


Miércoles 29 de junio de 2022 | Número 6014



Ampliar 

Asetrabi y CETM debaten sobre las medidas de apoyo al transporte

La Asociación Empresarial de Transportes de Bizkaia, (Asetrabi), ha celebrado esta mañana una sesión informativa sobre los apoyos al Sector

Durante la sesión, desarrollada bajo el título '**Alcance, utilidad y rentabilización de las medidas de apoyo al sector del transporte por carretera**', José María Quijano ha expuesto detalladamente el alcance de los acuerdos suscritos los pasados meses de diciembre y marzo entre el Comité Nacional del Transporte por Carretera, (CNTC), entidad de representación sectorial en la que está integrada CETM, y el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, (Mitma).

Las medidas de apoyo al Sector a debate

Por su parte el **Secretario General del Grupo CETM** también analiza algunas de las medidas más recientes amparadas por la CETM y la CNTC, que se **sugiere que el gobierno tendrá una posición en unas dos semanas**. En concreto, se refería a una demanda de 40 céntimos por litro de combustible en el marco del sistema de devolución del gasóleo profesional no obstante, advirtió de la complejidad de la misma claridad muestra un procedimiento para realizar dicha actividad, aunque la CNTC afirma que esto se puede hacer con una tarjeta profesional.

También ha aludido a la solicitud cursada por el CNTC al Gobierno de prolongación durante un trimestre de la **ayuda directa de 1.250 euros por camión y de 500 euros por furgoneta.**

Herramientas

El **secretario general de CETM** ha considerado que los decretos de marzo, (Real Decretoley 3/2022, de 1 de marzo, de medidas para la mejora de la sostenibilidad del transporte de mercancías por carretera, y el Real Decreto-ley 6/2022, de 29 de marzo, por el que se adoptan medidas urgentes en el marco del Plan Nacional de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la guerra en Ucrania, cuyo Título segundo está dedicado a medidas en materia de transportes), ofrecen a las empresas **nuevos instrumentos de gestión válidos para facilitar su estabilidad.**

Entre estas medidas, **José María Quijano destacó el potencial que podría tener la prohibición de cargar y/o descargar a los conductores, y la introducción de un requisito para ajustar la tarifa de flete debido a un cambio de precios de los carburantes,** manteniendo una fórmula especial de devolución parcial del impuesto sobre los carburantes para el consumo profesional de gasóleo y reduciendo los tiempos de espera a una hora con posibilidad de reclamar retrasos superiores a este tiempo.

También se refirió a la conversión de la Directiva (UE) 2020/1057 sobre la circulación de automovilistas en el sector del transporte por carretera, en un Código de Buenas Prácticas suscrito por la CNTC, los transportistas y el gobierno, en certificación de las zonas de carga y descarga, modificación de la normativa de pesos y volúmenes para ampliar el límite a 44 toneladas, aplazamiento del pago de las cotizaciones a la Seguridad Social, suscripción de ICO de empresas, industria de ayudas al retiro, normativa antidemora en el sector del transporte y acción directa de último recurso frente al cargador en la cadena de subcontratación del transporte.

Asimismo, **el secretario general de la CETM abordó el tema de la adaptación de la legislación de la cadena alimentaria al transporte de mercancías por carretera, que está elaborando el Mitma.**

La propuesta normativa pertinente se encuentra en etapa avanzada para que, al 31 de julio, se pueda cumplir el compromiso asumido por los mediadores ante la CNTC de trasladar los principios de dicha legislación a los bandoleros. El objetivo de esta reforma es **evitar que los transportistas operen sin compensar sus costos operativos.** José María Quijano apunta que CETM encontrará que contribuye regularmente a mejorar la posición de las empresas lineales, es decir, diferente de la célula en el campo de los alimentos. Otras iniciativas de la CETM **que mencionó son la creación de un grupo de trabajo para analizar el problema de la escasez de conductores, la dignificación de la profesión y abogar por que no se implante la Euroviñeta en un país marginal como España.**