

ASTIC advierte de una debacle económica si colapsa el sector del transporte por carretera debido al alza del precio de los combustibles

- La Asociación del Transporte Internacional por Carretera alerta del desabastecimiento que podría producirse si el Gobierno no adopta de manera inmediata medidas excepcionales para paliar la descontrolada subida del precio de los combustibles.
- Este sector, donde operan más de 104.000 empresas, es estratégico para nuestra economía: en España el 95 % de las mercancías se mueve en camión, al igual que el 70 % de nuestras exportaciones a Europa.

Madrid, 9 de marzo de 2022.- La Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC) advierte de la debacle económica, debido al desabastecimiento de todo tipo de bienes, a la que los españoles nos podríamos enfrentar si el Gobierno no adopta de forma inmediata medidas excepcionales para ayudar a las empresas de transporte de mercancías por carretera de nuestro país ante la descontrolada escalada de precios de los combustibles, tanto del gasóleo como del gas natural -en modalidad comprimido (GNC) o licuado (GNL)-.

El transporte de mercancías por carretera es estratégico para nuestra economía, tanto en el ámbito doméstico como internacional, e imprescindible para abastecer tanto a la población como a casi todos los sectores económicos, máxime en un país como el nuestro, donde el 95 % del movimiento terrestre de nuestras mercancías y el 70 % de las exportaciones a Europa se realiza por carretera a cargo de 360.000 camiones.

El carácter estratégico y transversal de esta actividad en España va más allá de su aportación al PIB (cerca del 5%), de los puestos de trabajo que genera (más de medio millón de empleos directos) o de su enorme competitividad en la UE (nuestro país es el segundo que más transporte internacional de carga realiza por carretera, con una cuota de mercado del 16%). Es un sector clave para el bienestar de la sociedad. Algo que se puso de manifiesto con contundencia durante el confinamiento de 2020.

«Cualquier objeto, alimento, medicamento o producto que utilizamos en nuestro día a día e, incluso, algunos más primordiales como el material sanitario, tienen un denominador común: todos viajan en camión cientos de kilómetros desde su punto de producción hasta su lugar de entrega. Una “coreografía” logística compleja que funciona los 365 días del año, día y noche, que nos permite llevar la vida que actualmente llevamos y que ahora se ve seriamente amenazada por la situación excepcional que atravesamos y que está ahogando a las compañías de transporte», destaca Ramón Valdivia, vicepresidente ejecutivo de ASTIC.

El pasado 2 de marzo se publicó en el BOE el Real Decreto-Ley del transporte de mercancías por carretera que, entre otros aspectos, establece la obligatoriedad de revisar automáticamente el precio del transporte en los supuestos de variación del precio del diésel. Una medida que ya está en vigor para las empresas del sector, salvo para aquellas en cuyo contrato con el cliente (cargador) ya se incluya dicho tipo de revisiones, así como el modo de calcularlas, en cuyo caso la ley da seis meses de plazo a las partes para que adecuen sus contratos al contenido de esta norma. *«Por este motivo y porque se trata de una situación claramente excepcional en la que los precios de la energía están totalmente descontrolados como consecuencia de los efectos de la invasión de Ucrania, pedimos al Gobierno que actúe de inmediato, promoviendo un paquete de medidas que ayuden a estas empresas, como ya están empezando a hacer gobiernos como el portugués»,* explica Valdivia, miembro de la Ejecutiva de la Organización Internacional del Transporte por Carretera (IRU).

«Ayer la Comisión Europea abrió la mano para que los países miembros puedan regular los precios de la energía en circunstancias excepcionales y para que ayuden a corto plazo a las compañías afectadas, dentro de lo que

ellos llaman ‘Marco Temporal de Crisis’, así que esperamos que nuestro Gobierno actúe en consecuencia», agrega Ramón Valdivia.

ASTIC propone que la Administración realice la devolución del gasóleo profesional con periodicidad mensual, en lugar de trimestral como se realiza ahora, para combatir el “estrangulamiento” financiero que sufren actualmente las empresas de transporte. Otra posible medida para facilitar liquidez a estas compañías sería rebajar las cotizaciones a la Seguridad Social. Ambas son reivindicaciones que el Comité Nacional del Transporte por Carretera, máximo órgano de representación del sector formado por las asociaciones nacionales de transportistas incluyendo a ASTIC, y el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana analizaron durante las negociaciones mantenidas a finales del año pasado para desconvocar el paro sectorial de diciembre. *«El coste laboral es, junto al del combustible (aproximadamente un tercio cada uno), la mayor partida de los costes de operación de una compañía transportista»,* indica el directivo de ASTIC.

Un vehículo pesado puede repostar hasta 1.500 litros y consume de media 35 litros por cada 100 kilómetros, lo que le permite autonomías de más de 4.000 km. Actualmente, el precio medio del gasóleo se encamina a superar 1,95 euros por litro, lo que supone una subida del 40% desde enero de 2021, un alza acelerada en estas dos primeras semanas de marzo. Esto se traduce en que ahora los transportistas de larga distancia deben desembolsar al mes una media de 2.000 euros más por camión en combustible.

Gas natural: “futuro ecológico” ruinoso

Actualmente hay entre 12.000 y 15.000 camiones movidos por gas natural en España. Camiones que pertenecen a compañías que representan la vanguardia de la transición energética en el sector del transporte por carretera, donde más del 90% de los vehículos utilizan diésel.

«Estas empresas, que en su día llegaron a pagar una media de 30.000 euros más por adquirir cada uno de sus camiones movidos a gas para reducir su huella ambiental, la única alternativa sostenible (algo que así califica la UE, pero no nuestro Ministerio para la Transición Ecológica) para el transporte pesado de larga distancia, ahora se encuentran al borde de la ruina», añade.

Hace un año, el precio del gas natural licuado registraba precios de 0,8 euros/kg y ahora se ha disparado a cifras que superan los 2 euros/kg con previsiones de seguir creciendo. *«Una injusta paradoja que quienes de forma más decidida han apostado por disminuir su impacto ambiental derivado de su consumo energético, vean ahora frustrada su viabilidad por causa de esa decisión. Por eso, a principios de año enviamos a la ministra Raquel Sánchez una carta para reclamarle medidas que impidan que estas compañías vayan a la quiebra. Una petición que también han realizado organismos como la CEOE o Gasnam y cuya respuesta esperamos expectantes»,* concluye Valdivia.

Qué es ASTIC

La Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC) es una organización sin ánimo de lucro de origen español nacida en 1960, miembro de CEPYME y de CEOE e integrada en la Unión Internacional del Transporte por Carretera (IRU), con sede en Ginebra. Asimismo, es cofundadora de las plataformas Empresas por la Movilidad Sostenible y Promoción de los Ecocombustibles; y miembro de la Red Española del Pacto Mundial de Naciones Unidas. ASTIC trabaja para mejorar las condiciones del sector del transporte en España, teniendo en cuenta que sus afiliados operan en un ámbito europeo. Agrupa a más de 200 empresas afiliadas que facturan de media 37 millones de euros anuales, dan empleo directo a 20.000 profesionales y cuentan con una “edad empresarial” media de 33 años.