



## **El tejido asociativo del transporte por carretera se une en sus críticas a Pedro Sánchez**

Las principales asociaciones del sector del transporte de mercancías por carretera han criticado unánimemente el olvido al que ha sido condenado el sector en las 370 medidas progresistas presentadas por el presidente del Gobierno en funciones, Pedro Sánchez. La total ausencia de referencias a un sector estratégico como este resulta, según fuentes de CETM, Fetransa y Astic, “incompresible”.

Para la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM), “por desgracia suele ser habitual que no se incluya ninguna medida para mejorar el transporte de mercancías por carretera, sector indispensable a la hora de hablar del Estado del Bienestar, ya que nuestra actividad es la columna vertebral sobre la que se asienta la sociedad, el comercio y la industria de nuestro país”.

Además de esta ausencia, desde CETM han manifestado que las 370 medidas presentadas por Pedro Sánchez “sí que incluyen alguna propuesta que podría afectarnos negativamente, como la prohibición de venta de vehículos comerciales ligeros que produzcan emisiones directas de CO2 para 2040, o la creación de zonas de bajas emisiones en ciudades de más de 50.000 habitantes que introducirán restricciones a la circulación que dificultarán el reparto urbano de mercancías”.

La patronal presidida por Ovidio de la Roza ha trasladado sus propuestas para mejorar el transporte de mercancías por carretera a los partidos políticos en varias ocasiones. Entre las que destaca CETM, se encuentran la aplicación de la cláusula de revisión del gasóleo, el plazo de pago de facturas obligatorio a 30 días, la inclusión de todo el transporte profesional en el régimen del gasóleo profesional, el no a la Euroviñeta y las ayudas para el abandono de la profesión, entre otras.

Por su parte, la Federación Española de Transporte Discrecional de Mercancías (Fetransa) ha señalado que la ausencia de medidas “vinculadas al desarrollo de nuestro sector pone de manifiesto, una vez más, el profundo desconocimiento que persiste en la clase política de nuestro país de un sector estratégico”. Asimismo, han añadido que este desconocimiento “lleva a plantear, sin nuestra participación, un universo idílico en el que pretendemos mantener y mejorar nuestra calidad de vida, sin pensar en el proceso de transición que debería abordar el transporte y, por supuesto, sin decir quién pagará esa factura”.

Sobre este proceso de transición, Fetransa sostiene que es absurdo “pensar que se va a realizar de un día para otro, porque el transporte de mercancías por carretera en nuestro país y en Europa continuará existiendo, más allá del 2040 y, con toda seguridad, será más sostenible”. En este sentido, la federación ha explicado que mientras “no se afronte un proceso de renovación de flota que elimine la actual incertidumbre y que aporte alternativas viables al profesional estaremos en desventaja frente a otros países”.

Finalmente, la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (Astic) ha señalado que la palabra transporte “aparece en tres ocasiones contadas en la propuesta de Pedro Sánchez, y tampoco hay rastro en el documento de la creación de un ministerio de Transporte independiente de Fomento, que la secretaria general de Transporte, María José Rallo, anunció en la clausura de la XLII asamblea general de Astic celebrada en Granada a mediados del pasado junio”.

El secretario general de Astic, Ramón Valdivia, ha recordado que si “se para el transporte, se para todo”. Además, “parece mentira que algo tan obvio quede en total olvido en un documento tan extenso orientado a la mejora del país”. Valdivia ha tildado de “irresponsable e injusto que la clase política ignore otra vez el carácter estratégico del transporte por carretera para la economía, la cohesión territorial y el bienestar y la prosperidad de las personas en España”.

### **ANFAC VALORA LA MARCHA ATRÁS DE PEDRO SÁNCHEZ**

La Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones (Anfac) ha valorado positivamente la corrección de la medida 256 de las presentadas por Pedro Sánchez. La primera redacción de la misma fijaba la prohibición de la venta de turismos y vehículos comerciales ligeros que generen emisiones de CO2 directas a partir de 2040. La segunda redacción, según han indicado desde Anfac, sostiene que en desarrollo “de la estrategia de descarbonización a 2050, adoptaremos las medidas necesarias para que los turismos y los vehículos comerciales ligeros nuevos reduzcan paulatinamente sus emisiones, de modo que no más tarde del año 2040 sean vehículos con cero emisiones de CO2 por kilómetro”.