



**“EVOLUCIÓN DEL SECTOR DEL TRANSPORTE  
DE MERCANCÍAS POR CARRETERA  
DE ASTURIAS 2023”**

**Oviedo, 29 de febrero de 2024**

# EVOLUCIÓN ECONÓMICA 2023

ASTURIAS: "A lo largo del 2023 la economía asturiana ha mostrado cierto dinamismo por la leve recuperación del consumo y la construcción, sin embargo la debilidad de la industria y el progresivo deterioro del sector agrario y ganadero ha provocado que un año más nuestra economía crezca menos que la media nacional."

	ESPAÑA	ASTURIAS
<b>P.I.B. Producto Interior Bruto</b>	2,5%	*2,1%
<b>I.P.I. Índice de Producción Industrial</b>	-4,0%	-3,9%
Bienes de Consumo	-7,9%	1,2%
Energía	1,0%	-21,0%
Bienes Intermedios	-3,5%	-0,6%
Bienes de Equipo	-4,6%	6,8%
<b>I.P.C. Índice de Precios al Consumo</b>	3,1%	2,9%

Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE), \* Media Previsiones de Hispalink, AIRef y BBVA Research a partir de INE

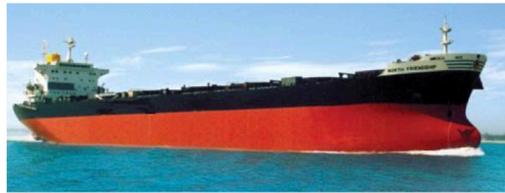
# DISTRIBUCIÓN DEL TRANSPORTE INTERIOR DE MERCANCÍAS

“El último dato disponible sobre la cuota de mercado del transporte interior de mercancías indica que el transporte por carretera mantiene su hegemonía y se sitúa en el 85,2 % frente a los modos marítimo, aéreo y ferroviario”

Toneladas - Kilómetro (2021)



Ferrocarril 2,7%



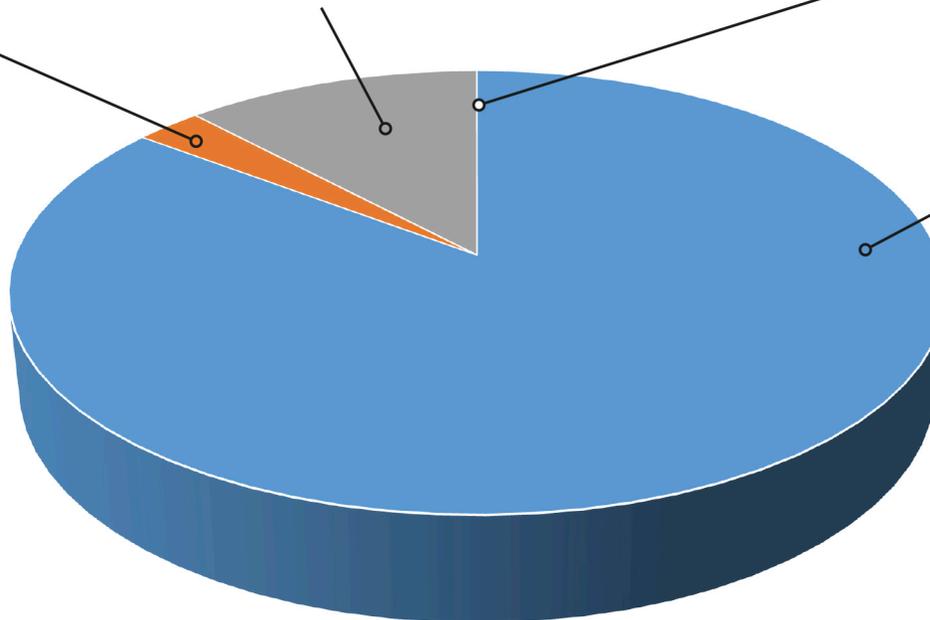
Marítimo 12,0%



Aéreo; 0,01%



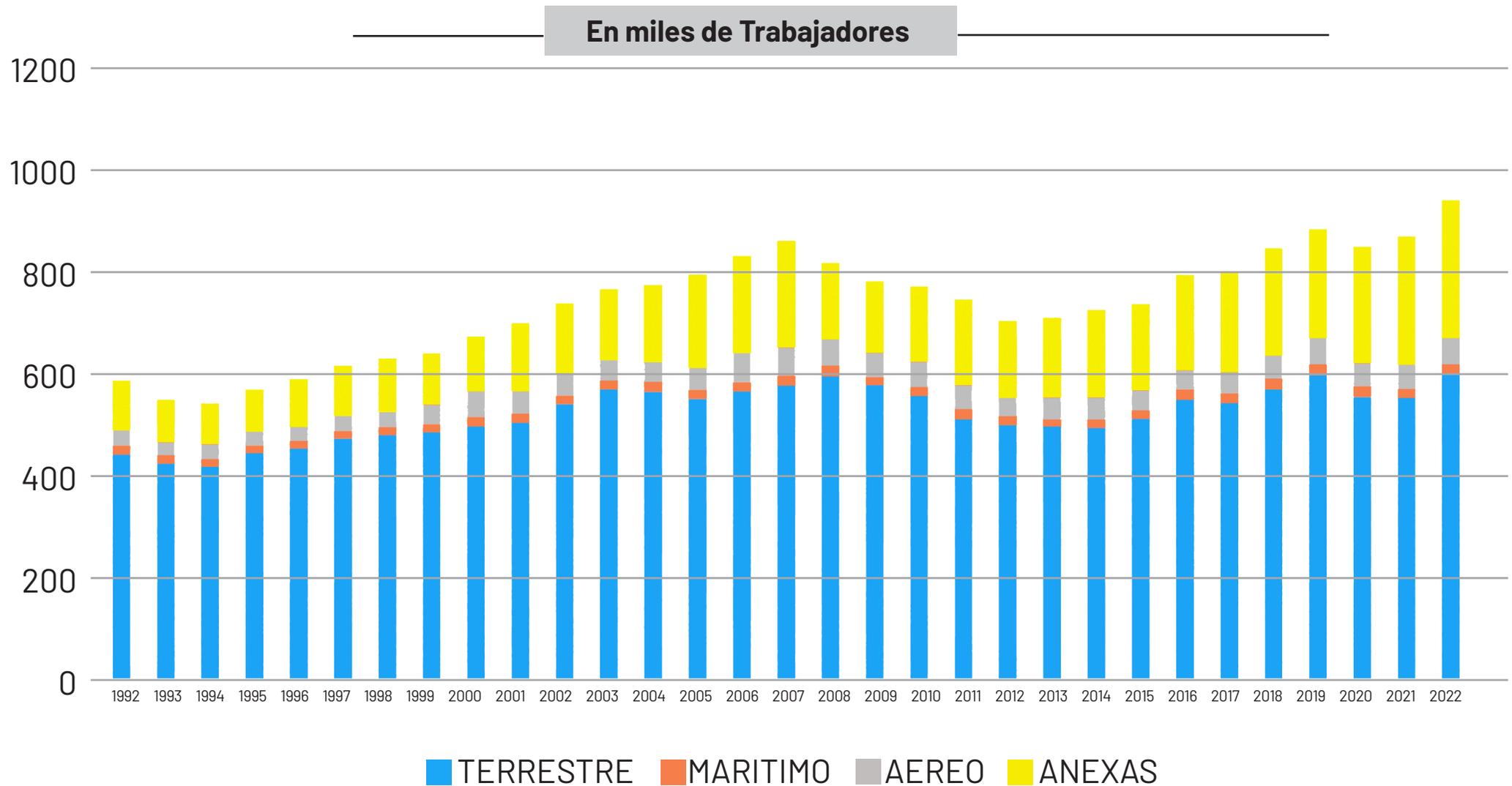
Carretera 85,2 %



Fuente: Observatorio del Transporte de Mercancías por Carretera, julio 2023. M<sup>o</sup> de Transportes, Movilidad Sostenible

# EVOLUCIÓN DEL EMPLEO EN EL SECTOR TRANSPORTE

El sector transporte ha generado cerca de 366.000 puestos de trabajo en los últimos 30 años. El 94% en el sector del transporte carretera y la logística.



Fuente: Observatorio del Transporte y la Logística en España. M<sup>o</sup> de Transportes, Movilidad Sostenible

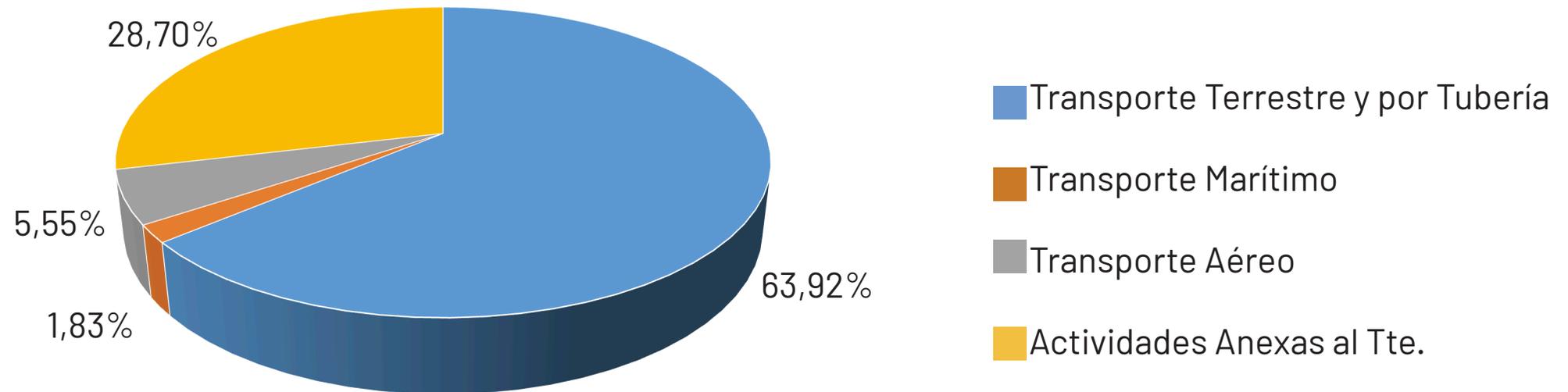
# DISTRIBUCIÓN DEL EMPLEO 2022: SECTOR TRANSPORTE-ESPAÑA

ESPAÑA: Año 2022

972.400 ocupados (4,6% del total de población ocupada de España)

Modo Terrestre (Ctra. y Ferroc. y Tubería):	Aprox. 63,9% (621.600 ocupados)
Tte. Público Mercancías por Carretera:	Aprox. 41,9% (408.100 ocupados)
Tte. Público Mercancías por Carretera Ast.:	12.350 ocupados

Distribución del empleo por modos de transporte



Fuente : Elaboración propia a partir de la E.P.A y Observatorio del Transporte y la Logística en España.  
Mº de Transportes, Movilidad Sostenible

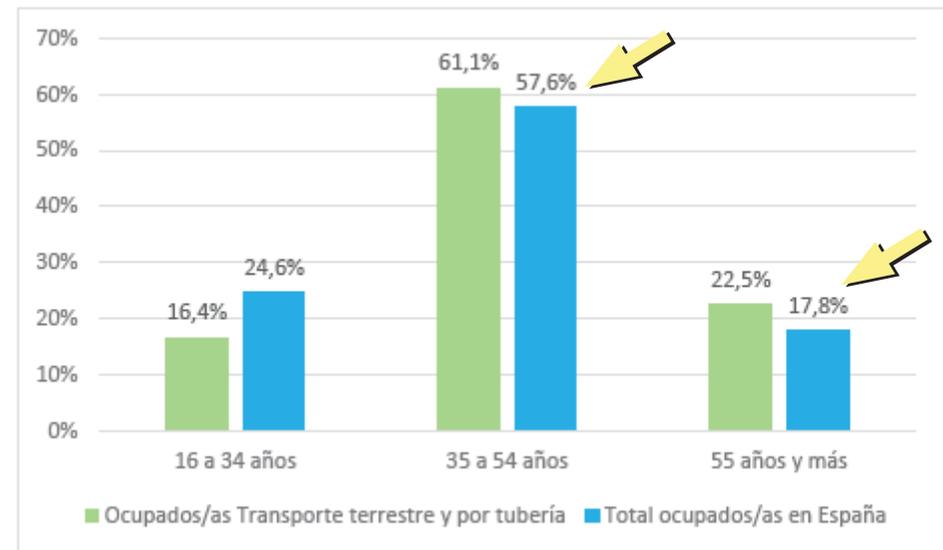
# EMPLEO: SECTOR TRANSPORTE-ESPAÑA

El sector del transporte terrestre y en particular el transporte por carretera presenta dos grandes déficits laborales. No es capaz de incorporar mujeres a las ocupaciones y las plantillas se encuentran muy envejecidas especialmente en puestos de conducción.

## Encuesta de Población Activa (EPA) Ocupados clasificados por sexo (Medias anuales (%))

Año	Total Nacional			Transporte terrestre y por tubería		
	Total	Mujeres	Hombres	Total	Mujeres	Hombres
1990	100,0%	31,4%	68,6%	100,0%	4,2%	95,8%
1995	100,0%	34,2%	65,8%	100,0%	6,3%	93,7%
2000	100,0%	36,7%	63,3%	100,0%	7,6%	92,4%
2001	100,0%	37,1%	62,9%	100,0%	8,4%	91,6%
2002	100,0%	37,7%	62,3%	100,0%	8,9%	91,1%
2003	100,0%	38,4%	61,6%	100,0%	9,8%	90,2%
2004	100,0%	39,2%	60,8%	100,0%	9,1%	90,9%
2005	100,0%	40,0%	60,0%	100,0%	8,9%	91,1%
2006	100,0%	40,8%	59,2%	100,0%	9,8%	90,2%
2007	100,0%	41,4%	58,6%	100,0%	10,0%	90,0%
2008	100,0%	42,3%	57,7%	100,0%	10,7%	89,3%
2009	100,0%	43,8%	56,2%	100,0%	11,5%	88,5%
2010	100,0%	44,3%	55,7%	100,0%	10,5%	89,5%
2011	100,0%	44,9%	55,1%	100,0%	10,3%	89,7%
2012	100,0%	45,5%	54,5%	100,0%	11,6%	88,4%
2013	100,0%	45,6%	54,4%	100,0%	10,8%	89,2%
2014	100,0%	45,6%	54,4%	100,0%	10,4%	89,6%
2015	100,0%	45,4%	54,6%	100,0%	11,5%	88,5%
2016	100,0%	45,5%	54,5%	100,0%	12,3%	87,7%
2017	100,0%	45,5%	54,5%	100,0%	10,8%	89,2%
2018	100,0%	45,5%	54,5%	100,0%	11,5%	88,5%
2019	100,0%	45,7%	54,3%	100,0%	12,7%	87,3%
2020	100,0%	45,7%	54,3%	100,0%	13,0%	87,0%
2021	100,0%	46,1%	53,9%	100,0%	12,8%	87,2%

## Distribución de trabajadores/as ocupados/as según edad, año 2019.



Fuente: INE. Publicaciones: "Los Transportes y las Infraestructuras" y "Anuario Estadístico". Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana Nota: los datos de 1987 a 1995 se han revisado con la metodología de 2002 y los posteriores a 1995 con la metodología de 2005.

Fuente: Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo. Publicación: "Informe de Siniestralidad en el Transporte Terrestres y por Tubería".

# ESTIMACIÓN FACTURACIÓN TTE. MERCANCIAS POR CTRA.

## ESPAÑA

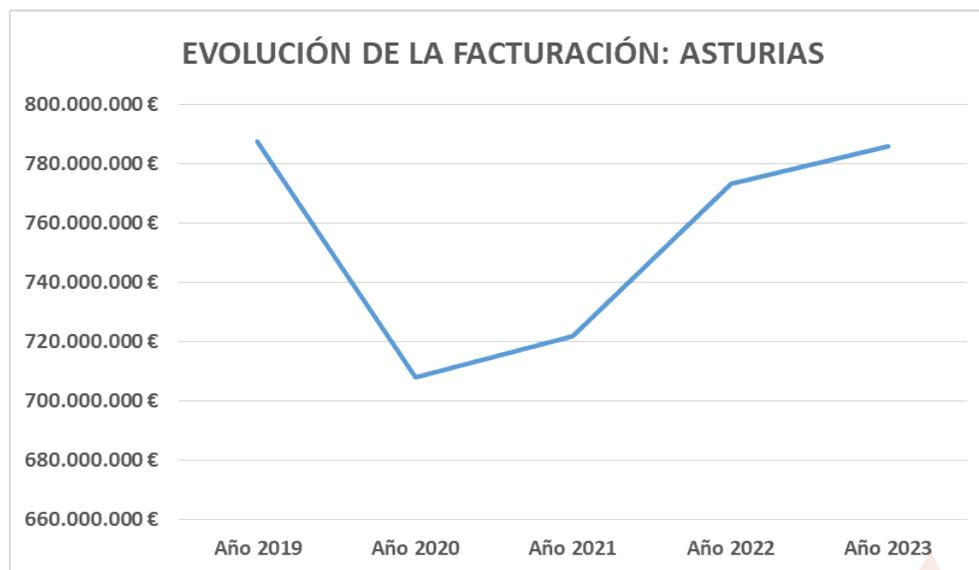
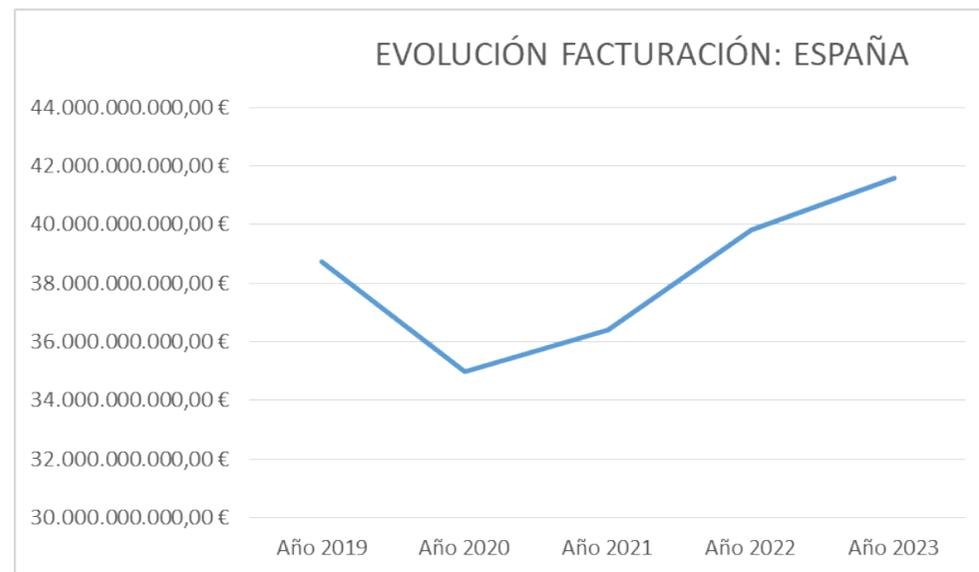
“La facturación sectorial aumentó aproximadamente el 4,4% en el año 2023. La traslación parcial del incremento de costes”

* Media anual de autorizaciones Autorizaciones:*	VEHÍCULOS 2023	INGRESOS MEDIOS/VEH.	FACTURACIÓN ANUAL
Aut. Vehículos Pesados	277.345	133.120 €	36.920.166.400 €
Aut. Vehículos Ligeros	114.804	40.560 €	4.656.450.240 €
<b>TOTAL FACTURACIÓN</b>			<b>41.576.616.640,00 €</b>

## ASTURIAS

“La facturación de las empresas asturianas aumentó aproximadamente el 1,67% en el año 2023. Este aumento ha sido un poco más moderado que a nivel nacional.”

* Media anual de autorizaciones Autorizaciones:*	VEHÍCULOS 2023	INGRESOS MEDIOS/VEH.	FACTURACIÓN ANUAL
Aut. Vehículos Pesados	5.235	133.120 €	696.883.200 €
Aut. Vehículos Ligeros	2.199	40.560 €	89.191.440 €
<b>TOTAL FACTURACIÓN</b>			<b>786.074.640,00 €</b>



Fuente: Elaboración propia a partir de datos oficiales

# EVOLUCIÓN DE LOS TRÁFICOS DE TTE. MERCANCIAS POR CTRA.

**ESPAÑA:** Los tráficos de mercancías por carretera en el 2023 se han reducido levemente respecto del año 2022 (-0,39% Tn.), especialmente por el comportamiento del 4º Trimestre. El mal comportamiento de algunas ramas industriales a nivel nacional y al debilidad del consumo de los hogares han motivado este comportamiento. En el 2023 los tráficos internacionales se han reducido por el mal comportamiento del sector exterior.

Servicio Público *	Variación 2022-2023 (Tn.)	Variación 2022-2023 (Tn-Km)
Tráficos Totales	-0,39%	-1,91%
Transporte Interior	-0,13%	-0,28%
Tráficos Intramunicipal	-0,26%	-2,55%
T. Inter.-municipal- Intra-regional	1,68%	1,73%
Tráficos Interregionales	-3,56%	-0,91%
Tráfico Internacional	-4,01%	-5,02%

\* Variación interanual. Datos del 4 Trimestre Previsionales. Fuente: Boletín Estadístico Febrero 2024 Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

# EVOLUCIÓN DE LOS TRÁFICOS DE TTE. MERCANCIAS POR CTRA.

**ASTURIAS:** los tráficos relacionados con el sector industrial han sufrido una reducción, especialmente los relacionados con el sector siderúrgico debido a las distintas incidencias en las fábricas, la industria química también ha tenido un mal comportamiento aunque se han producido una leve recuperación de los tráficos relacionados con la construcción, los bienes de equipo y las manufacturas. Los tráficos del sector primario han evolucionado negativamente un año más.

<b>Construcción</b>	11,5%
<b>Industrial</b>	-4,9%
Químicos	-12,5%
Siderúrgicos	-14,3%
Materias Primas y Comp.	3,5%
Bienes de Equipo	17,1%
Manufacturas	11,5%
<b>Agricultura y Animales Vivos</b>	-14,9%
Leche	-3,5%
Animales vivos	-10,1%
Pesca	-32,6%
<b>Energía:</b>	<b>-4,2%</b>
Productos petrolíferos	-11,5%
Minerales energéticos	-3,9%
<b>Bienes de consumo/Merc. Gral.</b>	7,5%
<b>Tráficos internacionales</b>	-4,9%
Exportaciones	1,8%
Importaciones	-19,6%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Ministerio de Fomento y SADEI.



# EVOLUCIÓN AUTORIZACIONES DE VEHÍCULOS Y EMPRESAS 2023

**ESPAÑA/ASTURIAS:** En el año 2023, tanto a nivel nacional como regional descendieron levemente el número de empresas y el de autorizaciones.

	ESPAÑA	ESPAÑA	Variación	ASTURIAS	ASTURIAS	Variación
Evolución entre el 01/01/2023 y el 31/12/2023	A 01/01/23	A 31/12/23	2022	A 01/01/23	A 31/12/23	2023
<b>Nº Empresas Tte. Público Mercancías</b>	<b>108.851</b>	<b>104.528</b>	<b>-3,97%</b>	<b>3.082</b>	<b>2.932</b>	<b>-4,87%</b>
Empresas de Vehículos Pesados	59.910	59.927	0,03%	1.983	1.956	-1,36%
Empresas de Vehículos Ligeros	48.941	44.601	-8,87%	1.099	976	-11,19%
Evolución entre el 01/01/2023 y el 31/12/2023	ESPAÑA	ESPAÑA	Variación	ASTURIAS	ASTURIAS	Variación
<b>Autorizaciones:</b>	A 01/01/23	A 31/12/23	2023	A 01/01/23	A 31/12/23	2023
<b>Vehículos Pesados</b>	<b>284.180</b>	<b>277.345</b>	<b>-2,41%</b>	<b>5.341</b>	<b>5.235</b>	<b>-1,98%</b>
MDP-Nacional	284.180	277.345	-2,41%	5.341	5.235	-1,98%
<b>Vehículos Ligeros</b>	<b>123.487</b>	<b>114.804</b>	<b>-7,03%</b>	<b>2.488</b>	<b>2.199</b>	<b>-11,62%</b>
MDL/MPD-Nacional	123.487	114.804	-7,03%	2.488	2.199	-11,62%
<b>TOTAL AUTORIZACIONES TTE. PÚBLICO</b>	<b>407.667</b>	<b>392.149</b>	<b>-3,81%</b>	<b>7.829</b>	<b>7.434</b>	<b>-5,05%</b>

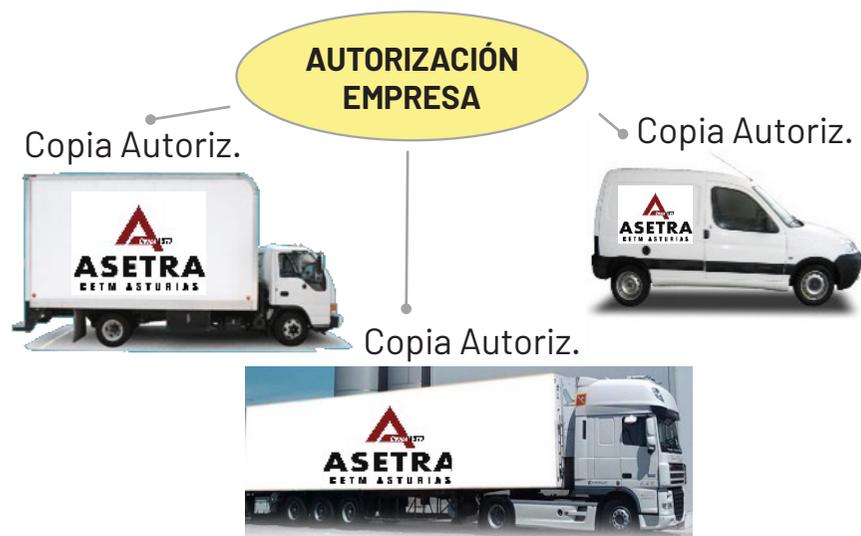
Fuente: Registro General de Transportistas. Mº de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

# EVOLUCIÓN DE LA DIMENSIÓN INTERNA DE LAS EMPRESAS

**Empresas Vehículos Pesados:** Durante el 2023 tanto a nivel nacional como regional las empresas de transporte han disminuido muy levemente el tamaño de sus flotas de vehículos, el tamaño medio de una empresa transportista de vehículos pesados ha pasado en España de 4,74 a 4,62 veh./empresa y en Asturias, el tamaño medio ha pasado de 2,69 a 2,67 veh./empresa

**Empresas Vehículos Ligeros:** El tamaño medio de una empresa de vehículos ligeros ha aumentado muy levemente en España pasando de 2,52 a 2,57 veh./empresa y en Asturias ha descendido muy levemente de 2,26 a 2,25 veh./empresa.

## TTE. PÚBLICO POR CARRETERA



## N. AUTORIZACIONES/VEH. POR EMPRESA

Aut./Empresa	ESPAÑA	ASTURIAS
<b>Pesados</b>		
01/01/2023	4,74	2,69
31/12/2023	4,62	2,67
<b>Ligeros</b>		
01/01/2021	2,52	2,26
31/12/2023	2,57	2,25

Fuente: Registro General de Transportistas. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible

# EVOLUCIÓN DE LAS MATRICULACIONES/INVERSIÓN 2023

**ESPAÑA/ASTURIAS:** la matriculación de vehículos industriales y comerciales en el año 2023 ha crecido tanto a nivel nacional (19,96%) como regional (26,17%).

## ESPAÑA

	2022	2023	Variación 2022-2023
(1) Tractocamiones (Cabezas Tráctoras)	16.829	18.871	12,13%
Camiones y Furgonetas: Suma de (2) a (7)	64.481	78.669	22,00%
(2) Vehículos Industriales ligeros >3,5<=6 Tn	606	852	40,59%
(3) Vehículos Industriales medios >6 <16 Tn	2.491	3.583	43,84%
(4) Vehículos Industriales pesados rígidos >16 Tn	3.528	5.379	52,47%
(5) Comerciales ligeros <2,8 Tn	13.447	13.449	0,01%
(6) Furgon/Combi >=2,8<=3,5	35.029	44.791	27,87%
(7) Camión/Chasis Cabina >=2,8<=3,5 Tn	9.380	10.615	13,17%
<b>TOTAL VEHÍCULOS INDUSTRIALES : Suma del (1) al (4)</b>	<b>23.454</b>	<b>28.685</b>	<b>22,30%</b>
<b>TOTAL VEHÍCULOS COMERCIALES: Suma (5) al (7)</b>	<b>57.856</b>	<b>68.855</b>	<b>19,01%</b>
<b>TOTAL VEHÍCULOS INDUSTRIALES Y COMERCIALES</b>	<b>81.310</b>	<b>97.540</b>	<b>19,96%</b>

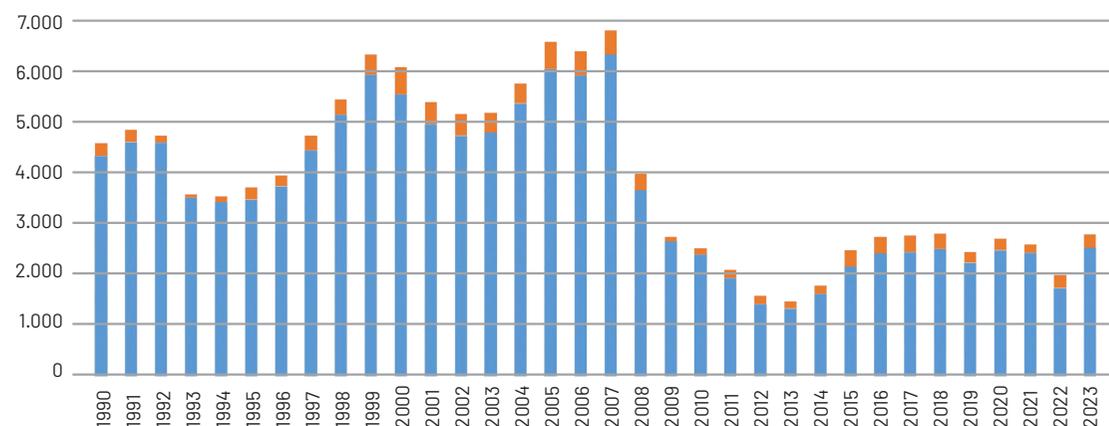
- Vehículos Industriales (> 3,5 Tn de P.M.A.)
- Vehículos Comerciales (<= 3,5 Tn de P.M.A.)

## ASTURIAS

	2022	2023	Variación 2022-2023
Tractocamiones (Cabezas Tráctoras)	259	253	-2,32%
Camiones y Furgonetas:	1.713	2.235	30,47%
<b>TOTAL VEHÍCULOS INDUSTRIALES Y COMERCIALES</b>	<b>1.972</b>	<b>2.488</b>	<b>26,17%</b>

## ASTURIAS

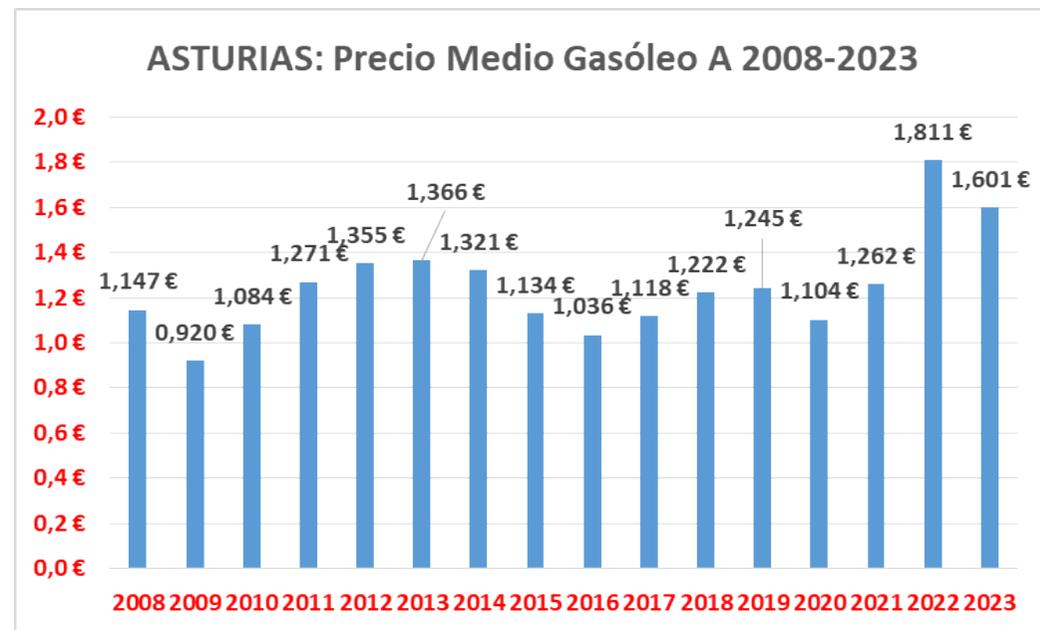
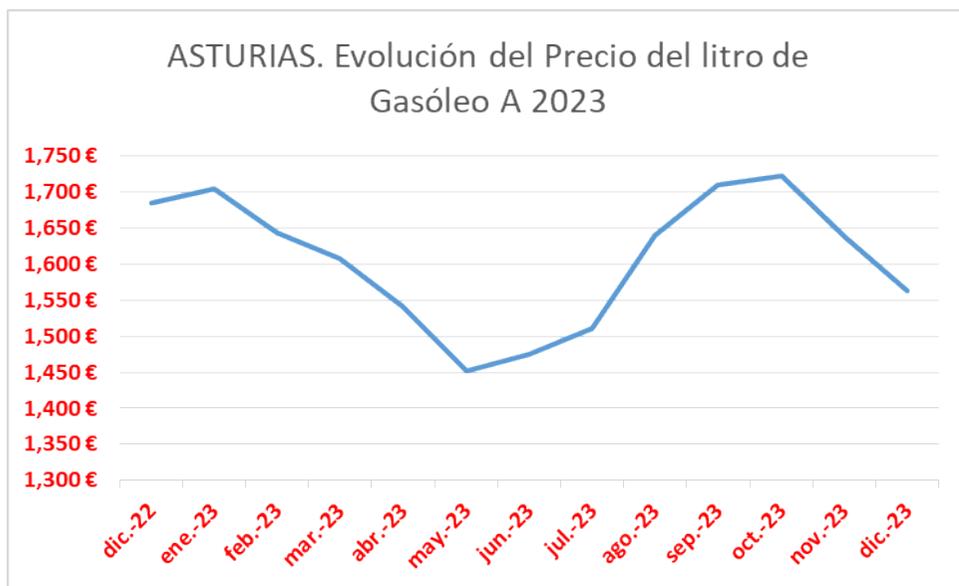
- Camiones y furgonetas
- Tractores industriales



Fuente: D.G.T. y SADEI.

# EVOLUCIÓN PRECIO GASÓLEO A 2023

**Asturias:** El precio medio del Gasóleo A en nuestra región durante el 2023 se situó en 1,601 €/Litro que refleja un descenso del **11,6%** respecto del precio medio registrado durante el año 2022. No obstante, el precio medio sigue siendo muy superior a los del 2021 y anteriores.



Fuente: Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico

# EVOLUCIÓN COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS 2023

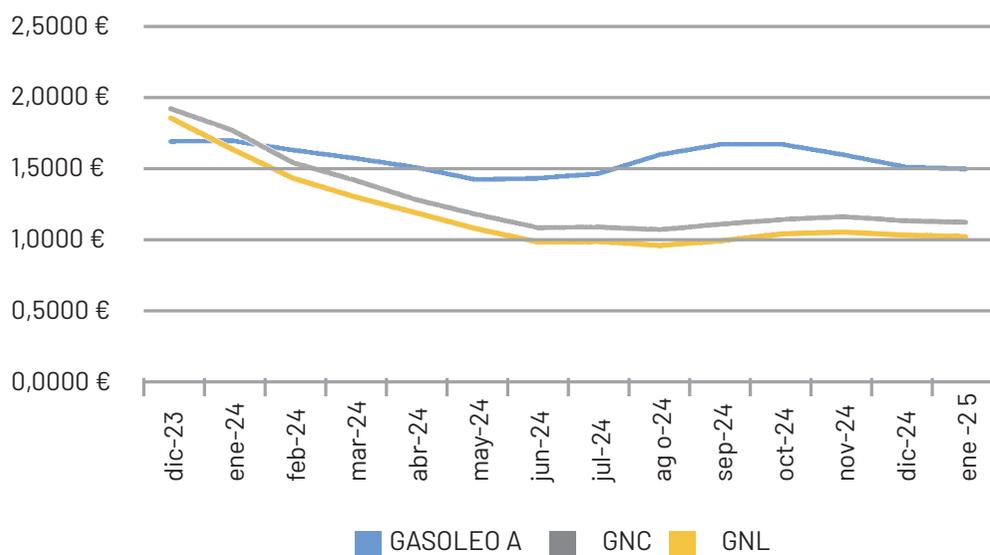
El comportamiento del precio de los combustibles alternativos a lo largo del 2023 ha sido muy favorable con descensos entorno al 40%, esto ha permitido la puesta en marcha de estos vehículos de nuevo. No obstante, los precios siguen siendo muy superiores a los del 2021, dificultando la amortización de las inversiones en estos vehículos.

GNC: Gas Natural Comprimido

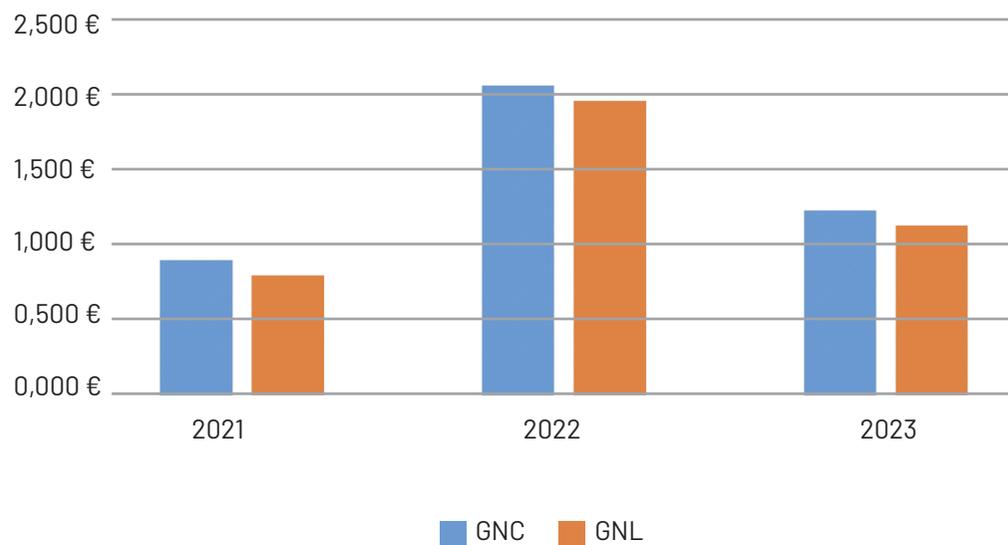
GNL: Gas Natural Licuado

€/kg.	GNC	GNL
Precio Medio 2022	2,081 €	1,981 €
Precio Medio 2023	1,249 €	1,143 €
Diferencia Precio Medio 2022-2023	-39,99%	-42,28%

ESPAÑA: €/Litro y €/kg.



ESPAÑA: Precio Medio de GNC y GNL 2021-2023



Fuente: Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico

# EVOLUCIÓN DE LOS COSTES DE TRANSPORTE POR CARRETERA

Aunque la bajada de los precios de los carburante ha redundado en un importante ahorro de costes, el mal comportamiento del resto de costes casi han absorbido el ahorro en costes de combustible

## VEHÍCULO ARTICULADO DE CARGA GENERAL

	VARIACIÓN DE COSTES octubre/2022- octubre/2023 (%)
Costes por Tiempo	7,11%
Amortización del vehículo	2,51%
Financiación del Vehículo	43,15%
Personal de Conducción	5,36%
Seguros	6,50%
Costes fiscales	3,50%
Costes kilométricos	-7,90%
Combustible	-14,78%
Consumo disolución urea	5,90%
Neumáticos	6,74%
Mantenimiento	5,90%
Reparaciones	5,90%
Dietas	5,35%
Peajes	3,50%

Fuente: Elaboración Propia a partir de los datos del Observatorio de Costes .M<sup>º</sup> Transportes y Movilidad Sostenible

# EVOLUCIÓN DE LAS TARIFAS DEL TRANSPORTE Y DE LOS COSTES DIRECTOS DE EXPLOTACIÓN

“Desde la aplicación de los acuerdos alcanzados por el CNTC (Comité Nacional del Transporte por Carretera) en diciembre de 2022 en lo referente a la cláusula de revisión de precios del transporte en relación a la variación de los precios de los carburantes, las tarifas de transporte han experimentado incrementos, sin embargo siguen sin compensar el mayor incremento de costes en partidas como los seguros, los gastos de mantenimiento y reparación de los vehículos, los neumáticos, el coste de los vehículos, los intereses de la financiación y los costes laborales.

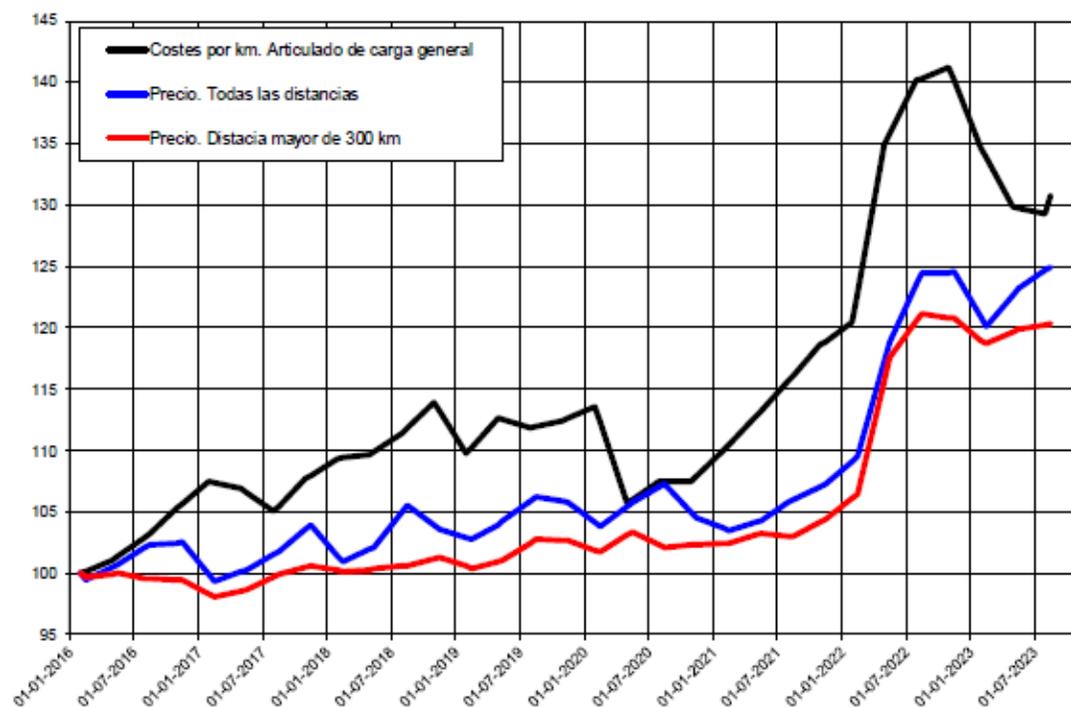
EVOLUCIÓN DEL PRECIO MEDIO SIN IVA, POR KILÓMETRO EN CARGA (EPTMC) Y DE LOS COSTES POR KILÓMETRO (OBSERVATORIO DE COSTES) DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA.

Índice base: 31-01-2016 = 100

Año	Trimestre	Fecha equivalente	PRECIO MEDIO, SIN IVA, POR KILÓMETRO EN CARGA SEGÚN LA DISTANCIA DEL RECORRIDO EN CARGA, vehículos pesados en recorridos intermunicipales (índice)					COSTES POR KILÓMETRO DEL VEHÍCULO ARTICULADO DE CARGA GENERAL, recorridos superiores a 200 km (índice)	
			TODAS	50 km y menos	Entre 51 y 100 km	Entre 101 y 200 km	Entre 201 y 300 km		Mayor de 300 km
2021		31-01-2021						110,0	
	1T	15-02-2021	103,5	106,6	105,0	101,7	103,1	102,5	112,7
		30-04-2021							
	2T	15-05-2021	104,3	104,8	99,9	104,8	100,3	103,2	115,7
		31-07-2021							
3T	15-08-2021	106,0	106,1	102,4	103,8	103,5	103,0	118,6	
	31-10-2021								
4T	15-11-2021	107,2	106,6	106,9	106,4	104,9	104,4		
2022		31-01-2022						120,4	
	1T	15-02-2022	109,5	111,0	108,4	111,7	108,2	106,5	135,0
		30-04-2022							
	2T	15-05-2022	118,8	116,6	114,5	117,9	120,1	117,5	140,2
		31-07-2022							
3T	15-08-2022	124,5	122,6	122,8	122,5	119,7	121,1	141,3	
	31-10-2022								
4T	15-11-2022	124,5	125,4	123,4	129,6	122,0	120,8		
2023		31-01-2023						134,7	
	1T	15-02-2023	120,1	124,5	118,8	124,2	115,9	118,7	129,9
		30-04-2023							
	2T	15-05-2023	123,2	131,4	124,0	123,3	118,4	119,8	129,3
		31-07-2023							
3T	15-08-2023	125,0	128,8	121,3	128,7	122,8	120,3	138,4	
	31-10-2023								
4T	15-11-2023								

EVOLUCIÓN DEL PRECIO MEDIO, SIN IVA, POR KILÓMETRO EN CARGA (EPTMC) Y DE LOS COSTES POR KILÓMETRO (OBSERVATORIO DE COSTES)

Índice base: 31-01-2016= 100



Fuente: “Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera” y “Observatorio de Costes del Transporte de Mercancías por Carretera”.

# HITOS DEL SECTOR DURANTE EL AÑO 2023

En 2022, con el escenario de la invasión de Rusia a Ucrania, los precios de los combustibles y otros suministros se dispararon y repercutieron muy negativamente sobre nuestras empresas hasta el punto de no poder hacer frente a los costes. Ante esta situación nuestra organización, integrada en la CETM y el CNTC, apostó por el dialogo y la negociación. Como resultado de este proceso negociador se alcanzaron unas medidas que facilitan la actividad del transporte y contribuyen a garantizar su futuro, algunas de estas medidas se consiguió que se mantuvieran a lo largo del 2023.



La CETM a través del CNTC 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:

- >> 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.

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.



# HITOS DEL SECTOR DURANTE EL AÑO 2023

Las elecciones en julio de 2023 y la conformación de un nuevo Gobierno ha hecho de este 2023 un año de pocos cambios sin embargo, el sector ha seguido ahondando y posicionándose sobre distintos aspectos fundamentales para el futuro del sector:

**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. Las necesidades las cuantificamos en :

>>Las necesidades de contratación de conductores profesionales de vehículos pesados en Europa se cifran en unos 745.000 trabajadores hasta el año 2028.

>>En España se cifran en unos 58.200 trabajadores hasta el año 2028 (aprox.7,81% de Europa).

>>En el Principado de Asturias se cifran en unos 1.150 trabajadores hasta el año 2028 (aprox. 2% de España).

**LEY DE LA CADENA DE 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. El Ministerio se comprometió a desarrollarlo y mejorar así la normativa existente.



# HITOS DEL SECTOR DURANTE EL AÑO 2023

**PRECIO DE LOS 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 DE 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.



# HITOS DEL SECTOR DURANTE EL AÑO 2023

**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.

**CLAUSULA COMBUSTIBLES:** 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 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:** 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.

**LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE:** 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.

# LOS ECOCOMBUSTIBLES, CAMINO DE LA DESCARBONIZACIÓN

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. Estos vehículos no disponen 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.

Los **ecocombustibles** son combustibles líquidos, que tienen **nulas o bajas emisiones de CO2** durante su producción y su utilización final. Permiten múltiples aplicaciones en el sector de la movilidad y la industria y se fabrican a partir de materias primas alternativas de baja huella de carbono: aceites vegetales usados, grasas animales, biomasa y residuos de diferentes tipos (de la industria agroalimentaria, forestales y agrícolas, fracción orgánica de residuos urbanos...), CO2 retirado de la atmósfera...**VENTAJAS:**

>>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. 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.

