

COMITE NACIONAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

NOTA DE PRENSA

Ultimátum del Sector: el CNTC advierte que la falta de medidas para el transporte de mercancías pone en riesgo la cadena de suministro

El Comité Nacional de Transporte por Carretera (CNTC) se ha reunido de urgencia esta tarde para analizar el Plan Integral de Respuesta aprobado por el Gobierno ante el conflicto en Irán. La conclusión es clara: si bien algunas medidas pueden considerarse positivas para la sociedad en general, de lo que nos alegramos, el análisis particular del transporte evidencia que las medidas adoptadas no solo resultan insuficientes, sino que en algunos casos agravan la situación de un sector ya al límite, poniendo en serio riesgo su continuidad operativa y, con ello, el abastecimiento del país.

Aunque ciertas iniciativas pueden parecer positivas a priori, la realidad es que ponen de manifiesto una desconexión total con la situación económica de las empresas de transporte ya que su impacto real dista mucho de favorecerlas en algo.

A ello se suma una bonificación anunciada de 20 céntimos por litro que, en la práctica, no alcanza esa cifra ya que el descontar los 5 céntimos correspondientes al gasóleo profesional, la ayuda efectiva se reduce a apenas 15 céntimos por litro. Además, el Ejecutivo no ha garantizado que este descuento se traslade íntegramente al transportista ni que quede fuera de los mecanismos de indexación del combustible –al igual que debería ocurrir con la reducción del IVA–, lo que podría derivar en una situación paradójica: una bajada forzada de tarifas en plena escalada de costes.

El CNTC insiste en la necesidad de mantener de forma estructural la figura del gasóleo profesional más allá de la coyuntura actual, así como en la implantación urgente de una cláusula de indexación verdaderamente

COMITE NACIONAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

flexible. Esta debe permitir ajustar el peso porcentual del combustible en los costes de explotación de una empresa de transporte en función del precio del litro del gasóleo y facilitar revisiones de precios con carácter diario o, como mínimo, semanal, evitando que el transportista asuma en solitario fluctuaciones bruscas del mercado energético.

La gravedad de la situación queda patente en los datos: desde el inicio del conflicto, cada camión está soportando un sobre coste medio cercano a los 600 euros semanales en combustible, un sobre coste para el sector de casi 450 millones de euros que, en la práctica, está siendo asumido íntegramente por el propio transportista ante la falta de mecanismos de actualización inmediata de precios. Esta situación evidencia la urgencia de aplicar herramientas eficaces, como las que estamos reclamando, que permitan trasladar estos incrementos de forma automática y justa a lo largo de la cadena logística.

En definitiva, la bonificación al combustible ni es suficiente ni está garantizada para el transportista, por lo que, en la práctica, esta ayuda puede diluirse dentro de la cadena de costes, dejando a las empresas en una situación idéntica o incluso más comprometida, por lo que se hace imprescindible una ayuda directa que compense las pérdidas acumuladas desde el inicio del conflicto.

Paralelamente, el Comité advierte de que las ayudas no deben estar condicionadas por limitaciones como las del régimen de minimis, ya que este tipo de restricciones impiden que las empresas de un determinado tamaño puedan acceder a un apoyo proporcional al incremento real de sus costes, reduciendo drásticamente la eficacia de cualquier medida.

En consecuencia, el CNTC se muestra profundamente decepcionado y desconcertado, ya que lo que se nos trasladó en las reuniones de la semana pasada con el ministro de Transporte dista considerablemente de la realidad de las medidas finalmente adoptadas y subraya la necesidad urgente de convocar una reunión con los Ministros de Transporte, Economía y Hacienda

COMITE NACIONAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

para avanzar de manera inmediata en un segundo paquete de medidas que corrija las actuales deficiencias y garantice la viabilidad del sector.

Asimismo, el sector hace un llamamiento directo a los cargadores para que apliquen correctamente, adaptándolo a los costes reales y con rapidez, la cláusula del gasóleo, recordando también que la Ley de la Cadena de Transporte —impulsada en 2022 por este Comité— prohíbe de forma explícita operar por debajo de costes.

El Comité lanza también un aviso firme a las petroleras, que aplican subidas inmediatas del precio del combustible cuando el petróleo aumenta, pero retrasan de manera injustificada cualquier reducción cuando éste baja, y exige que el Gobierno, tal y como se ha comprometido, supervise de forma estricta estas prácticas e imponga sanciones contundentes si es necesario, para evitar que los transportistas sigan cargando con sobrecostes abusivos derivados de un mercado desequilibrado e injusto.

El mensaje al Gobierno es claro y urgente: sin una rectificación inmediata, y antes del 27 de marzo, la viabilidad del sector está seriamente comprometida. De prolongarse esta situación, España podría enfrentarse a un escenario real de interrupciones en la cadena logística, con graves tensiones en el suministro de bienes esenciales derivada de la paralización progresiva de empresas incapaces de sostener su actividad con márgenes negativos. Además, no descartamos posibles movilizaciones y protestas masivas ante el descontento generalizado de transportistas autónomos y empresas que ven peligrar su supervivencia.

“El transporte no puede seguir funcionando a pérdidas. Si las empresas paran, se para el país”, advierte Javier Arnedo, presidente del CNTC.

COMITE NACIONAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

El transporte por carretera, pilar esencial de la economía, exige medidas eficaces, realistas y urgentes. El margen de reacción se ha reducido al mínimo.

En Madrid a 23 de marzo del 2026