

**EL TRANSPORTE QUE NOS UNE**  
unidad, orgullo y futuro



**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
- 41** organizaciones de ámbito provincial



## SEGUIMOS SUMANDO

En la CETM seguimos creciendo y reforzando nuestra capacidad de representación con la incorporación de dos nuevas asociaciones: ASEMPRE y ALTRADIME. Su integración supone un paso más en nuestro compromiso de representar de forma sólida y unida a todo el tejido empresarial del transporte de mercancías por carretera.

Cada nueva incorporación nos hace más fuertes y más diversos. Porque en la CETM caben todas las voces del sector, y trabajamos para que cada una de ellas cuente y se escuche. Creemos en una organización que une, impulsa y defiende los intereses comunes del sector.

### ALTRADIME



Es la Asociación Leonesa de Empresarios de Transporte. Cuenta con más de 45 años de experiencia y 200 asociados.

### ASEMPRE



Es la Asociación Profesional de Empresas de Reparto y Manipulación de Correspondencia fundada en 1981.

# 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.

## CETM ANIMALES VIVOS



Nace ante la necesidad de asesorar, defender y mejorar el transporte de animales vivos, alimentación animal y SANDACH.

## CEFTRAL



Dedicada al desarrollo y organización de la formación profesional en el sector del transporte y la logística.

## CETM CISTERNAS



Constituida para defender los intereses de las empresas dedicadas al transporte en vehículos cisterna (químicos, gases, alimenticios, etc.)

## CETM FRIGORÍFICOS



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

# ORGANIZACIONES NACIONALES



## CETM MULTIMODAL

Su objetivo es fomentar la colaboración entre modos para mejorar la competitividad del transporte de mercancías.



## 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, comprometida con su profesionalización

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 asociaciones europeas: EUROTRA (Formación), EUROPLATFORMS (Centros Logísticos) y FEDEMAC (Mudanzas)
- Plataforma para la Promoción de los Combustibles Renovables
- Comisión Paritaria de Transporte de Mercancías por Carretera (FUNDAE)
- Patronato de la Fundación CETMO

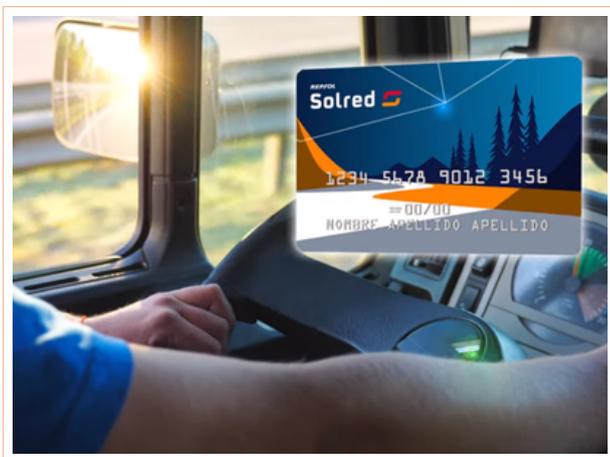
La CETM es interlocutor del sector del transporte de mercancías por carretera con los agentes sociales, las Organizaciones Sindicales Comisiones Obreras (CC.OO) y Unión General de Trabajadores (UGT), siendo firmante del Acuerdo General Laboral de ámbito estatal.

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.



## 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:



Dentro del acuerdo Solred-CETM, nuestros asociados pueden beneficiarse de grandes descuentos en combustible



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

## SERVICIOS

SINTRA ha establecido un acuerdo con SERVIREAC (Servicio de Remolcaje Especializado en Autocares y Camiones) para ofrecer a sus asociados un servicio integral de asistencia en carretera para vehículos industriales y vehículos ligeros.

SERVIREAC cuenta con una red de más de 170 empresas colaboradoras, una flota de más de 500 grúas y 255 vehículos taller, lo que garantiza una cobertura nacional e internacional eficiente y rápida. Estos son sus principales servicios:

- ⚙️ REMOLCAJE
- ⚙️ RESCATE
- ⚙️ REPARACIÓN MECÁNICA IN SITU
- ⚙️ SERVICIOS DE NEUMÁTICOS
- ⚙️ RECUPERACIÓN DE SINIESTROS
- ⚙️ RECOLOCACIÓN DE CARGAS
- ⚙️ ATENCIÓN AL CONDUCTOR



## 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.

## NUEVA ALIANZA

Orange, del grupo MasOrange, y la Confederación Española de Transporte de Mercancías han firmado un acuerdo de colaboración para la mejora de las comunicaciones de uno de los sectores clave para la economía española: el transporte.



Gracias a esta colaboración, Orange pondrá a disposición de los asociados de CETM una oferta completa de soluciones de telecomunicaciones entre las que se incluye servicios móviles personalizados, conexión fija de alta velocidad (FTTH) o centralita virtual (Digital Centrex).

Además, el acuerdo está diseñado para adaptarse a los distintos perfiles dentro del sector: desde empresarios hasta empleados y transportistas.

# PRESENCIA DIGITAL

Durante dos años consecutivos que ha durado un estudio, la CETM se ha posicionado entre las organizaciones empresariales con mejor presencia digital, ocupando el número 7 del ranking general, siendo la única organización del sector presente en la 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 ha situado 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 ★

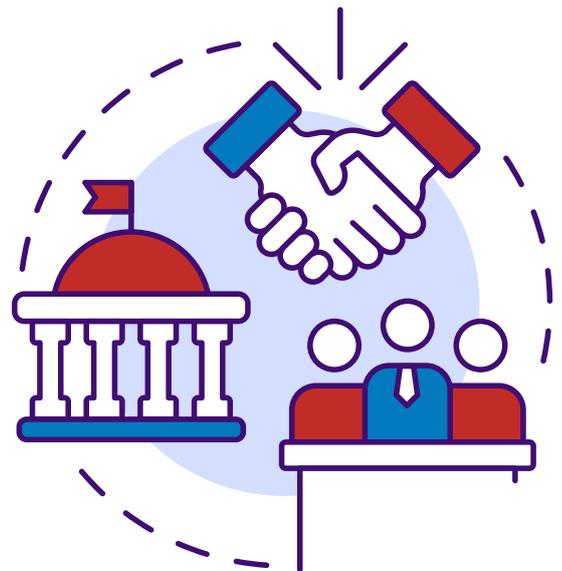
★ **19** de las organizaciones con mejores prácticas en Twitter

# DIALÓGO 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 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:



# DIALÓGO 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

## 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

## CLÁUSULA REVISIÓN PRECIOS GASÓLEO

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

## LEY CONTRA LA MOROSIDAD

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

## 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

# DIÁLOGO Y NEGOCIACIÓN

## BUZÓN DE DENUNCIAS

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

## LEY DE LA CADENA DEL TRANSPORTE

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

## BONIFICACIÓN COMBUSTIBLES

Descuentos por litro de combustible en diferentes etapas y cuantías

## AYUDAS AL ABANDONO

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

## PEAJES

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

## AYUDAS DIRECTAS POR VEHÍCULO

# DIALÓGO 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.

# DIALÓGO 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.

## DIALÓGO 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.

# DIALÓGO 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 mantuviera para el transporte profesional por carretera y se llevó a cabo en dos fases:

## DIALÓGO 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.

## DIALÓGO Y NEGOCIACIÓN

En 2024, la CETM ha mantenido su firme compromiso con el diálogo como vía para alcanzar avances que permitan al sector del transporte de mercancías por carretera hacer frente a un entorno marcado por la incertidumbre.

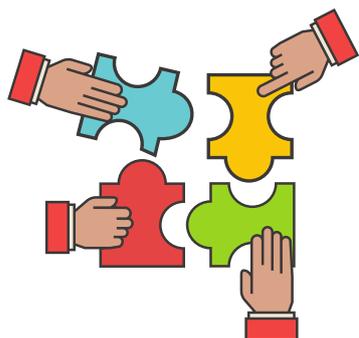
La organización ha seguido trabajando junto al nuevo equipo del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, encabezado por Óscar Puente, con el objetivo de retomar los temas que habían quedado pendientes y dar respuesta a las nuevas necesidades del sector.

Uno de los momentos más delicados del año se produjo en febrero, con motivo de las protestas de los agricultores en diversos países europeos, especialmente en Francia y en España. La CETM reaccionó con rapidez, trasladando la preocupación del sector ante las autoridades competentes y denunciando públicamente las graves consecuencias que estos bloqueos tuvieron para las empresas de transporte: pérdidas económicas, interrupciones en los servicios y riesgos para la seguridad de los conductores profesionales.

La presión institucional ejercida desde la Confederación contribuyó a que se adoptaran medidas excepcionales, como la flexibilización de ciertas restricciones y tiempos de conducción, aliviando parcialmente el impacto para los transportistas.

## DIALÓGO Y NEGOCIACIÓN

A lo largo del año, la CETM ha seguido participando activamente en reuniones institucionales, reclamando mejoras como el impulso a la transformación de flotas, el acceso a ayudas específicas (abandono de la actividad, digitalización, etc.), y defendiendo una transición energética justa.



Uno de los hitos más relevantes del año fue el acuerdo alcanzado en octubre entre la CETM y los sindicatos CCOO y UGT para solicitar al Gobierno la jubilación anticipada para los conductores profesionales. Este acuerdo, que incluía también medidas de seguridad como reconocimientos médicos obligatorios y controles de alcohol y drogas, evitó una huelga convocada por los sindicatos.

Sin embargo, finalmente UGT decidió no firmar la solicitud conjunta para iniciar el procedimiento de aplicación de coeficientes reductores en la edad de jubilación, argumentando que era preferible esperar a la publicación de un nuevo Real Decreto que estableciera un marco legal más claro.

## DIALÓGO Y NEGOCIACIÓN



#TransporteConCorazón



Uno de los sucesos más destacados del año fue la DANA, que afectó gravemente a varias regiones de España en octubre de 2024.

Ante esta situación, la CETM actuó desde el primer momento como canal de información clave para sus asociados.

A través de sus redes sociales y comunicaciones directas, ofreció información actualizada en tiempo real sobre alertas meteorológicas emitidas por AEMET, cortes de carreteras, recomendaciones de seguridad y protocolos de actuación.

Además, trasladó a las autoridades las principales preocupaciones del sector ante los daños sufridos por las empresas de transporte, reclamando medidas de apoyo específicas.

La Confederación también canalizó información sobre ayudas disponibles y colaboró en la difusión de iniciativas solidarias impulsadas por los transportistas, convirtiéndose en un auténtico puente entre las empresas, las administraciones y la ciudadanía en una situación de emergencia.

## SITUACIÓN EN 2025

A lo largo de 2025, la actividad del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible ha estado marcada por importantes cambios en su estructura, que han ralentizado el avance en cuestiones clave para el sector.

La incorporación de Rocío Báguena como secretaria general de Transporte Terrestre, Sara Hernández del Olmo como secretaria general de Movilidad Sostenible y Elena Atance como directora general de Transporte por Carretera ha supuesto un nuevo escenario institucional.

Durante el año, una de las cuestiones más sensibles ha sido la posible equiparación del impuesto del gasóleo con el de la gasolina, medida que ha generado preocupación en el sector. La CETM ha contribuido activamente con el envío al Gobierno de un estudio detallado que alerta sobre los efectos negativos que dicha equiparación tendría en las empresas de transporte y en la economía en general.

Asimismo, se resolvió con éxito un problema relacionado con el límite de módulos que afectaba a muchos profesionales del sector, evitando un perjuicio económico importante.

# SITUACIÓN EN 2025

Por último, fruto de la petición del CNTC del que forma parte la CETM, el Ministerio de Transportes lanzó la campaña institucional 'La carretera siempre tiene salidas', destinada a atraer nuevos conductores profesionales ante la creciente dificultad para renovar la plantilla.



Ahora el Ministerio de Transportes está estudiando la puesta en marcha de un plan de ayudas de hasta 2.000 euros para la obtención de permisos de conducir de camión y autobús, con el objetivo de incentivar la incorporación de nuevos profesionales.

## UNA NUEVA ETAPA

La Asamblea General de la CETM celebrada en mayo de 2025 ha supuesto un punto de inflexión para la organización y para todo el sector del transporte de mercancías por carretera.

Tras una etapa marcada por el liderazgo y compromiso de Ovidio de la Roza, que culmina con un legado sólido y una referencia para todos, la presidencia ha sido asumida por Carmelo González, presidente del CNTC y FETRAZ.

El nuevo presidente ha presentado una visión clara y optimista para afrontar los grandes desafíos del sector y en la CETM hemos escogido el lema 'El transporte que nos une: unidad, orgullo y futuro', para recoger esta declaración de intenciones.



# UNA NUEVA ETAPA

Este lema no es solo un eslogan, sino un llamado a la acción para reconstruir la confianza y la cohesión en una industria que es esencial para la sociedad.

La unidad, en palabras del nuevo presidente, es el pilar fundamental para superar dificultades históricas como la escasez de conductores, la necesidad de una formación profesional de calidad, la creación de áreas de descanso seguras, la transición ecológica, la digitalización, la mejora de infraestructuras, y la lucha contra la excesiva regulación y las restricciones injustificadas.

Carmelo González aspira a reforzar la cohesión del sector, devolver el orgullo de pertenencia a todos sus profesionales y mirar con esperanza al futuro.

Con este nuevo liderazgo, la CETM se reafirma como una organización abierta, comprometida y preparada para seguir definiendo con firmeza los intereses del sector.

**EL TRANSPORTE QUE NOS UNE**  
 **unidad, orgullo y futuro**

# PRINCIPALES DESAFÍOS

## ESCASEZ DE CONDUCTORES

La falta de conductores profesionales sigue siendo uno de los mayores retos del transporte de mercancías por carretera. Lejos de mejorar, las previsiones apuntan a que la situación se agravará en los próximos años si no se toman medidas urgentes: el déficit de conductores podría duplicarse en 2028 debido al envejecimiento de la plantilla y la escasa incorporación de jóvenes y mujeres al sector.

## LEY DE LA CADENA DE TRANSPORTE

Aunque la Ley de la Cadena de Transporte representó un avance fruto del diálogo entre el sector y la Administración, aún quedan aspectos clave por abordar para que cumpla su función de forma efectiva.

La dificultad para trasladar los incrementos de costes a los cargadores, especialmente en contratos verbales, compromete gravemente la rentabilidad de muchas empresas. Es necesario revisar y reforzar la normativa para proteger de forma real y efectiva a los transportistas.

Urge mejorar la Ley del Contrato de Transporte, introducir mecanismos que eviten los abusos, limitar la excesiva subcontratación y garantizar unas condiciones de competencia equilibradas.

# PRINCIPALES DESAFÍOS

## AUMENTO DE LA FISCALIDAD

El transporte de mercancías por carretera afronta con inquietud los planes del Gobierno para equiparar progresivamente el impuesto sobre el gasóleo al de la gasolina, una medida que, de aplicarse, tendría un fuerte impacto en los costes operativos del sector. A esto se suman otras amenazas fiscales, como los anuncios reiterados de nuevos modelos de tarificación por uso o las tasas derivadas del acceso a las zonas de bajas emisiones (ZBE) en entornos urbanos. No es razonable castigar con nuevas cargas a un colectivo que ya contribuye con más de 20.000 millones de euros anuales a las Arcas Públicas.

## AUMENTO DE MASAS Y DIMENSIONES

La modificación del límite de masas y dimensiones fue un compromiso alcanzado entre el CNTC y el Ministerio de Transportes. Sin embargo, su implementación se ha visto retrasada sin una explicación clara, lo que genera incertidumbre en el sector.

Desde la CETM se insiste en la necesidad de aplicar esta medida de forma gradual, estableciendo un periodo de transición que permita a las empresas adaptar sus flotas a los nuevos requisitos técnicos sin poner en riesgo su viabilidad. Además, se subraya la importancia de que los cargadores asuman su parte en cuanto a los costes que conlleva este cambio.

# PRINCIPALES DESAFÍOS

## TRANSICIÓN ECOLÓGICA

La descarbonización del transporte de mercancías por carretera es uno de los grandes desafíos del sector. Desde la CETM apoyamos ese objetivo común, pero exigimos que el proceso sea realista, progresivo, justo y acompañado.

Realista, porque debe permitir seguir prestando un servicio esencial para la economía y la sociedad. Progresivo, porque requiere plazos asumibles y adecuados al ritmo de desarrollo tecnológico. Justo, porque debe respetar la neutralidad tecnológica, sin imponer soluciones únicas. Y acompañado, porque necesita de incentivos eficaces para renovar las flotas y de inversiones en infraestructuras que hoy no existen como puntos de recarga o repostaje alternativo.

Además, la apuesta por una mayor participación del ferrocarril en el transporte de mercancías no puede hacerse en detrimento del transporte por carretera. Ambos modos deben poder convivir de forma complementaria, garantizando la competitividad y capacidad de respuesta del transporte por carretera.

En este contexto, el Fondo Social para el Clima debe destinar una parte significativa de sus recursos al transporte profesional, con ayudas específicas a la renovación de flotas y a la adaptación tecnológica de las empresas, para que ninguna de ellas se quede fuera.



# PRINCIPALES DESAFÍOS

## INFRAESTRUCTURAS

La falta de infraestructuras adecuadas sigue lastrando la eficiencia y competitividad del transporte de mercancías por carretera en España.

Las infraestructuras viarias son clave para garantizar la cohesión territorial, social y económica del país. Por ello, es imprescindible que el Estado y las Comunidades Autónomas destinen los fondos necesarios no solo para ampliar la red de carreteras, sino también para su correcto mantenimiento. No podemos avanzar hacia un modelo logístico moderno si circulamos por vías obsoletas o deterioradas.

## RESTRICCIONES DE TRÁFICO

Nos oponemos a las restricciones aplicadas sin justificación en franjas horarias de baja intensidad de tráfico o aquellas que afectan a productos perecederos, poniendo en riesgo la cadena de suministro.

También rechazamos las que dificultan la conciliación y el bienestar de los conductores profesionales o complican innecesariamente el trabajo de quienes garantizan el abastecimiento de toda la sociedad. El transporte necesita corredores específicos en los que se garantice la libre circulación de camiones las 24 horas del día, los 365 días del año, para asegurar un servicio continuo, eficaz y competitivo.

# PRINCIPALES DESAFÍOS

## DIGITALIZACIÓN

La digitalización ya no es una opción: es una necesidad estratégica para avanzar hacia un transporte de mercancías por carretera más eficiente, competitivo y sostenible. Sin embargo, este proceso requiere apoyo económico, formación específica para conductores y gestores y mejora de la conectividad.

En este camino, no se entiende que el Documento de Control Electrónico (e-CMR) no sea ya obligatorio a nivel nacional. Su implantación inmediata es clave para modernizar el sector: reduce costes administrativos, mejora la trazabilidad, aporta seguridad jurídica y contribuye a la transición ecológica eliminando el uso del papel.

## CLÁUSULA COMBUSTIBLE

Desde la CETM seguimos reclamando que la cláusula de revisión del precio del transporte por variación del coste del combustible sea más flexible y realista, y que su aplicación pueda ligarse directamente al Observatorio de Costes del Ministerio.

De este modo, el porcentaje a aplicar se ajustaría automáticamente a la evolución real del mercado, reflejando con mayor precisión la situación que viven las empresas en cada momento.

# XX CONGRESO DE LA CETM

La Confederación Española del Transporte de Mercancías (CETM) celebrará el XX Congreso Nacional de Empresarios de Transporte en Gijón, concretamente en el recinto ferial 'Luis Adaro', del 20 al 22 de mayo de 2026.



Este evento, organizado por la CETM cada dos años, reúne a profesionales, empresas, administraciones y expertos del ámbito logístico y del transporte, consolidándose como un espacio clave para el análisis, el debate y la proyección de futuro del sector.

Gijón, ciudad acogedora, dinámica y estratégicamente situada gracias a su puerto, su industria y su conexión con el resto del país, será el escenario ideal para reflexionar juntos sobre los grandes retos y oportunidades del transporte de mercancías por carretera.

# LAS CIFRAS DEL TRANSPORTE

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:



Empresas de transporte público de mercancías

**104.198**

Vehículos pesados autorizados

**290.687**

Vehículos ligeros autorizados

**119.474**

Fuente: Registro general Ministerio de Transportes

# LAS CIFRAS DEL TRANSPORTE



El transporte representa el

**4.8%**

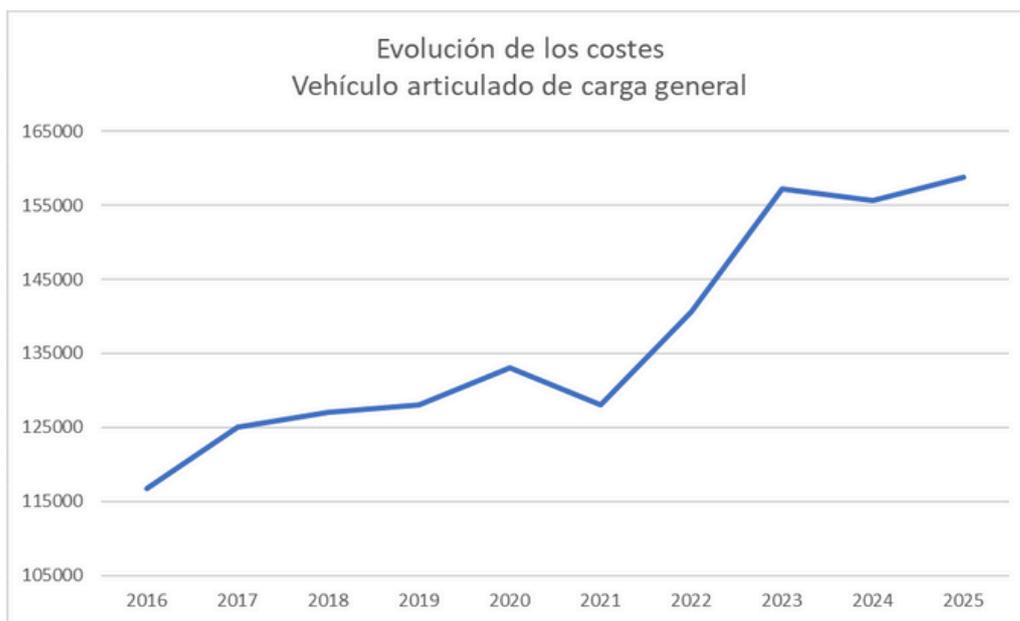
del PIB



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

Los costes del transporte por carretera han tenido altibajos en las últimas dos décadas, con incrementos notables en años como 2000, 2007 y 2010. Desde 2021 hasta finales de 2022, se registró un fuerte aumento, impulsado principalmente por el encarecimiento del combustible y la inflación general. Aunque en 2023 y 2024 los costes se han estabilizado, permanecen por encima de los niveles previos a la pandemia.

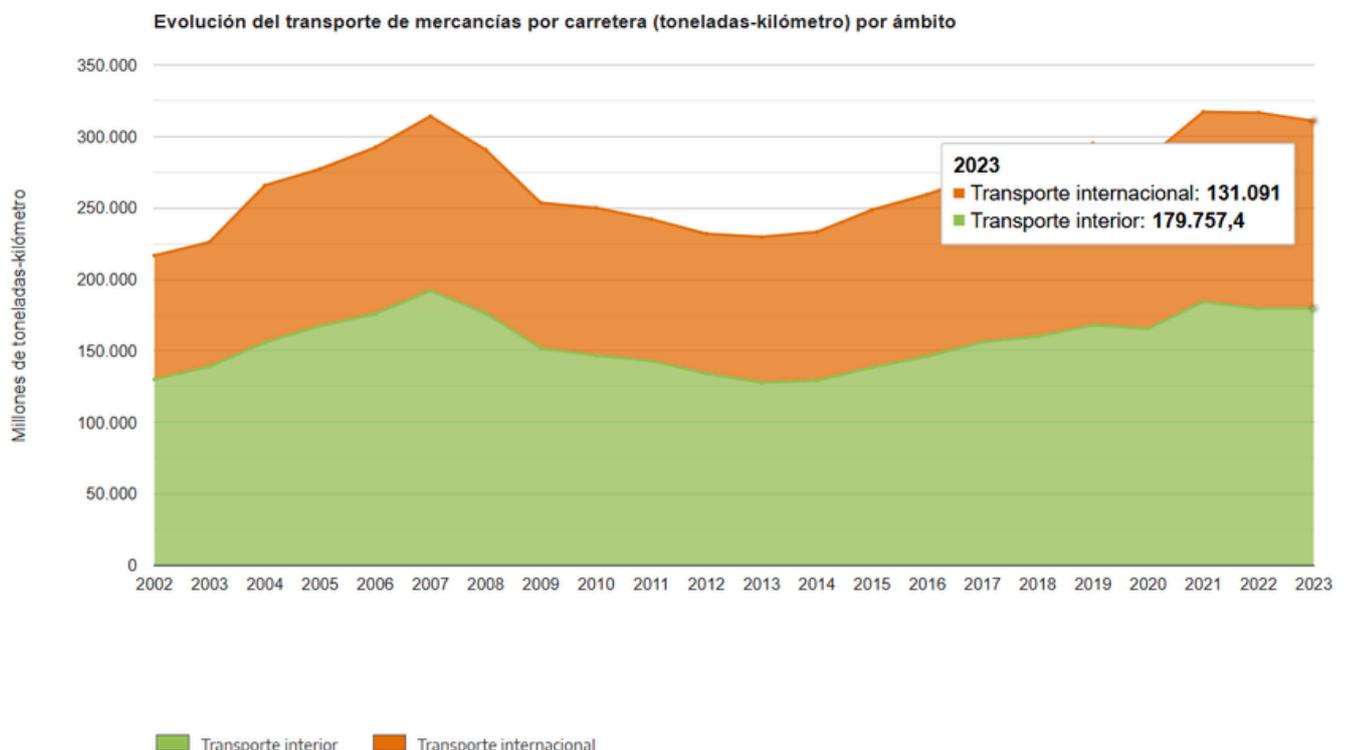


Fuente: Observatorio de costes Ministerio de Transportes

Además del combustible, otras partidas como los seguros, el mantenimiento, los neumáticos, y los costes laborales también han experimentado aumentos importantes, contribuyendo a la presión sobre la rentabilidad del sector.

## LAS CIFRAS DEL TRANSPORTE

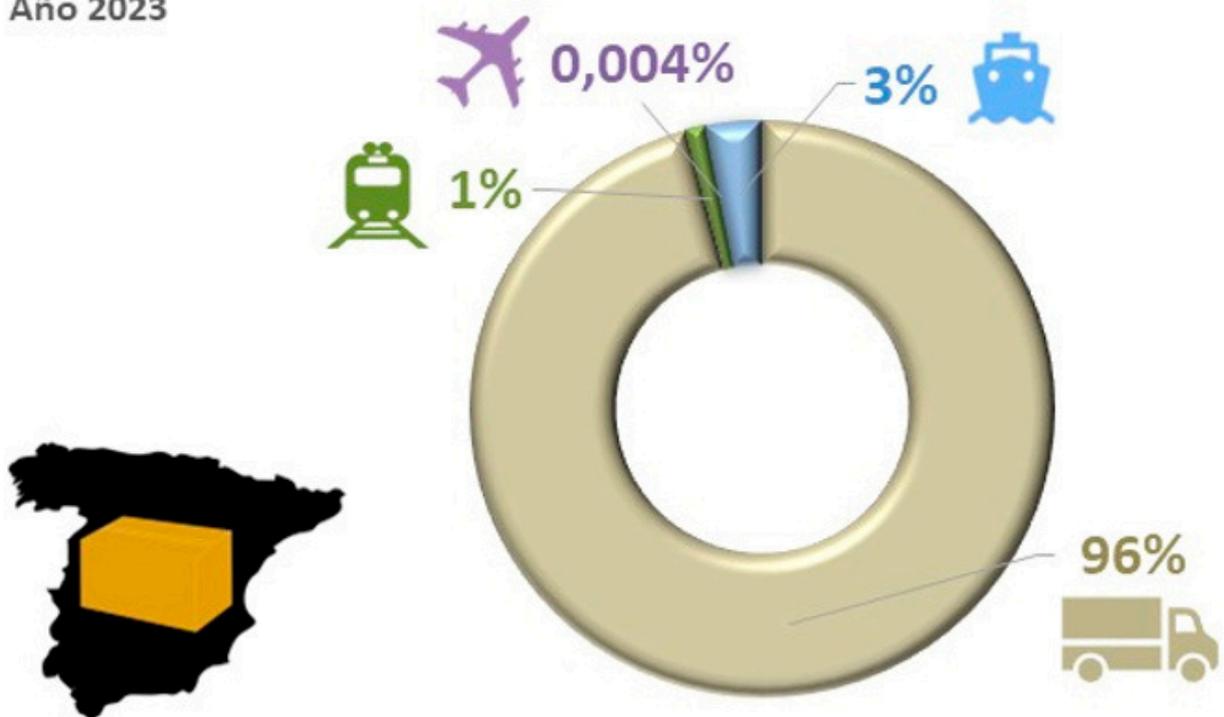
La Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera muestra la evolución del transporte de mercancías por carretera (toneladas-kilómetro) por ámbito que, en 2023, fue de 310.848,40 millones de toneladas por kilómetro, frente a 316.729,68 millones de toneladas por kilómetro que se transportaron en 2022.



# 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 los modos, tal y como se observa en el siguiente gráfico:

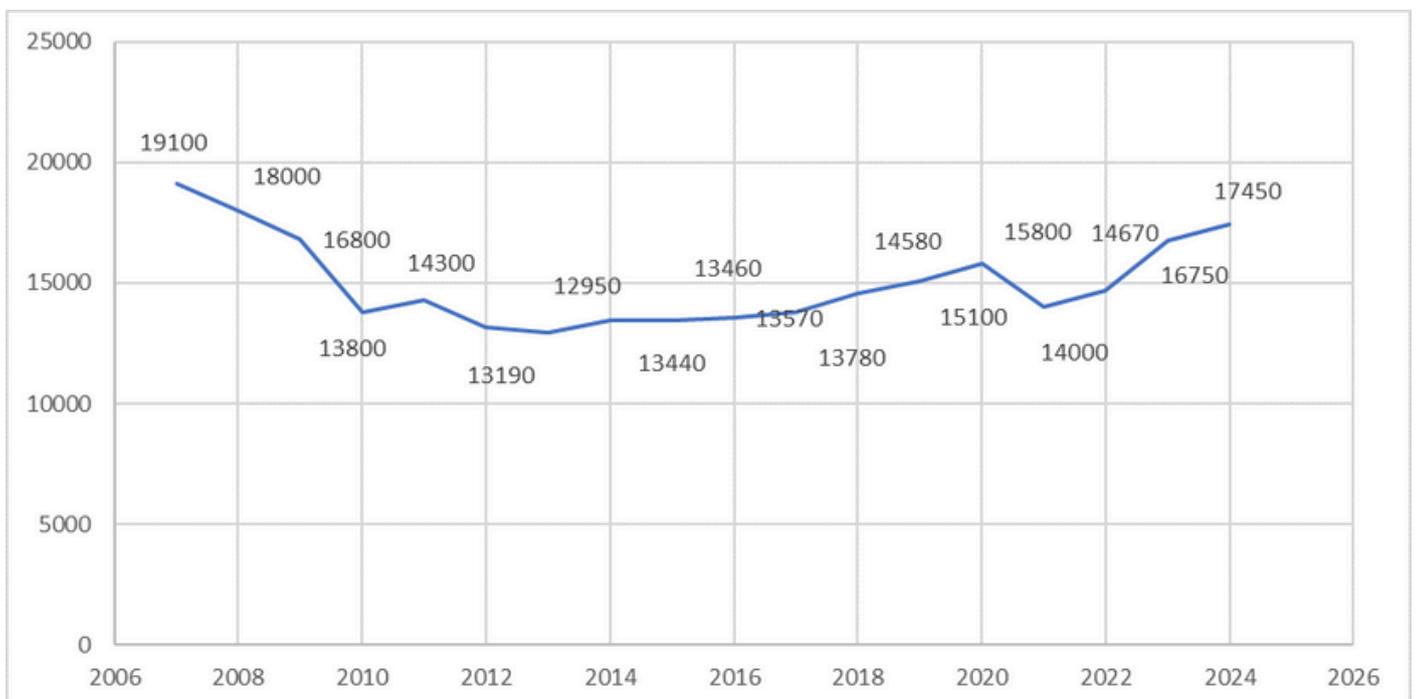
Reparto modal transporte interior de mercancías (toneladas)  
Año 2023



## LAS CIFRAS DEL TRANSPORTE

En cuanto a la facturación, esta gráfica refleja que el sector del transporte de mercancías por carretera cerró 2024 con una facturación de 17.450 millones, lo que supone un incremento del 4.18 % 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.



# LAS CIFRAS DEL TRANSPORTE

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

Mes	PRECIO MEDIO GASOIL (IMPUESTOS INCLUIDOS)							
	(Céntimos de Euro/Litro)							
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Enero	116,18	115,81	124,09	109,69	138,76	168,77	149,16	148,71
Febrero	114,28	120,36	120,27	114,00	147,08	162,26	154,39	149,86
Marzo	113,70	122,85	111,28	118,38	176,82	156,89	154,05	145,44
Abril	116,79	124,47	101,83	118,18	183,08	150,52	155,22	140,63
Mayo	121,91	125,78	98,97	120,61	188,00	141,89	150,10	
Junio	123,10	120,74	102,37	123,55	203,62	142,95	146,71	
Julio	122,53	121,04	105,77	126,37	197,14	146,23	149,28	
Agosto	122,91	120,4	106,03	126,45	184,67	159,16	144,98	
Septiembre	124,64	121,51	103,91	128,01	186,50	166,14	138,18	
Octubre	127,64	121,45	102,69	135,51	192,52	166,12	138,38	
Noviembre	124,42	121,54	102,76	138,13	189,26	158,95	141,00	
Diciembre	115,71	122,6	106,49	134,70	168,31	150,88	143,63	
<b>MEDIA</b>	<b>120,32</b>	<b>121,546</b>	<b>107,21</b>	<b>124,47</b>	<b>179,65</b>	<b>155,90</b>	<b>147,09</b>	<b>146,16</b>

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 56.483 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, GNL, GNC, biodiésel y bioetanol.

PRECIO MEDIO GLP (IMPUESTOS INCLUIDOS)								
(Céntimos de Euro/lit)								
Mes	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Enero	0,0	66,0	72,7	68,00	85,33	101,23	93,38	94,63
Febrero	0,0	67,2	72,7	69,57	87,03	100,54	93,78	95,20
Marzo	0,0	69,0	70,0	71,59	92,34	99,24	94,32	95,88
Abril	0,0	70,9	67,1	72,56	97,98	97,08	95,00	95,93
Mayo	0,0	69,0	66,7	72,85	100,34	94,59	95,46	
Junio	0,0	72,6	66,6	73,52	103,27	93,20	94,89	
Julio	0,0	71,8	66,6	75,63	105,32	91,97	95,29	
Agosto	0,0	71,5	66,5	77,46	104,67	92,71	95,73	
Septiembre	0,0	71,4	66,5	78,69	104,51	94,06	95,21	
Octubre	0,0	72,1	66,4	81,41	103,62	94,97	94,38	
Noviembre	0,0	72,5	66,4	84,19	104,44	94,78	94,36	
Diciembre	0,0	72,5	66,7	84,89	103,52	93,83	94,38	
<b>MEDIA</b>	<b>0,00</b>	<b>70,54</b>	<b>67,88</b>	<b>75,86</b>	<b>99,36</b>	<b>95,68</b>	<b>94,68</b>	<b>95,41</b>

PRECIO MEDIO GNL (IMPUESTOS INCLUIDOS)								
(Céntimos de Euro/Kg)								
Mes	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Enero	0,0	85,5	85,0	72,3	177,94	162,86	102,67	131,66
Febrero	0,0	85,6	84,9	72,2	183,23	142,88	96,66	139,90
Marzo	0,0	85,3	84,6	72,2	178,44	130,14	94,36	137,15
Abril	0,0	84,2	82,0	73,2	213,60	119,14	104,51	128,32
Mayo	0,0	85,3	81,6	74,0	193,44	108,03	108,09	
Junio	0,0	83,7	81,4	74,1	179,55	98,87	114,00	
Julio	0,0	83,3	74,0	79,2	211,92	99,61	114,49	
Agosto	0,0	84,8	72,7	79,7	262,04	96,62	116,62	
Septiembre	0,0	85,0	72,6	80,1	279,10	99,88	118,90	
Octubre	0,0	85,0	72,5	91,4	172,21	104,43	118,44	
Noviembre	0,0	85,0	72,5	98,8	141,40	105,70	123,33	
Diciembre	0,0	85,1	72,3	107,0	184,32	103,84	129,45	
<b>MEDIA</b>	<b>0,00</b>	<b>84,80</b>	<b>78,00</b>	<b>81,18</b>	<b>198,10</b>	<b>114,33</b>	<b>111,79</b>	<b>134,26</b>

# LAS CIFRAS DEL TRANSPORTE

PRECIO MEDIO GNC (IMPUESTOS INCLUIDOS)								
(Céntimos de Euro/Kg)								
Mes	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Enero	0,0	90,1	91,3	84,32	181,34	176,04	112,58	141,75
Febrero	0,0	90,2	91,4	84,38	191,23	153,60	107,22	147,33
Marzo	0,0	89,8	90,5	84,45	184,45	141,88	104,28	145,36
Abril	0,0	89,1	89,3	85,21	226,97	128,17	113,66	136,24
Mayo	0,0	89,8	89,5	85,45	201,8	118,00	118,09	
Junio	0,0	89,6	89,5	85,23	188,33	108,73	123,34	
Julio	0,0	89,7	85,3	88,19	215,4	109,25	125,72	
Agosto	0,0	90,6	84,8	88,41	266,94	107,44	126,06	
Septiembre	0,0	90,6	84,8	88,95	298,31	111,15	130,18	
Octubre	0,0	91,0	84,4	99,93	196,01	114,38	128,86	
Noviembre	0,0	91,4	84,5	107,03	156,2	116,51	133,41	
Diciembre	0,0	91,4	84,4	115,85	190,75	113,86	140,13	
<b>MEDIA</b>	<b>0,00</b>	<b>90,26</b>	<b>87,48</b>	<b>91,45</b>	<b>208,14</b>	<b>124,92</b>	<b>121,96</b>	<b>142,67</b>

PRECIO MEDIO BIODIESEL (IMPUESTOS INCLUIDOS)								
(Céntimos de Euro/lit)								
Mes	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Enero	0,0	0,0	0,0	108,18	136,59	165,60	145,26	144,73
Febrero	0,0	0,0	0,0	112,23	144,66	160,87	150,99	144,44
Marzo	0,0	0,0	0,0	116,77	173,61	157,07	150,05	141,46
Abril	0,0	0,0	0,0	116,48	179,81	150,39	151,16	138,06
Mayo	0,0	0,0	0,0	118,63	185,37	141,97	145,63	
Junio	0,0	0,0	0,0	122,26	200,01	143,09	143,61	
Julio	0,0	0,0	0,0	125,36	192,84	146,18	147,12	
Agosto	0,0	0,0	0,0	125,12	179,48	158,31	141,50	
Septiembre	0,0	0,0	0,0	126,24	181,48	164,23	134,78	
Octubre	0,0	0,0	101,1	134,22	187,74	162,28	136,27	
Noviembre	0,0	0,0	100,8	136,41	184,13	154,80	139,49	
Diciembre	0,0	0,0	105,2	132,46	163,74	146,08	142,00	
<b>MEDIA</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>102,35</b>	<b>122,86</b>	<b>175,79</b>	<b>154,24</b>	<b>143,99</b>	<b>142,17</b>

# LAS CIFRAS DEL TRANSPORTE

Mes	PRECIO MEDIO BIOETANOL (IMPUESTOS INCLUIDOS)							
	(Céntimos de Euro/lit)							
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Enero	0,0	0,0	0,00	145,85	169,71	180,23	195,12	213,11
Febrero	0,0	0,0	0,00	148,56	172,86	181,89	204,08	213,01
Marzo	0,0	0,0	0,00	150,33	189,19	181,41	215,06	210,39
Abril	0,0	0,0	0,00	150,63	194,80	191,66	217,27	209,62
Mayo	0,0	0,0	0,00	152,67	201,67	191,73	216,44	
Junio	0,0	0,0	0,00	158,76	216,08	191,88	214,68	
Julio	0,0	0,0	0,00	158,17	210,23	191,64	214,59	
Agosto	0,0	0,0	0,00	161,08	196,34	194,01	212,25	
Septiembre	0,0	0,0	0,00	161,77	189,05	195,98	209,38	
Octubre	0,0	0,0	142,14	165,47	191,18	194,66	210,08	
Noviembre	0,0	0,0	142,89	168,65	190,25	194,14	210,40	
Diciembre	0,0	0,0	144,67	164,98	179,17	195,77	210,67	
<b>MEDIA</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>143,23</b>	<b>157,24</b>	<b>191,71</b>	<b>190,42</b>	<b>210,84</b>	<b>211,53</b>



# 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

# PEAJES

En 2023 se consumieron entre gasóleo A y biodiésel, 21.451 millones de litros y el valor de los consumos de carburantes para ese año se situó en 41.403 millones de euros (sin IVA).

Si tomamos el IVA soportado del consumo anual (8.694,63 millones de euros) y le sumamos el tramo del impuesto especial estatal (11.994 millones de euros), el tramo del impuesto autonómico (1.412 millones de euros) y, finalmente, le restamos la devolución del gasóleo profesional (541 millones de euros), obtenemos un saldo fiscal neto de ingresos anuales por el consumo de los distintos carburantes de 21.559,63 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.

# 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.

# PEAJES

El Gobierno español ha descartado definitivamente la implantación de nuevos peajes en las autovías, autopistas y carreteras convencionales.

A través de un Real Decreto aprobado en marzo de 2025, se establece que no se tomarán medidas para ampliar o modificar el pago por uso en la red viaria estatal.

Esta decisión responde a las negociaciones con la Unión Europea, en las que España logró eliminar el compromiso de introducir peajes que, inicialmente, se había incluido en el Plan de Recuperación.

No obstante, la CETM continuará vigilante ante cualquier intento futuro de imponer el pago por uso en las carreteras, ya que considera que los usuarios ya contribuyen significativamente a las Arcas del Estado a través de impuestos como el de los combustibles, y que la introducción de peajes supondría una doble carga fiscal para el sector del transporte de mercancías por carretera.

# ESCASEZ DE PROFESIONALES

La escasez de profesionales en nuestro sector continúa siendo uno de los problemas más acuciantes. Según el último informe de la IRU (2024), la situación se agrava aún más: la falta de conductores en Europa podría alcanzar los 745.000 puestos sin cubrir en 2028, el doble que en la actualidad. Este desajuste se ve alimentado por un preocupante abismo generacional: solo el 5% de los conductores tiene menos de 25 años, mientras que más del 30% supera los 55.

En nuestro país, se calcula que en los próximos cinco años serán necesarios al menos 20.000 nuevos conductores profesionales. Las causas se mantienen: la falta de relevo generacional, el auge del transporte de última milla impulsado por el comercio electrónico y las condiciones laborales y sociales que aún hacen poco atractiva la profesión.

Desde la CETM insistimos en que mejorar las condiciones laborales es una prioridad. Es fundamental facilitar el acceso al sector, especialmente a jóvenes y mujeres, para lo cual es imprescindible la implicación de los cargadores. En este sentido, medidas como la prohibición de la carga y descarga por parte del conductor (en vigor desde septiembre de 2022) y la reducción de los tiempos de espera pactada en 2021, siguen siendo pasos clave para dignificar la profesión.

## ESCASEZ DE PROFESIONALES

Una de las barreras más importantes sigue siendo el coste de entrada: sacarse el carné y el CAP puede suponer una inversión de hasta 6.000 euros. Por eso valoramos positivamente las iniciativas que buscan abaratar este acceso.

Además de programas de ayudas de comunidades como Castilla y León o Madrid, el Ministerio de Transportes ha lanzado recientemente una campaña institucional para fomentar la incorporación de nuevos profesionales y ha anunciado un próximo plan de ayudas directas para sufragar parte del coste del carné de camión.

En la misma línea, se ha firmado un acuerdo con el Ministerio de Defensa para favorecer la incorporación al sector de los profesionales que han finalizado su etapa en el Ejército, facilitando su inserción laboral mediante la convalidación de experiencia y formación específica.

Finalmente, cabe recordar que, gracias a las negociaciones del CNTC, se mantiene en funcionamiento un grupo de trabajo específico que analiza la escasez de conductores y desarrolla propuestas concretas para revertir esta situación.



# 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 multicliente. 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.

Siento una inmensa emoción al escribir estas líneas. A pesar de que llevo más de 40 años dedicado al transporte, es la primera vez que lo hago como presidente de la CETM.

El pasado 23 de mayo despedimos a Ovidio de la Roza como presidente, al que estaré eternamente agradecido por incansable labor al frente de esta casa.



Sé que el camino no va a ser fácil. Tenemos por delante grandes desafíos, pero hoy quiero lanzar un mensaje claro y optimista a todas las personas que formáis parte del transporte de mercancías por carretera: Quiero poner al transporte en el lugar que merece.

Uno de mis principales objetivos es devolver el brillo a los ojos. Que volvamos a sentir orgullo de pertenecer a este sector y al mundo asociativo y que lo hagamos unidos, porque sólo así podremos afrontar con garantías todo lo que está por venir. Estoy convencido de que lo conseguiremos. Nuestro sector ha demostrado, una y otra vez, su capacidad para superar obstáculos.

El transporte que nos une es más fuerte que cualquier barrera. Hoy más que nunca es momento de unidad, de recuperar el orgullo, y de mirar al futuro con esperanza.



# DEPARTAMENTO DE COMUNICACION



## CORREO Y TELÉFONO

prensa@cetm.es

91 744 47 39 / 603 38 92 22



## SEDE DE LA CETM

C/ López de Hoyos, 322

28043 Madrid

