenta que en 2019 la recaudación total del Estado a través de impuestos a los carburantes ascendió a 19.804 millones de euros. En este caso, serían 12.264 millones de euros y 7.540 millones de IVA. Y esta cifra es 1.204 millones superior a lo recaudado en 2018, es decir, algo más del 6%.

Además, el transporte también contribuye con otros impuestos estrechamente ligados al uso del vehículo y a la actividad que desarrolla como son el visado (14,45 €), ITV (98.36 €), IVTM (269.52 €) o la revisión del tacógrafo (72.80 €). Sin ir más lejos, el impuesto sobre vehículos de tracción mecánica (IVTM), de carácter municipal, se cuantificó en 2017 en 2.328,1 millones de euros.

A menudo se utiliza como argumento para justificar la implantación de esta medida que otros europeos sí cuentan con una euroviñeta, pero hay que tener presente que estos Estados se quejan de que las flotas extranjeras no repostan combustible en sus países y utilizan las carreteras sin pagar, y como resultado deciden implantarla, quitando a la vez otros impuestos a sus ciudadanos y empresas. No ocurre lo mismo en España, donde los flotistas extranjeros aprovechan para repostar porque les resulta más económico.

Rechazo a los peajes

Esto significa que pagan el impuesto sobre hidrocarburos aquí, incluso en mayor proporción de lo que consumen en los tramos de carretera usados en España, y no en otros países.

España es un país periférico respecto al grueso de los mercados europeos y esto condiciona enormemente cualquier aumento de costes en el acercamiento de las mercancías a los mercados, reduciendo la competitividad de los productos españoles destinados a la exportación.

Otro aspecto que tomar en consideración son los famosos sistemas de pódicos para el control de paso y efectuar la facturación por el uso de las carreteras, es el enorme coste de implantación y mantenimiento del sistema que supone una merma importante de los ingresos previstos y que al final van a parar a las manos de los que aconsejan su uso.

Del mismo modo, los defensores de esta medida señalan que al igual que la aviación y el transporte marítimo, el transporte por carretera debería pagar una tasa por uso, pero se olvidan de que ni la aviación, ni el transporte marítimo, ni el ferrocarril han venido pagando el impuesto sobre el combustible.

Rechazo a los peajes

El Gobierno de Pedro Sánchez incluyó los peajes en el Plan de Recuperación pero, finalmente consiguió que la Unión Europea aceptase eliminarlos y no se implantarán en esta legislatura.

Sin embargo, la CETM seguirá vigilante, puesto que son muchas las razones por las que es inadmisibile que se implante el pago por uso en nuestro país. Los usuarios de las carreteras ya contribuyen a las Arcas del Estado con el impuesto sobre el combustible y una medida así supondría un pago doble.



Escasez de profesionales

La escasez de profesionales en nuestro sector es uno de los problemas más acuciantes. Recientemente un informe de la IRU refleja que la falta de conductores en Europa se duplicará en 2028 debido al abismo cada vez mayor entre los profesionales nuevos y los que se jubilan.

En nuestro país se calcula que en los próximos cinco años serán necesarios 20.000 conductores profesionales. Entre los motivos por los que se está produciendo este fenómeno se encuentran fundamentalmente la falta de relevo generacional, el auge del transporte de proximidad vinculado al crecimiento del comercio electrónico y las condiciones socioeconómicas que ofrece esta profesión que, en la actualidad, la hacen poco atractiva.

Mejorar las condiciones laborales es una de las tareas pendientes, facilitando el acceso a jóvenes y mujeres, para la cual es necesaria la implicación de los cargadores. Si bien, el CNTC alcanzó en diciembre de 2021 medidas como la prohibición de la realización de las labores de carga y descarga por parte del conductor, que entró en vigor el 2 de septiembre de 2022, y en la CETM confiamos en que contribuyan a dignificar la profesión.



Lo mismo ocurre con la reducción de los tiempos de espera (pactada en diciembre de 2021) con el objetivo de que la rebaja del tiempo por el que puede pedirse una indemnización lleve a los cargadores a mejorar este aspecto.

Por otra parte es necesario que se invierta en la enseñanza de nuevos profesionales, financiando y haciendo más accesible la obtención de los permisos que se requieren para conducir un vehículo pesado. Obtener el permiso puede llegar a suponer una inversión de 6.000 euros.

Hacen falta más iniciativas como las de la Junta de Castilla y León que, con la colaboración de FETRACAL, ha lanzado un proyecto piloto para fomentar la empleabilidad en el sector, sufragando hasta el 75% del coste de la obtención de los permisos C y C+E y del CAP. Este modelo podría ser un ejemplo a seguir en el resto de CC. AA. y, sin duda, ayudaría a atraer a los jóvenes y aquellas personas que están interesadas en la profesión, pero tienen dificultades para hacer frente a los gastos que implica.

Cabe destacar que, gracias a las negociaciones del CNTC, se ha acordado la creación de un grupo de trabajo para analizar la situación de la escasez de conductores y presentar una propuesta con posibles soluciones.

Multimodalidad

La Confederación, a través de CETM Multimodal, aboga por la colaboración entre los diferentes modos de transporte en la búsqueda para hacer más eficientes los servicios que prestan las empresas de transporte de mercancías por carretera.

Sin duda, el mar y la vía férrea ayudan a la carretera a salvar ciertos obstáculos tales como:

- La volatilidad de los precios del combustible
- El pago por uso (euroviñetas y peajes)
- Limitaciones sobre tiempos de trabajo y de conducción y descanso
- Exigencia del salario mínimo en países de la Unión Europea
- Restricciones a la circulación
- Costes y retorno de inversión en material móvil
- Aspectos medioambientales
- Pesos y dimensiones
- Sanciones y pérdida de honorabilidad

Multimodalidad

El objetivo número uno de CETM Multimodal es acercar al transportista de carretera a la multimodalidad, puesto que el barco o el ferrocarril no suponen una amenaza, al contrario, sirven de apoyo para el desarrollo del transporte de mercancías.

Es importante que las empresas de transporte por carretera ostenten el liderazgo y presenten a sus clientes alternativas que le garanticen un servicio de alta calidad como camino hacia la sostenibilidad. CETM Multimodal defiende la necesidad de implementar un plan de choque para el impulso del transporte multimodal que incluya incentivos para que el transportista por carretera utilice el ferrocarril e impulse la oferta con ayudas al lanzamiento de servicios multiciente. Igualmente CETM desde su pertenencia a la Asociación de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC Spain), apuesta por la colaboración entre la carretera y el barco, impulsando medidas como el ecobono marítimo .

Cabe destacar, que la asociación ha elaborado un 'Plan de promoción de la Multimodalidad' que será presentado a lo largo del año a la Administración y a los medios de comunicación.



Parkings seguros

La CETM, a través de su organización asociada ACTE, ha defendido y participado en el ámbito de la Unión Europea y nacional, distintas cuestiones relativas a la mejora de la seguridad de los operadores de transporte, muy especialmente en el campo de los conductores profesionales.

Como miembros del Grupo de Expertos en Áreas Seguras y Protegidas, dentro de la DGMOVE de la Comisión Europea, se ha detectado la necesidad de disponer más de 400.000 plazas/noche de estacionamiento seguro, para proteger unas pérdidas de más de 8.000 millones de euros/año, producidas por incidentes que se realizan fuera de estas zonas seguras.

Entre otras medidas, podríamos destacar tres áreas de trabajo en las que se ha destacado su intervención:

1 **NORMATIVO**

Se ha participado en la actualización y definición de la Legislación comunitaria (Paquete de Movilidad I y desarrollo) y la publicación de un Reglamento Delegado (Abril 2022), orientado a:

1. Mejorar las condiciones de trabajo de los conductores
2. Mejorar las condiciones de la seguridad vial

3. Proteger de actos delictivos
4. Proteger de amenazas a la carga de los vehículos
5. Establecer normas y procedimientos de certificación de las Áreas de Aparcamiento Seguras y Protegidas

2 ECONÓMICO-FINANCIERO

Se ha participado en la promoción y publicación de fondos, nacionales y europeos para la modernización de infraestructuras de transporte (aparcamientos), dentro de las Redes Básicas de Transportes.

1. Fondos Nacionales (MITMA), con más de 20 millones de euros para la mejora y/o creación de áreas de estacionamiento seguro dentro del territorio nacional (Acuerdos 2021, del Comité Nacional del Transporte CNTC, con el Ministerio de Transportes).

2. Fondos Europeos (Unión Europea), de 120 millones de euros en 2021 y de más de 250 millones de euros en 2022, en la financiación del Mecanismo de Conectar Europa (CEF 2 Transporte), para mejorar la red de Zonas de Aparcamiento Seguras en la UE.

3

INFRAESTRUCTURAS COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS

Se ha trabajado y se está participando actualmente en el Desarrollo y Despliegue en Europea de las Áreas de Infraestructuras de Combustibles Alternativos (AFIR).

Dentro del ámbito de la Transición Ecológica, a través del denominado Paquete For Fit 55 (Objetivo 2030), el Grupo de Expertos en Áreas Seguras y Protegidas, se está trabajando para que en la definición de los objetivos del futuro Reglamento, se establezcan las Infraestructuras de recarga y repostaje de vehículos industriales (furgonetas, camiones y autobuses), ubicadas dentro de las Áreas de Estacionamiento Seguro y Protegido, determinadas por el Reglamento Delegado mencionado en el punto 1, con los siguientes criterios:

1. Estaciones de recarga eléctrica, al menos cada 60 kilómetros
2. Estaciones de repostaje de hidrógeno, al menos cada 200 kilómetros
3. Estaciones de repostaje de gas metano licuado, al menos cada 300 kilómetros.

Los conflictos bélicos, la inflación o el parón por la convocatoria de elecciones han dado lugar a que 2023 sea un año de pocos cambios y parece que en 2024 la incertidumbre seguirá siendo la palabra más utilizada. Sin embargo, sí hay algo certero y es que las empresas y autónomos del transporte de mercancías por carretera seguirán prestando sus servicios para que todo siga funcionando.



En este nuevo año tendremos que seguir enfrentando dificultades, pero la CETM seguirá trabajando para allanar el camino. Tal y como se ha detallado en este dossier, nuestra organización siempre ha apostado por mantener el diálogo con el Ministerio de Transportes y Movilidad con el único objetivo de alcanzar nuevas medidas que ayuden a garantizar la supervivencia de las empresas y autónomos del sector. Nuestro compromiso es firme.

Aprovecho estas líneas para agradecer el apoyo de nuestros asociados y también la cobertura que los medios de comunicación nos ofrecen, puesto que juegan un papel fundamental para trasladar la relevancia de las empresas de transporte y sus profesionales.

Ovidio de la Roza, presidente de la CETM



Departamento de comunicación



Correo y teléfono

prensa@cetm.es

91 744 47 39 / 618 94 03 89



Sede de la CETM

C/ López de Hoyos, 322

28043 Madrid

