

ASETRA INFORMA (059-2021; 24-03-2021)

- La DGT levanta las restricciones a la circulación en Semana Santa.
- La DGT recomienda circular por la M-40 a los conductores que accedan a Madrid desde la M-607, A-1 y M-11.
- El e-CMR y la documentación de control digital.
- La edad del transporte en Castilla y León.
- Curso en abril para obtener el permiso de mercancías peligrosas (básico y cisternas).
- Ayudas al abandono de la actividad 2021.

LA DGT LEVANTA LAS RESTRICCIONES A LA CIRCULACIÓN EN SEMANA SANTA

La [Dirección General de Tráfico](#) ha levantado las restricciones a la circulación de vehículos de más de 7.500 kg de MMA, vehículos que precisen autorización complementaria y vehículos especiales contempladas en el Anexo II de la Resolución que les fueran de aplicación durante el periodo comprendido durante el periodo comprendido entre el **viernes 26 de marzo y el lunes 5 de abril de 2021 (ambos incluidos)**, exceptuando del levantamiento algunos tramos. **Se exceptúan de este levantamiento** de restricciones las carreteras fronterizas con Francia (pueden ver cuáles son en la nota de la DGT descargable en este [enlace](#)).

No obstante se mantendrán las restricciones por itinerario previstas en apartado B.2.2 de la citada resolución, y las restricciones comunes y específicas contempladas en el anexo V, **para los vehículos afectadas por ellas, como son las mercancías peligrosas.**

LA DGT RECOMIENDA CIRCULAR POR LA M-40 A LOS CONDUCTORES QUE ACCEDAN A MADRID DESDE LA M-607, A-1 Y M-11

La Dirección General de Tráfico ha enviado una nota para **recomendar a los conductores que entren a Madrid desde la M-607, A-1 y M-11, que circulen por la M-40.** El motivo son las obras de remodelación que el Ayuntamiento madrileño está llevando a cabo en el Nudo Norte.

Desde el martes 23 de marzo, la circulación se reducirá a tres carriles en el tronco de la M-607/M-30, entre el Nudo Norte y la conexión con la Avenida de la Ilustración.

En la intersección donde confluyen los vehículos procedentes del Nudo de Manoteras (en dirección M-607/Avenida de la Ilustración) con el tramo donde



finaliza el corte del ramal, la vía se reducirá de cuatro carriles a tres y se desviarán hacia el sur por la mediana habilitada durante los días anteriores.

Esto podría afectar al sentido entrada a la capital para los vehículos que accedan desde la M-607, A-1 y M-11 a la M-30. Por ello, con el objetivo de evitar retenciones, **la DGT recomienda tomar la M-40 como itinerario en ambas direcciones**. El itinerario alternativo se muestra en el documento que pueden descargar en este [enlace](#).

Esas obras del Nudo Norte se extenderán **hasta el mes de octubre**. Además, la DGT recuerda que, debido a estos trabajos, el ramal de acceso desde el Paseo de Castellana hacia la M-607/Avenida de la Ilustración **continúa cortado**.

EL e-CMR Y LA DOCUMENTACIÓN DE CONTROL DIGITAL

Por el interés que, creemos, el avance de la documentación de control electrónica tiene para el sector del transporte de mercancías, a continuación reproducimos el artículo que **José María Quijano Riestra (secretario general de CETM)**, ha publicado en la edición digital de la revista [Transporte Profesional](#).

*“La documentación electrónica está desterrando **bolígrafos y papel en la gestión del transporte**. Sin embargo, solo 29 países, en todo el mundo, han ratificado el protocolo e-CMR. Vamos a intentar en este artículo dar algunas claves que permitan conocer el estado actual, las barreras a la adopción y la perspectiva de su generalización, a la luz de las circunstancias actuales.*

*Están a punto de cumplirse 13 años (marzo de 2008) desde la promulgación por UNECE (United Nations Economic Commission for Europe) [del protocolo e-CMR](#), que definía cómo debían ser gestionados y tramitados los **Documentos Electrónicos de Porte** para que éstos tuviesen la misma validez legal y fedataria que los históricos en papel. Aquella lejana iniciativa es actualmente una realidad en cuanto a despliegue y usabilidad, pero no aún en cuanto a extensión de uso.*

*Podemos considerar como un relevante éxito el grado de aceptación conseguido hasta la fecha por parte de los respectivos gobiernos. A día de hoy, 29 países en el mundo (la mayoría de ellos, europeos) **han ratificado el protocolo e-CMR** mencionado anteriormente. España fue uno de los primeros en ratificarlo, en 2011. Esta ratificación implica que en todos esos países las autoridades dan como válido desde el punto de vista legal, interpretativo y fedatario el uso exclusivo de una versión digital frente a la tradicional en papel. Eso quiere decir que **un chófer podrá mostrar los documentos de porte a través de su móvil en caso de inspección o que***



las partes o los seguros darán por válidos documentos generados de manera digital, que ya no hagan uso de papeles físicos, bolígrafos o sellos de compañía.

Todas las preguntas del eCMR

*Lo que aún no se ha alcanzado es la **extensión masiva que el mundo del transporte necesita que se produzca**. Los porcentajes de adopción están en proceso de crecimiento como consecuencia de los esfuerzos de asociaciones, entidades públicas y las propias empresas tecnológicas. Comenzar a hacer uso de los D.E.T (**Documentos Electrónicos de Transporte**) a estas alturas no se trata de un reto tecnológico. Es un reto eminentemente operativo. La empresa que se decida a dar ese paso tiene primero que auto-evaluar y decidir cómo quiere evolucionar su procesos logísticos “en papel”, ya que el uso de los DET abre opciones de uso que no pueden conseguirse haciendo **uso de los documentos de porte en papel**.*

Esa empresa de transporte debe hacerse y responderse a algunas preguntas tales como ¿qué funciones voy a querer que mi chófer realice? ¿Voy a permitirle actualizar algún dato del DET en caso necesario? ¿Qué modalidades de firma voy a querer hacer en cada caso? ¿Qué documentos voy a querer adjuntar al DET? ¿Qué tipo de eventos o incidencias voy a querer que se registren en ruta para que consten en el documento final? ¿Querré incluir fotografías que muestren que los sellos están intactos o que cierto palé está dañado en origen? Estas y otras, son, al final, cuestiones inherentes al **proceso de gestión administrativa de los servicios de transporte**.

Dudas para dar los primeros pasos en el eCMR

*Una vez la empresa se ha auto-respondido a estas cuestiones, debe dar el paso de **ponerse de acuerdo con sus socios logísticos sobre en qué rutas/portes van a empezar a colaborar, e ir afinando ese proceso sobre la base de las experiencias de sus primeros portes digitales en común**. Eso supone una dedicación inicial adicional que genera inexorablemente un consumo extra de esfuerzos organizativos.*

*La pregunta del millón es: **si tarde o temprano tendré que incurrir en ese esfuerzo organizativo ¿no será más práctico hacerlo lo antes posible para beneficiarme lo antes posible de los ahorros que me va a suponer, además de asegurarme una ventaja competitiva frente a mis rivales que sigan usando papel? Los (aún pocos) que se hacen esa pregunta se suelen responder a sí mismos “creo que esperaré un poco más” o “es que no veo que mis competidores hayan dado el paso”.***



*Pero, ¿es ésta realmente la principal causa raíz? La mayoría de los expertos consultados viene a confirmarnos que sí. El **desconocimiento en el transporte de las ventajas** inherentes a esa evolución digital hace que con frecuencia generemos tics para autojustificarnos: “es que los cargadores son los que tienen que impulsarlo y no lo hacen” (versión del transportista), “es que cuando he intentado buscar transportistas que realicen portes digitales para mí, no los he encontrado” (versión de los cargadores), “ya lo implantaré cuando lo hagan obligatorio”.*

El Grupo de Trabajo

*Todos aquellos que han sido testigos de esta corriente de opinión y que, sin embargo, están firmemente decididos a empujar por su implantación, han constituido hace unos meses un grupo de trabajo para la **impulsión para el documento electrónico del transporte** y han creado una identidad propia (www.somosdigitales.info). En ese grupo participan ya casi 40 entidades, entre asociaciones de transportistas, de cargadores, de transitarios, plataformas tecnológicas del sector, así como el propio MITMA (**Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana**) y varios Puertos del Estado.*

*Sabedores de que era necesario diferenciar las autojustificaciones de las razones reales, se cursó un cuestionario masivo a los colectivos que cada asociación representaba a fin de llegar a conocer las razones reales de la mencionada lentitud de adopción. Los resultados de esa encuesta han arrojado datos muy interesantes, que ayudan a conocer mejor esas razones reales. Curiosamente, la complicación de la tecnología o los **costes asociados a su implantación** no son considerados apenas como factores de freno.*

*Se podría decir que la mayoría de las causas identificadas está asociada al insuficiente conocimiento de su uso y de sus ventajas. Tienen bastante peso respuestas del tipo “no conozco las prestaciones”, “creo que sería complicado para mis chóferes”, “desconfío de la equivalencia legal”, “tengo dudas sobre quién ha de ser el contratante”, “no tengo claros los ahorros a conseguir”, que en general, son la consecuencia de una pasividad asociada a la **falta de conocimiento o a una decisión consciente** de no querer moverse de su estado de confort.*

*Estas respuestas llevan a replantear la pregunta clave: **¿cómo puede un transportista convencer a sus cargadores** de que empiecen a usarlo si éstos también desconocen su uso y ventajas? ¿Y la recíproca?*

El papel de la Administración



*A esta situación se añade el hecho del fuerte desconocimiento general en el sector sobre la **postura del propio Ministerio de Transportes en el proceso**. De las tres razones de mayor influencia para la no adopción, dos tienen que ver con las autoridades: “no veo que la Administración empuje por la adopción”, “desconozco el efecto de la inspección en carretera de los documentos digitales”. La tercera causa mayor también es bastante reseñable: “el destinatario nos sigue reclamando la firma en papel”. Esta última, en opinión de los expertos, está relacionada con las **grandes superficies y grandes retailers**, que concilian los datos del albarán directamente con sus proveedores (**cargadores u operadores logísticos**) a través de plataformas propias, para los que el transportista es un mero instrumento que no interviene en su proceso documental y la firma de entrega en destino, un trámite prescindible.*

*Esa situación de “despliegue inicial menor al esperado” no es una circunstancia que afecte sólo a España. La situación es bastante similar en otros países. En los últimos meses estamos presenciando que la Unión Europea está incrementando su **presión hacia la digitalización en el mundo del transporte**. Este es un buen aviso a navegantes, para aquellos del “ya lo implantaré más adelante”. Por una parte, en la Comisión Europea se están dotando partidas muy cuantiosas para subvencionar con la mayor extensión posible el **despliegue y adopción digital en forma de fondos de recuperación** hacia los países y, por otra, se está dando forma al formato digital común en ciertos sectores productivos (ADR, industria química,...) sobre la base de agregar respectivos “controles nacionales delegados”.*

*En el caso de España y de la **inversión en digitalización**, se corre el riesgo de equivocarse de nuevo el camino si la Administración decide orientarse hacia la subvención de proyectos faraónicos (esto es lo que luce contar en los telediarios) que llevará inexorablemente a tener plataformas operativas adicionales, pero no antes de cuatro años,... que tendrán las mismas funcionalidades que las ya existentes, y se pueden empezar a usar mañana mismo si se desea. Recordemos la opinión de los encuestados: lo que realmente se espera del **Ministerio de Transportes es que actúe de facilitador/ impulsor de su uso**, tanto desde el punto de vista de la influencia hacia la “pereza de su uso”, como desde la coparticipación en los costes iniciales de implantación.*

Ahorros significativos

Pero, ¿realmente ya toca dar el salto? La respuesta que recibimos de los que lo usan o lo están probando es rotundamente afirmativa. Veámoslo mejor con un ejemplo: una empresa que gestione 130 documentos diarios de porte (unos 4.000 al mes)



puede llegar a ahorrar cada mes por todos los conceptos asociados a los documentos de porte hasta 45.000 euros.

*Las principales partidas de ahorro (el 45% de esta cantidad) proceden de la **reducción de los tiempos de gestión y archivo de documentos en papel** y del coste salarial asociado a ellos, así como de la reducción del tiempo desde que un porte está entregado hasta que todas las partes estén de acuerdo y compartan los documentos finales, lo que **retrasa de manera sistemática el ciclo de cobro**, a veces, hasta semanas.*

*Las siguientes en importancia (otro 35%) están asociadas a la **reducción de impagos o retrasos de cobro por litigios** entre partes, debidas a discrepancias en la documentación de porte, sus documentos anexos, su interpretación o las penalizaciones cruzadas que conlleva. El 20% restante es debido a la reducción de los gastos de litigación debidos a **reclamaciones, las sanciones en inspección**, y el coste físico de emitir o imprimir papel para ello.*

*El conjunto de todos ellos puede suponer **entre el 2% y el 4% de la facturación de esa empresa**. ¿Por qué hasta ahora no había caído en la cuenta del impacto de sus costes debidos al uso de documentos de porte en papel? Porque las consultoras le han contado que los conceptos de ahorro estaban en otras parcelas. Porque, por inercia o por hábito, ni siquiera está midiendo estos conceptos de gasto.*

*¿Sabe **cuántas cartas de porte o CMRs** ha cursado su empresa en 2020? ¿Sabe que el coste laboral de crearlas, expedirlas, compartirlas, recopilarlas, reenviarlas, archivarlas y recuperarlas para consulta está entre dos y tres euros por documento? Hágase a partir de esto una nueva pregunta: ¿soy capaz de encontrar alguna otra parcela de gestión interna en mi empresa que pueda aportarme **recuperar ese porcentaje de facturación** que estoy perdiendo mes a mes en algo que depende de mi propia decisión?*

*¿Es real este potencial de ahorro? Pues cuando uno hace números calculadora en mano e introduce en la ecuación el **porcentaje consolidado anual de impagados**, las horas-hombre de gestión y archivo o los días que se tarda en promedio en cerrar un porte con documentación en papel, salen cifras de impacto.*

*Una empresa de transporte que decida hoy empezar a evolucionar parte de sus portes a una gestión digital no ahorrará esos 45.000 euros el primer mes (la implantación es un proceso paulatino ¿recuerda?). Si el primer mes “convirtiera a digital”, el **5% de sus portes mensuales, ahorraría 2.200 euros**; si convirtiera el 10%, 4.500 euros y si convirtiera el 20%, 9.000 euros. En el primer caso (5%), habrá*



acabado el primer año ahorrando el último mes 22.000 euros y en el último caso (20%), 42.000 euros, casi la cifra mensual a la que aspiramos llegar.

Y los intangibles

*Cuente además con los intangibles que quizás no le ofrezcan una rentabilidad tan medible pero que también se esperan más y más de las empresas, en cuanto al posible impacto de reducción documental (¿sabía que España puede ahorrarse al año 20.000 toneladas de papel por este concepto, según los expertos?), impacto social (¿sabía que **ya es posible firmar digitalmente documentos de porte** a más de dos metros de distancia? ¿Sabía que puede reducir hasta un 25% las ineficiencias de sus socios logísticos por el simple hecho de que todos los intervinientes acceden a la misma información a la vez y cada uno sabe cuándo el otro entra, sale, carga, descarga, firma,... etc.?), o el impacto en la administración (¿tiene el **Ministerio de Transportes o la DGT** alguna manera mejor de prevenir un uso fraudulento de **vehículos profesionales o las rutas ilegales de transporte**? ¿Cómo gestionar una emergencia en un transporte ADR cuando la información de cómo tratar ese material se encuentra sólo en un papel dentro de la cabina?).*

*No era la intención de este artículo detallar las funcionalidades y modos de **funcionamiento o contratación del DET, e-CMR, e-CDP** o como se desee denominarlo. En el propio [sitio web de la CETM](#) se describe con detalle todo ello, y se propone incluso la vía para darse de alta. La intención que les mueve es actualizar el estado desde el punto de vista de los precedentes, de su proyección, de los posibles obstáculos, así como dejar la foto de la **percepción que desde los diferentes agentes involucrados se tiene.***

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**



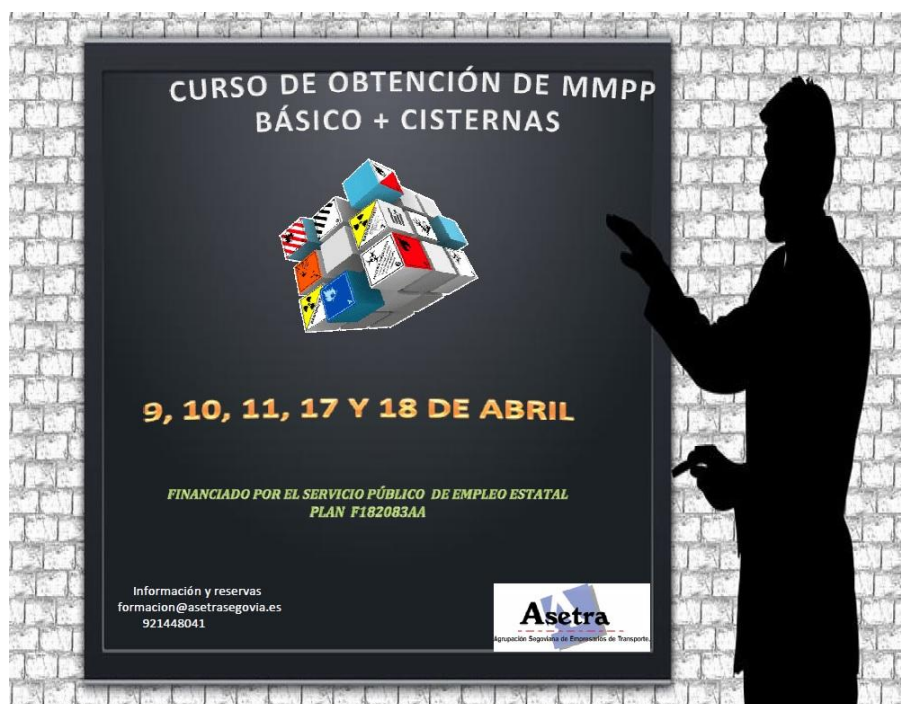
llevará más de cinco minutos), para palpar cuál es la realidad de las empresas de Castilla y León.

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 MERCANCÍAS 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).



AYUDAS AL ABANDONO DE LA ACTIVIDAD 2021

Se acaba de abrir un nuevo plazo para presentar solicitudes de ayuda al abandono de actividad, de acuerdo con la [Resolución de la Secretaría de Estado de](#)



[Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, por la que se convocan ayudas a transportistas autónomos por carretera que abandonen la actividad en 2021](#) (BOE nº 61 del 12 de marzo de 2021). En este [enlace](#) pueden consultar la Resolución de la citada Secretaría de Estado.

El plazo para que los interesados formalicen la solicitud de ayuda se fija en un mes, contado desde el siguiente a la publicación: **del sábado 13 de marzo hasta el lunes 12 de abril de 2021.**

Más información en [nuestra página web](#).

