

## ASETRA INFORMA (058-2021; 22-03-2021)

- Comunicado del CNTC sobre los peajes en Guipúzcoa.
- Aprobada la modificación del ADR para el transporte de mercancías peligrosas.
- Observatorios del transporte de mercancías: costes, precios y actividad.
- La edad del transporte en Castilla y León.
- Curso en abril para obtener el permiso de mercancías peligrosas (básico y cisternas).
- Precio profesional de SOLRED desde el 23 de marzo de 2021.

### COMUNICADO DEL CNTC SOBRE LOS PEAJES EN GUIPÚZCOA

El Pleno del Departamento de Mercancías del Comité Nacional del Transporte por Carretera desea mostrar su satisfacción por la sentencia dictada por la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Supremo de 18 de febrero del 2021, recientemente notificada, en cuyo fallo desestima los recursos de casación interpuestos por las Juntas Generales y la Diputación de Guipúzcoa confirmando la sentencia del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco que declaraba nula por discriminatoria la Norma Foral 7/2016 de 15 de diciembre, por la que se imponía un canon obligatorio a los vehículos de transporte pesado que circulaban por determinados tramos de la N-I y la A-15 a su paso por Guipúzcoa.

Con esta sentencia quedan sin efecto todos los pagos realizados por los transportistas durante la vigencia de esa norma, entre el 9 de enero de 2018 y el 14 de mayo de 2019, pudiendo solicitarse el reembolso con intereses. Este Comité confía en que por parte de Bidegi SA y la propia Diputación Foral de Guipúzcoa se den todo tipo de facilidades para que los administrados puedan recuperar el dinero que les fue ilegalmente cobrado.

Del mismo modo, este Comité reclama a las Juntas Generales de Guipúzcoa que, por propia iniciativa derogue la Norma Foral 6/2018, de 12 de noviembre, dictada en sustitución de la Norma de 2016, reproduciendo esencialmente el mismo sistema ilegal y discriminatorio de cobro al transporte de mercancías, y que también fue declarada nula por sentencia del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco de 5 de mayo del 2020, actualmente pendiente de la tramitación de recurso de casación del que se presume idéntica resolución de la que se dictó respecto de la norma de 2016.

Es de esperar de las instituciones públicas un comportamiento racional y honesto, cuando ya por dos veces, se ha rechazado por los tribunales el sistema establecido, ocasionando un perjuicio injusto a los profesionales de transporte.



## OBSERVATORIOS DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS: COSTES, PRECIOS Y ACTIVIDAD

Con fecha de **17 de marzo de 2021**, se ha celebrado una nueva **reunión del grupo de trabajo del Observatorio de Costes, Precios y Actividad del transporte terrestre**, con las estructuras de **costes actualizadas a 31 de enero de 2021**, resumiéndose en los siguientes extremos.

### Evolución de costes

Para los vehículos **articulados de carga general** (especialidad más habitual) la **variación** de los costes de octubre de 2020 a enero de 2021 ha sido de un **2,3%** (**trimestral**), de julio 2020 a enero 2021 de un **2,4%** (**semestral**) y de enero de 2020 a enero de 2021 de un **-3,1%** (**interanual**). El **incremento trimestral** se debe en un **83,3%** al **incremento del coste del combustible**. El que la **variación interanual** salga **negativa** es culpa básicamente en un **120,8%** a la **variación del precio del combustible** y a un **-23,9%** al **coste de personal y dietas** (es negativo porque aumenta la variación)

A 31 de enero de 2021 el **62,1%** de los **costes** del vehículo articulado de carga general corresponden a los **costes de personal y dietas** (35,6%) y al **combustible** (26,5%). El resto de los costes vienen por la amortización, costes indirectos, coste de seguros, coste de neumáticos, coste de reparaciones, coste de financiación, peaje, coste de mantenimiento, consumo de disolución de urea y costes fiscales.

### Evolución de los precios

En el cuarto trimestre del 2020, los **precios por kilómetro en carga (sin IVA)** han **aumentado respecto al trimestre anterior** para distancias en carga superiores a 200km y **disminuyeron** para distancias en carga inferiores a 200km. En cuanto a la **variación del precio medio por kilómetro en carga** entre este cuarto trimestre y el del **año 2019** ha sido de un **-1,1%** para **todas las distancias**. Y en concreto para las **distancias** en carga de **más de 300km** la variación asciende a un **-0,3%**, respecto al mismo trimestre el año pasado.

### Evolución de la actividad

En el cuarto trimestre del 2020, las **toneladas/kilómetro producidas y las toneladas transportadas** han **aumentado respecto al trimestre anterior**, pero comparándolo con el **mismo trimestre del año 2019** la **variación** es **positiva** ascendiendo un **2,1%** en el



conjunto del transporte público en **toneladas/kilómetro producidas** y la variación es negativa **-1,8%** en las **toneladas transportadas**.

En cuanto a la **actividad total del servicio público**, comparando la totalidad de 2020 con la totalidad del 2019 la **variación ha sido de un -2,7% en toneladas/kilómetros producidas y una variación de un -4,2% en toneladas transportadas**.

El porcentaje de **los kilómetros totales recorridos en vacío por los vehículos pesados de servicio público** en el primer trimestre de 2020 aumentó respecto al mismo trimestre del año anterior. En el segundo trimestre de 2020 aumentó respecto al mismo trimestre del año anterior, mucho en el transporte interregional y muchísimo en el transporte internacional. En el tercer trimestre de 2020 en el transporte nacional aumentó respecto al mismo trimestre del año anterior, mucho en el transporte interregional, en el transporte internacional disminuyó. En el cuarto trimestre de 2020 aumentó respecto al mismo trimestre del año anterior.

Documentos que se pueden descargar:

- Observatorio de actividad a marzo de 2021 (descargar [aquí](#)).
- Observatorio de costes a enero de 2021 (descargar [aquí](#)).
- Observatorio de mercado a marzo de 2021 (descargar [aquí](#)).
- Observatorio de precios a marzo de 2021 (descargar [aquí](#)).
- Presentación de los observatorios por el Ministerio de Transportes (descargar [aquí](#)).

## APROBADA LA MODIFICACIÓN DEL ADR PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

El Consejo de Ministros, en su reunión del 16 de marzo, aprobó el **nuevo marco regulador del transporte de mercancías peligrosas por carretera**, que se enmarca en la prioridad que para el [Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana \(Mitma\)](#) supone la seguridad en el transporte como uno de los aspectos esenciales en el desarrollo de la actividad, tanto de viajeros como de mercancías, muy especialmente en el transporte de mercancías peligrosas.

Esta seguridad es aún más prioritaria en este tipo de transportes (combustibles, el gas natural o butano, lejías, pinturas, baterías, muestras biológicas, vacunas, etc.) debido a las consecuencias que un eventual accidente puede tener sobre la ciudadanía y sobre el medio ambiente y considerando también la importancia de estas mercancías en la vida diaria de los ciudadanos. Por ello es esencial fijar unas



reglas claras para el transporte seguro de estas necesarias mercancías y constituye una línea de acción prioritaria para Mitma.

Las **principales modificaciones que supone el nuevo Acuerdo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR) 2021 para el transporte de mercancías peligrosas son:**

- Cambios en las **condiciones de transporte de pilas de litio**. Un transporte que se ha incrementado con la llegada de nuevos usos en la movilidad ciudadana.
- **Nuevas materias** que se añaden a las ya clasificadas como peligrosas.
- **Nuevas disposiciones especiales**, que son aquellos que particularizan el transporte de determinadas mercancías, en virtud de determinadas circunstancias, siempre buscando facilitar el transporte de las mismas en condiciones de seguridad.
- **Cambios en las instrucciones de embalaje**, originadas por la aparición de nuevos objetos a transportar, o nuevas materias.
- Algunos **cambios en el etiquetado y marcado de estas mercancías**, punto esencial en el reconocimiento de estos transportes.
- **Nuevas disposiciones de construcción y homologación de las cisternas**. Las cisternas están asociadas en muchas ocasiones al transporte en grandes cantidades de mercancías peligrosas, como gases, gasolinas, gasóleos, productos corrosivos, etc.
- Nuevas disposiciones **relativas al transporte de sustancias radiactivas**, en las que se destaca el material radiactivo de uso farmacológico muy generalizado en tratamientos médicos.

La Comisión Permanente para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas, presidida por el Mitma, informó favorablemente del contenido de la versión española del ADR 2021 en su reunión del 27 de noviembre de 2020.

Tras el Acuerdo que se ha aprobado por el Consejo de Ministros, el nuevo texto consolidado del ADR se **publicará próximamente en el BOE, y las modificaciones recogidas en el ADR 2021 serán de aplicación obligatoria a partir del 1 de julio de 2021.**

## **ACUERDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA (ADR)**

El [Acuerdo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera \(ADR\)](#), que se desarrolla bajo el marco de la ONU, **determina cómo se debe llevar a**



**cabo el transporte de mercancías peligrosas por carretera en España**, al haberse adoptado dicho acuerdo tanto en la normativa nacional como europea.

El ADR es un documento que se actualiza cada dos años para ajustarse a los avances de la técnica y de la ciencia, al desarrollo de nuevos productos y materiales y nuevas exigencias en los medios de transporte. Todo ello con el objetivo de velar por la seguridad de las personas, los bienes y el medioambiente.

Fruto de esta adaptación, el Secretario General de Naciones Unidas comunicó el pasado mes de julio la adopción de determinadas modificaciones –denominadas enmiendas– a la edición anterior del ADR del año 2019, como resultado de la labor llevada a cabo por el Grupo de Trabajo para el Transporte de Mercancías Peligrosas de la Comisión Económica para Europa.

**La aplicación del nuevo ADR será obligatoria a partir del 1 de julio de 2021, pudiendo aplicarse desde el 1 de enero de 2021 de forma voluntaria.** En esta nueva edición se recogen los cambios aprobados durante los dos últimos años. Se refieren a disposiciones sobre las materias clasificadas como peligrosas, los embalajes utilizados para su transporte, los medios de transporte y la documentación que debe acompañar a los mismos.

## LA EDAD DEL TRANSPORTE EN CASTILLA Y LEÓN







En España, y en general en toda Europa, existe **un problema creciente debido a la escasez de conductores profesionales para el sector del transporte público de mercancías por carretera**. Esta situación está afectando gravemente a nuestro sector debido a las altas cifras de conductores profesionales que se encuentran parados o que ya no prestan servicios.

Según los datos proporcionados por la Dirección General de Tráfico, que se recoge en una nota de prensa, existen cerca de 253.000 conductores que cuentan con una licencia de conducir de categoría C y C+E. Casi 32.000 de ellos tienen entre 60 y 64 años de edad, 40.000 pertenecen al grupo de edad de 55 a 59 años y aproximadamente 42.000 tienen entre 50 y 54 años. **Esto suma un total del 72% de los conductores tiene una edad superior a los 50 años.**

La **Federación de Empresas de Transporte de Mercancías por Carretera de Castilla y León (FETRACAL)**, en la que Asetra Segovia está integrada, quiere conocer la edad media de los empleados del sector en esta Comunidad Autónoma, con el objetivo de saber cómo se va a afrontar el relevo generacional en nuestras empresas. Hemos realizado un **sencillo cuestionario (muy breve, contestar al mismo no les**



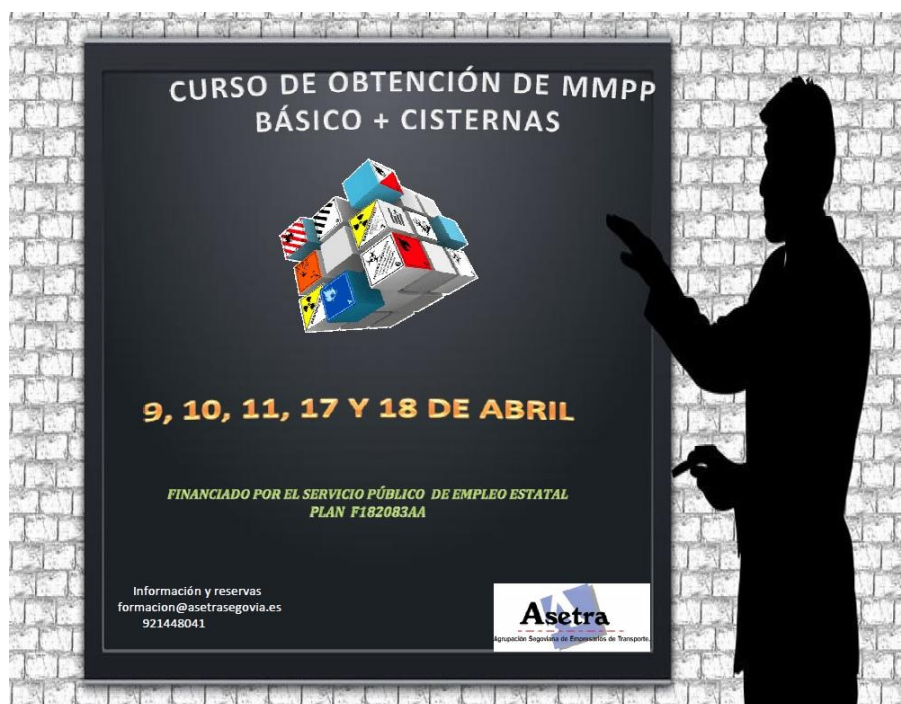
llevará más de cinco minutos), para palpar cuál es la realidad de las empresas de Castilla y León.

Por favor dedique unos minutos de su tiempo a responder a esta encuesta, **es muy importante** para el sector del transporte de mercancías.

## **PINCHE AQUÍ PARA ACCEDER AL CUESTIONARIO**

### **CURSO PARA OBTENER EL PERMISO DE MERCANCIAS PELIGROSAS (BÁSICO Y CISTERNAS)**

Acción formativa prevista por Asetra, Centro de Formación del Transporte, para la obtención del permiso que permite conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas (básico y cisternas), en abril, para trabajadores del sector (autónomos y por cuenta ajena), y desempleados. Financiad por el Ministerio de Trabajo, Servicio Público de Empleo Estatal, expediente F182083AA. Si está interesado contacte con Asetra (921 448 041 - [formacion@asetrasegovia.es](mailto:formacion@asetrasegovia.es)).



### **PRECIO PROFESIONAL DE SOLRED DESDE EL 23 DE MARZO DE 2021**



SOLRED nos indica que no ha cambiado el precio profesional esta semana, por lo tanto sigue vigente el que se comunicó para la semana del 23 de marzo, y que pueden consultar en [enlace](#).

Recordamos a los socios de Asetra que deseen acogerse a este precio fijo semanal, **que deben firmar un contrato a mayores del que tienen como usuarios de la tarjeta SOLRED**, y si alguno tiene dudas de si está o no de alta en el mismo, puede comprobar en su factura si, donde pone AGR, se indica el número 86 ó el 7545.

Para estar dentro de **SOLRED-CETM-ASETRA-PRECIO PROFESIONAL**, ese código debe ser el 7545. Si lo está en el 86 pertenece a SOLRED-CETM-ASETRA, y los descuentos que puede obtener en este caso le pueden consultar en el listado que periódicamente actualizamos en nuestra página web ([ver aquí](#)).

\*\*\*\*\*

