

ASTIC denuncia que numerosos clientes están exigiendo a los transportistas tarifas más bajas por la bonificación del combustible

- El Real Decreto-Ley 6/2022 establece una bonificación de 20 céntimos por litro o kilo de combustible para particulares y empresas de transporte entre el 1 de abril y el 30 de junio, ambos incluidos
- En esta norma se fija una fórmula -obligatoria para todas las partes, sin posible pacto en contrario- que dicta cómo se debe calcular la variación de precio del transporte en función de los cambios en el precio del combustible, registrados en un indicador publicado semanalmente por el MiTMA
- La Asociación del Transporte Internacional por Carretera traslada su preocupación al Ministerio de Transportes, al que también le pide que este descuento se amplíe, como ya se preveía en los acuerdos alcanzados con el CNTC, más allá del 30 de junio

Madrid, 10 de mayo de 2022.- La Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC) denuncia que muchas de sus empresas asociadas están recibiendo presiones por parte de sus clientes para bajar las tarifas de sus servicios de transporte de mercancías. Las empresas cargadoras les exigen rebajarles los 20 céntimos por litro/kilo de bonificación aplicada a algunos combustibles establecida por el Gobierno en el Real Decreto-ley 6/2022, del 29 de marzo, en el marco del Plan Nacional de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la guerra en Ucrania.

«En los acuerdos alcanzados en marzo, se cifró en algo más de 1.000 millones de euros el montante de las ayudas que desde el Gobierno se destinaban a las empresas del sector de transporte por carretera dada la complicada situación por la que atravesaban: 450 millones en ayudas directas -en función del número de autorizaciones de que disponga cada empresa- y otros 600 millones en ayudas a través de la rebaja del combustible. No se negociaron ayudas para los clientes de los transportistas ni, por supuesto, cabe modificar la fórmula de cálculo como tampoco emplear en ella otros parámetros distintos a los que marca el texto legal. Tampoco puede cambiarse el peso que se le concede al combustible en relación al precio del transporte (30%), ni el indicador de variación del precio del combustible (G), que no es otro que el publica semanalmente el propio Ministerio de Transportes», explica Ramón Valdivia, vicepresidente ejecutivo de ASTIC.

Este descuento de 0,20 euros sobre el precio de venta al público que, al comprender el IVA, deja la ayuda para las empresas de transporte reducida a menos de 16 céntimos, se aplica a la gasolina, al gasóleo (incluyendo el B), al gas (GLP, GNC y GNL), al bioetanol, al biodiesel, a las mezclas de gasolina con bioetanol o de gasóleo con biodiesel que requieran etiquetado específico y al aditivo AdBlue.

Esta bonificación se aplica tanto en los suministros de las estaciones de servicio como en los suministros de los depósitos propios que tienen algunas empresas de transporte en España. Esta rebaja en el precio de algunos combustibles es acumulable a otras ayudas que recibe el sector, como la devolución del gasóleo profesional, que hasta el 30 de junio es mensual en lugar de trimestral, o las ayudas directas de 450 millones de euros (1.250 euros por camión, 950 euros por autobús, 500 euros por furgoneta y 300 euros por vehículo ligero como taxis, VTC o ambulancias).

La invasión de Ucrania por parte de Rusia, iniciada el pasado 24 de febrero, ha disparado los precios de la energía: el diésel ha seguido encareciéndose y acumula otro 35% en el primer cuatrimestre y el gas natural, más del doble que hace un año. *«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 ya supera los 2 euros por litro. Esto se traduce en que los transportistas de larga distancia se han visto obligados durante demasiado tiempo a desembolsar al mes*

una media de 2.000 euros más por camión en combustible», destaca Valdivia, quien añade que «el coste del combustible es, junto al coste laboral (aproximadamente un tercio cada uno), la mayor partida de los costes de operación de una compañía transportista».

La Asociación del Transporte Internacional por Carretera ya ha trasladado su preocupación al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA), al que también le solicita que esta bonificación estatal se amplíe, como ya se preveía en los acuerdos alcanzados con el Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC), máximo órgano de representación del sector formado por las asociaciones nacionales de transportistas, incluyendo a ASTIC, más allá del 30 de junio.

El transporte de carga por carretera es imprescindible para nuestra economía, tanto en el ámbito doméstico (el 95 % del movimiento terrestre de nuestras mercancías en España viaja en camión) como internacional (las exportaciones españolas de bienes superaron los 325.000 millones de euros en 2021 - 27 % del PIB-. El 67 % de estas exportaciones va a la UE, con Alemania, Francia e Italia como principales destinatarios, y de esta cuota, el 75% se realiza en 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.

En los últimos meses, muchas reivindicaciones históricas de nuestro sector se han materializado en diferentes leyes gracias al trabajo del CNTC, que están empezando a cambiar el paradigma en las relaciones entre transportistas y cargadores. *«Tras muchos años en los que el “terreno de juego” ha estado desequilibrado por la diferencia de “músculo” empresarial entre ambas partes (solo el 4 % de las más de 104.000 empresas transportistas en España son grandes empresas, mientras los cargadores son grandes compañías fabricantes o grandes distribuidores), ahora ambos empiezan a ser socios logísticos estratégicos sin desequilibrios de poder. Por eso, esta actitud de presión y exigencia que de nuevo vuelven a mostrar los cargadores nos desilusiona bastante ya que realmente pensábamos que estábamos en el buen camino»,* 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.

Para más información:

Prensa ASTIC

Laura Ordóñez

629 766 425

prensa@astic.net