

Las organizaciones del transporte ANET, HIRU y TRADISNA denuncian el abandono que sufre el sector por parte del Gobierno.

PRESENTACIÓN RUEDA PRENSA

Buenos días,

Muchas gracias a todos los medios que habéis podido venir a cubrir esta rueda de prensa para denunciar el abandono del Gobierno de Navarra al sector del Transporte de Mercancías por carretera.

Estamos aquí, las tres organizaciones del sector de transporte de mercancías por carretera TRADISNA, HIRU Y ANET. Vamos a intervenir en el siguiente orden ANET, por medio de Ignacio Orradre, que soy yo, y me centraré en la implantación de los peajes, TRADISNA, por medio de Ignacio Ezcurra, que lo hará en lo relativo a la injusta fiscalidad del sector, y por último la Hiru, por medio de Alberto Núñez, que lo hará en cuanto a la inseguridad de nuestras vías.

INICIO NOTA DE PRENSA

En Navarra en lugar de dialogar para encontrar medidas de acompañamiento para el sector, como en la Comunidad Autónoma Vasca (C.A.V.) y otras comunidades, se mantiene una fiscalidad mayor, anuncian la imposición de peajes, mientras sufrimos unas infraestructuras en precario y sin presupuesto para su correcto mantenimiento.

Las tres organizaciones denunciamos la situación de abandono que estamos sufriendo por parte del Gobierno de Navarra. Seguimos esperando respuesta a las propuestas sobre la fiscalidad, esperando que entre en razón y no se apliquen los peajes hasta que no se aplique en el resto del estado, y que se acompañe a nuestro sector estratégico y esencial, para poder ser competitivos respecto al resto de comunidades autónomas, incluidos nuestros vecinos de la C.A.V.

PEAJES PARA NADIE.

Los peajes son una penalización al tejido económico y a la sociedad navarra. Desde las organizaciones nos negamos a su implantación, ya que los navarros pagamos suficientes impuestos, y el sector del transporte su parte correspondiente, para que el mantenimiento de nuestras carreteras se lleve a cabo con las cuantías necesarias en

los presupuestos. En este punto destacamos que una obra pequeña hoy, es una obra importante el día de mañana, y que llevamos muchos años sin hacer esta tarea. Quizás así tenemos los viales, los puentes, las áreas de descanso, las señales, ... Decimos NO a la imposición de peajes. Es más, ¡Peajes para Nadie! Vemos discriminatorio para ciertos territorios, que para tener movilidad a otros puntos tengan que pagar por unas infraestructuras públicas, y denunciaremos que más valdría optimizar el gasto y ganar en eficiencia, antes de recaudar más, al igual que no es bueno enorgullecerse de tener el menor déficit en nuestra comunidad, considerando que lo óptimo sería estar en la media.

Bajo el argumento de que lo está imponiendo en muchos países de Europa, no se dan cuenta que la afección en nuestro caso es distinta, al situarnos en un país periférico. Países como Francia o Alemania fueron los principales promotores de estas medidas, porque las flotas de otros países eran las que circulaban por sus vías. Solicitamos a nuestros gobernantes que valoren que la flota de transportes española es la segunda mayor de Europa detrás de la de Polonia, ya que mientras no sea así, no se darán cuenta de que se nos está fiscalizando dos veces por nuestra actividad. ¿Quizás por eso en el resto del estado no los establecen? ¿Quizás Portugal se ha dado cuenta tarde que no son buenos, y por eso los está quitando?

Otro aspecto significativo de su implantación sólo en Navarra, es la ruptura de la unidad de mercado en nuestro sector, existiendo ya zonas en las que los transportistas están sufriendo para poder trasladarlo a sus clientes, con el consiguiente cierre de muchas empresas y autónomos del sector en estos últimos años. El sector es el eslabón débil de la cadena, y financieramente estimamos que cada vehículo pesado podría estar adelantando el pago de más de 1.000 euros al mes a sus clientes, que son los propietarios de la mercancía, que es la que finalmente sufrirá este sobrecoste.

Y por último, en lo que respecta a los peajes, avisamos del peligro para los ciudadanos y el sector del mantra que utiliza el Gobierno de Navarra de “Quien usa paga, y quien contamina paga”. Estas medidas voluntarias para los estados comenzaron con los vehículos pesados, porque la directiva de Euroviñeta, que sirve de marco a los países, nació sólo para el sector, pero hace unos años que se modificó eliminando la referencia a vehículos pesados de su título, pasando a “aplicación de gravámenes a los vehículos por la utilización de determinadas infraestructuras”. Curiosamente tenemos cerca el reciente caso de la A-636 en Guipúzcoa donde ya paga quien la usa, también los coches. Y en cuanto a quien contamina paga, el dato es que el transporte representa el 30,7% de las emisiones totales de gases de efecto invernadero en España, pero el transporte de mercancías sólo representa el 7,5%, por lo que les queda mucho porcentaje donde cobrar al resto de vehículos.

FISCALIDAD INJUSTA

El transporte de mercancías por carretera es el medio de transportes que más presión impositiva soporta de todos los existentes.

Por otra parte, a nivel de Navarra se estima que puede generar en torno al 4,5% del PIB, si bien de acuerdo con los estudios realizados en el sector, aporta en impuestos entorno a un desproporcionado 7,5% de la recaudación tributaria en Navarra. Esto es debido a que el sector, ya paga unos impuestos específicos a la actividad como son el impuesto de hidrocarburos, peajes, ITV, certificaciones, IVA, tasas, y un largo etc. Pero adicionalmente a estos, también paga un impuesto a la Renta (IRPF) y un Impuesto de Sociedades, ambos competencia exclusiva de Hacienda de Navarra, y que comparativamente con el resto de los territorios del Estado, incluida la Comunidad Autónoma Vasca (CAV), son desproporcionados y los más altos de todo el país.

Voy a poner un ejemplo sencillo, un negocio de transporte familiar que factura 125.000 euros/año, paga en Navarra 4 veces más que en la CAV, y en el Estado no pagaría nada... O dicho de otra forma, el transportista navarro tiene que trabajar un mes más que en otras comunidades para pagar tributos a la Hacienda de Foral Navarra. Este agravio comparativo con el resto de los territorios hace que el transportista navarro no pueda competir en igualdad de condiciones que en el resto de las comunidades.

Adicionalmente, nos encontramos que otras comunidades toman medidas de acompañamiento para desarrollar la actividad, sin embargo, aquí en Navarra, ante dichos planteamientos, o nos dan la callada por respuesta o un simple no hay presupuestos para ello, siendo suficiente para ellos.

Gran parte de este agravio impositivo viene desde el año 2.021 cuando Hacienda de Navarra cambió unilateralmente la tributación directa, prometiendo que en el Estado también se iban a cambiar, pues bien estamos en 2.025 y esa promesa sigue sin cumplirse... ¿por qué tenemos que seguir pagando este incumplimiento los transportistas navarros?

Todas estas propuestas para mejorar la competitividad del sector han sido planteadas y desgranadas una a una tanto a la Consejería de Transportes como a Hacienda, sin haber recibido respuesta alguna... y llevamos así todo el año. Y nos preguntamos ¿para qué sirve tener la fiscalidad transferida a Navarra si no son capaces de favorecer la competitividad de los propios navarros y navarras?...

Nos encontramos en un contexto de incertidumbre económica, medioambiental, energética, sin relevo generacional... si a esto le añadimos una presión fiscal desproporcional e injusta, el futuro del sector está en entredicho y el deterioro será inminente. Si a estas incertidumbres, le añadimos el abandono palmario que el

Gobierno de Navarra, a través de sus consejerías de Transportes y Hacienda, están mostrando hacia el Sector, nos encontramos ante una situación insostenible y que las asociaciones queremos denunciar, para plantear soluciones ante los graves problemas descritos.

INFRAESTRUCTURAS INSEGURAS

En lo que va de 2025 han fallecido en las carreteras navarras 7 transportistas. Es una cifra intolerable para un sector que aún espera el reconocimiento de la peligrosidad y penosidad de esta profesión. La falta de inversiones en el acondicionamiento y adecuación de infraestructuras viarias redundan en el aumento exponencial de los accidentes mortales en las carreteras forales. Las vías navarras en muchos casos están obsoletas, sin las señalizaciones necesarias, con anchos de vía insuficientes, y carecen de las necesarias áreas de descanso y de servicio que la actividad del transporte de mercancías por carretera demanda.

El lamentable estado en la que están muchas infraestructuras no es el motivo del actual estado de paralización de inversiones y proyectos de mejora. Las decisiones que se toman en este sentido son reflejo del absoluto abandono en el que encuentra el Transporte en la Comunidad Foral.

Las condiciones actuales de trabajo en las que se desarrolla la actividad del transporte son también causa ignorada de la terrible cifra de transportistas fallecidos en Navarra. En los últimos años se ha experimentado un deterioro continuado de las mismas: la urgencia de los clientes que contratan servicios de transporte y la consiguiente presión ejercida sobre los transportistas, obliga a trabajar a deshoras, a cargar con el máximo peso posible, a aceptar las ajustadas tarifas del sector con prisas y presiones de las empresas. No es casualidad que el último fallecido en Olite el pasado 29 de agosto tras un vuelco en la A-15, y el accidente más trágico del año con cuatro fallecidos en la N-113 a la altura de Fitero el 5 de marzo de este año sucedieran de noche a altas horas de la madrugada. Falta regulación e inspección suficiente sobre lo que ocurre en nuestras carreteras.

El sector en la actualidad se enfrenta a un grave problema de relevo. Consecuencia del mismo es el envejecimiento y el aumento de la edad media de los transportistas, edad que se sitúa en torno a los 56 años. El establecimiento de una edad de jubilación realista y adecuada a las duras exigencias de la profesión, la implantación de ayudas para la incorporación de nuevos transportistas, y asimismo ayudas que permitan un cese a tiempo de los que estiran su edad de retiro, permitirían dignificar las condiciones laborales de los conductores del transporte de mercancías y la sustitución los que están por otros que asegurarían la continuidad del mismo.

CONCLUSIÓN

Desde aquí pedimos ser escuchados, que nuestras propuestas sean analizadas, que se nos den respuestas Las asociaciones no vamos a cejar en el empeño.

El acompañamiento que necesita el sector es vital, y la actividad ya no soporta más su abandono, así lo entendemos las principales organizaciones del sector del Transporte, y así lo denunciamos en esta Rueda de Prensa.

Habiendo denunciado y expuesto los temas que ahogan al sector, se van a realizar un calendario movilizaciones del cual os haremos partícipes en breve.

Algunos datos:

El transporte de mercancías por carretera es un sector estratégico y esencial, para la economía y para los ciudadanos. El sector del transporte por carretera transporta el 96% de las mercancías en España. Si el sector del transporte para, todo se para.

En Navarra existen 2.179 autorizaciones de transporte público de mercancías, que permiten circular a 7.338 vehículos a fecha 1 de septiembre de 2025. Una media de sólo 3,36 vehículos por autorización.

En cuanto a cotizantes en los epígrafes de 4941 transporte de mercancías, 5221 actividades anexas al transporte y 5229 otras actividades anexas al transporte, se encuentran trabajando en el régimen en Navarra 6.467 personas y en el régimen de autónomos 2.452 personas en agosto de 2025.

Contacto:

TRADISNA	Ignacio Ezcurra	661 93 18 00	iezcurra@tradisna.com
HIRU	Alberto Núñez	660 40 22 28	alberto@hiru.org
ANET	Ignacio Orradre	628 57 61 17	sgeneral@anetnavarra.es

PEAJES PARA NADIE NO AL ABANDONO DEL TRANSPORTE

