

ASETRA INFORMA (085-2021; 17-05-2021)

- El transporte de mercancías no lo soporta todo.
- La subida de impuestos y el cambio en la cuota de autónomos harán inviable la recuperación del transporte español.
- Beneficiarios de las ayudas de la JCYL, protección COVID.
- Transportes transfiere fondos a las regiones para impulsar la movilidad sostenible y conectada.
- Precio profesional de SOLRED desde el 18 de mayo de 2021.
- Convenio de colaboración de cesión de derechos para la reclamación contra el denominado “cártel de las petroleras”.

EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS NO LO SOPORTA TODO

Reproducimos el interesante artículo que José María Quijano Riestra, secretario general de CETM, ha enviado a los medios de comunicación, en el que hace una reflexión acerca del esfuerzo fiscal que realiza el sector del transporte de mercancías (se puede leer el documento íntegro en este enlace).

Algunos políticos y gobernantes son de la opinión de que el sector puede con todo, ya que **confunden el termino de mercancías con cargas** y así asimilan al sector del transporte de mercancías por carretera la facultad de poder no solo con las mercancías que transporta, sino también con las cargas que les impone la Administración.

A través de este artículo pretendemos acercar al lector a la realidad de la aventura de ser transportista y no morir en el intento. Además, si sirve para que los que toman las decisiones en el Gobierno **puedan abrir los ojos y bajar de la literatura** y de las hojas de cálculo que les hacen otros a la realidad, también lo daremos por válido.

Según datos del Registro General de Empresas de Transporte del Ministerio de Transportes, en la actualidad el sector de transporte público de mercancías por carretera está compuesto por un total de 108.062 empresas, de las cuales 70.335 tienen la autorización de transporte pesado, 35.125 la tienen sólo de transporte ligero, y 2.602 la tienen solo de transporte super ligero.

Estas 108.062 empresas con autorización de transporte público cuentan con 262.835 vehículos pesados, 112.107 ligeros y 3.610 súper ligeros.



Estamos ante un sector que cuenta con **600.000 empleos directos** y que **contribuye al PIB en un 4,8%**.

Por el contrario, nos encontramos ante un sector tremendamente atomizado, donde el 73,3% de las empresas de transporte público pesado de mercancías y el 89,3% de las empresas de transporte público ligero se encuentran con una flota entre 1 y 3 vehículos. Las empresas de transporte pesado cuentan con una flota media de 3,73 vehículos.

El **95,8% de las toneladas-kilómetro** producidas se mueven a través del transporte público.

El coste anual de explotación de un vehículo articulado pesado de carga general, para un kilometraje de 120.000 Km./año y 1.800 horas de trabajo, se sitúa según el Observatorio de Costes del Ministerio de Transportes en 128.455,64 €, incluyendo los km. en carga y en vacío, lo que arroja un coste por km. de 1,07 € (1,259 € para el km. solo en carga).

Desde el primer minuto del estado de alarma como consecuencia del brote Covid-19, el sector del transporte de mercancías por carretera **fue catalogado como un sector esencial** por su capacidad para poder dar cobertura a las necesidades de aprovisionamiento de los hospitales, de la sociedad en su conjunto y de otros sectores igualmente catalogados como esenciales.

A pesar de las dificultades encontradas por parte de los conductores para poder realizar su actividad de forma segura sin caer contagiados por el Covid-19, con problemas en la carga y descarga, sin asistencia en las carreteras y áreas de servicio, y otros inconvenientes, **el sector ha continuado dando la cara**, incluso a riesgo de la salud de los mismos conductores y de las cuentas de resultados de muchas empresas, unas por falta de viajes de vuelta cargados (retornos) y otros por la fuerte disminución de la actividad de sus clientes, llegando a mantener la actividad cerrada en el caso de servicios de transporte a sectores muy concretos (automoción, combustibles, mudanzas, textil, etc.).

Cuando llevamos más de un año con la situación de la pandemia, dejando atrás vidas y negocios cerrados, al Gobierno no se le ocurre otra cosa que anunciar ante Bruselas, mediante la presentación del Plan de recuperación, una serie de medidas o líneas de actuación que **son un torpedo a la línea de flotación** de un sector hasta ayer reconocido y felicitado por su actuación y sacrificio durante este último año.

El Gobierno parece no enterarse de que el sector del transporte de mercancías por carretera y la sociedad en su conjunto no están preparados para trasladar una



subida de los impuestos al combustible, o la implantación de peajes y viñetas por el uso de las carreteras.

La recuperación de un país y de su actividad económica, que en realidad es la única capaz de generar ingresos y liquidez a las familias, empresas y administraciones, no puede venir de la mano de la subida de impuestos y tasas, sino más bien de todo lo contrario. La subida de impuestos supone **pan para hoy y hambre desde ayer** (no hay que esperar hasta mañana), ya que el mero anuncio de estas medidas colabora a contraer la inversión.

Ahora, después de una caída de los ingresos públicos y una inadecuada gestión del gasto, el Gobierno pone el acento en la herramienta de los impuestos y tasas de rápida recaudación, para intentar recuperar los niveles de dichos ingresos y hacer frente a los compromisos con Bruselas y poder ser acreedores de la confianza de la Comisión en la entrega de los fondos europeos para la recuperación.

Con argumentos muy manidos de tipo medioambiental y de gestión de recursos públicos, utilizados por las administraciones con falta de liquidez, nos intentan imponer el demagógico principio de “el que contamina paga” y “el que usa paga”, que en definitiva no significa otra cosa que decir que **si pagas, tienes bula para usar y seguir contaminando**, porque el sector de transporte pesado por carretera no tiene más remedio que seguir rodando para suministrar las mercancías requeridas a los mercados y a la sociedad en su conjunto, y porque **no existe alternativa tecnológica a corto y medio plazo** que le permita ser considerado como sector no contaminante.

Por otra parte, el sector de la carretera no solo es que ya paga de forma indirecta, a través de impuestos por el uso de las carreteras, sino que también ha hecho un **esfuerzo continuo por ir renovando el parque móvil de sus empresas** de forma acorde a los últimos adelantos en motorización de los vehículos, adaptados por los fabricantes a las exigencias técnicas requeridas por la Comisión Europea.

Según un artículo de Ramón Roca, publicado en El periódico de la Energía el 22 de julio del 2020:

<<Según la Memoria 2019 de la Asociación de Operadores Petrolíferos de España (AOP), uno de cada dos euros que pagan los consumidores españoles en carburantes acaban en las arcas del Estado. Según la patronal de las petroleras, el 54% del precio medio pagado en 2019 en gasolina son impuestos, mientras que en el caso del diesel la recaudación es del 49%, cinco puntos porcentuales menos.



El precio medio de la gasolina 95 fue de 1,299 euros por litro. De ellos, del 54% que corresponde a los impuestos, 0,473 euros pertenecen al Impuesto Especial de Hidrocarburos (IEH) y 0,226 euros al IVA. Por tanto, de los 1,229 euros por litro, el Estado se lleva 0,699 euros por litro.

En el caso del diesel, el precio medio en 2019 fue de 1,216 euros por litro. De ellos, del 49% que corresponde a los impuestos, estos se reparten en 0,379 euros por litro del IEH y 0,212 euros pertenecen al IVA. Por tanto, de los 1,216 euros por litro, el Estado recauda 0,591 euros por litro.

*Si se tiene en cuenta estos datos, además de lo ofrecidos por la Agencia Tributaria, la recaudación total del Estado en 2019 a través de impuestos a los carburantes **asciende a 19.804 millones**. En este caso, serían 12.264 millones de euros y 7.540 millones de IVA. Esta cifra es 1.204 millones superior a lo recaudado en 2018, es decir, algo más del 6%.*

*Por si resultaba poco lo que recauda el Estado con los carburantes, el Gobierno prepara una subida de los impuestos al diesel y así equipararlo al menos con la gasolina. Según fuentes del mercado, una equiparación de la recaudación del diésel con la gasolina **proporcionaría al Estado unos 2.500 millones de ingresos adicionales**, teniendo en cuenta los datos de 2019.*

Es decir, si en 2019 la carga fiscal de todos los combustibles fuese la más alta, el Estado habría recaudado unos 22.354 millones de euros, de los cuales 14.262 millones hubiesen sido en IEH y 8.093 millones en IVA.>>

Solo los impuestos indirectos sobre los combustibles han venido suponiendo unos ingresos para las arcas públicas, durante mas allá de la última década del entorno a **una media anual de 11.000 millones de euros**. A esto habría que sumar el IVA soportado por cada litro de combustible vendido, que supera los 7.000 millones de €.

A su vez el sector de la carretera, además del importe descrito por el impuesto sobre los combustibles, también **contribuye con otros impuestos** estrechamente ligados al uso del vehículo y a la actividad que desarrolla.

En este sentido, el coste fiscal anual vinculado por este tipo de instrumentos de recaudación de la Administración, referido a un vehículo pesado articulado de carga general, tal como se refleja en el Observatorio de Costes del Ministerio de Transportes, totaliza 768,80 €.



Según un artículo de Juan Ramón Rallo, publicado el 9 de mayo en La Razón, el sector de la carretera aportó a las arcas de la Administración en 2018 unos **29.500 millones de euros**, desglosados por los siguientes conceptos:

- 456 millones por impuesto de matriculación.
- 905 millones por impuesto de tracción mecánica.
- 856 millones por el IVA sobre la compra de vehículos nuevos.
- 370 millones por el IVA sobre el consumo de carburantes.
- 452 millones por IIEE hidrocarburos.
- 523 millones por venta de vehículos de 2ª mano.

Con lo cual llegamos a la conclusión de que el sector de la carretera **ya paga por el uso de la carretera lo suficiente** para su mantenimiento y conservación, así como para hacer frente a otro tipo de costes relacionados con el medioambiente, y aún queda mucho margen para destinar fondos a otras partidas de carácter social.

Cualquier tentativa de introducir un coste adicional al sector del transporte de mercancías por carretera **no solamente será un ataque a la competitividad del sector**, sino a la de la industria y los productos españoles en los mercados europeos y mundiales y, por añadido, a la renta disponible y poder adquisitivo de las familias que demandan los productos transportados.

La implantación de una euroviñeta (tasa por uso de las carreteras) al sector del transporte pesado de mercancías por carretera con una tarifa de 19 cts./km. supone incrementar el coste de explotación de un vehículo pesado articulado de 40 Tm en torno al 18%. Aplicar este peaje, supondría, por ejemplo, que **un viaje entre Madrid y Barcelona tendría un coste adicional de 117,99 €**.

El Gobierno, bajo el empuje y asesoramiento directo de ACEX, AEC y SEOPAN, tres organizaciones íntimamente ligadas con los intereses de las empresas proveedoras de materiales de carreteras, grandes constructoras, y concesionarias, ha anunciado ante Bruselas una línea de actuación que podría concretarse en la implantación para el 2024 del pago por uso de la carretera. En este equipo lógicamente se encuentra el Gobierno con necesidades de hacer caja y las empresas del entorno comentado, **con intereses legítimos por dinamizar sus cuentas de resultados**.

Pero es que, además, las grandes constructoras y concesionarias piden la modificación de la ley que **limita la rentabilidad de las concesiones a un 3,5%**, dado el riesgo que, según ellos, implica la operación.



En este sentido, no conocemos a ninguna empresa del sector de transporte ni de ningún otro sector que trabaje en el mercado de libre competencia al que se le aseguren las rentabilidades de sus operaciones con el aval del Estado.

Fruto de la colaboración público-privada se da el caso de que el Estado **tendrá que indemnizar a Abertis**, la compañía encargada del mantenimiento de las autopistas, tras la finalización de la concesión de la AP-7, con al menos 1.291 millones de euros por las obras de ampliación y la minoración de ingresos estimados, según queda establecido en el Plan de Estabilidad que el Ejecutivo ha mandado a Bruselas.

En una reciente [entrevista realizada por Carlos Herrera a Julián Núñez Sánchez](#), actual presidente de Seopan, este último hablaba de la necesidad de **2.000 millones de euros anuales** para la conservación de las carreteras. El señor Núñez desvinculó el pago del impuesto sobre hidrocarburos al pago de las carreteras (>11.000 millones/año) y comentó que la carretera debería pagar una tasa por el uso igual que hace la aviación y el transporte marítimo, que llevan el importe de esas tarifas a los billetes de los usuarios, pero **no sabe o no comentó** que ni la aviación, ni el transporte marítimo, ni el ferrocarril pagan el impuesto sobre el combustible.

También vino a comentar que el 96% del transporte de mercancías por tierra se realiza por carretera frente al desaprovechamiento del ferrocarril, que según sus palabras es más eficiente y menos contaminante. Está claro que las grandes constructoras salen ganando tanto si se licita obra para el ferrocarril como para la carretera y, además, **siempre estará el Estado o la Administración para pagar la factura** si las cifras estimadas de explotación de las concesiones de peajes no cuadran porque luego se desvían los tráficos al ferrocarril.

Lo comentado no significa que el sector de transporte de mercancías no esté a favor de mejorar y apoyar el acercamiento natural entre modos aumentando la cuota de la multimodalidad, pero los problemas para ello no están tanto en la infraestructura como en otros aspectos relacionados con la gestión, la operatividad y la calidad del servicio prestado.

Finalmente, el Sr. Núñez a la vez que está a favor del pago por uso y nos da sus explicaciones de cómo hacerlo de forma correcta, cree que solo sería necesario que pagasen unos cuantos, porque sería un pago por uso a la carta, donde solo al transporte pesado de mercancías se le lleva a cotas de 19 cts./Km., y **dice sin arrugarse el traje que “la fórmula del copago es la alternativa al impuestazo”**.

Lo que no hace tampoco el Sr. Navarro, Director General de Tráfico, es explicarle a la abuelita que tanto le preocupa porque no usa el coche lo **que le va a subir el precio**



del yogurt, la fruta, o del resto de productos que compra, cuando el que usa las carreteras y las paga traslade el coste de los peajes a los clientes que mueven las mercancías de los proveedores a los centros de consumo, o lo que les va a costar a sus hijos y nietos cuando tengan que desplazarse con sus coches para ir a visitarla o llevarla a cualquier sitio. Seguro que todas las abuelitas de España, que por cierto hay muchas y muy queridas y todos las tenemos o hemos tenido, prefieren que las carreteras se mantengan con los presupuestos generales del Estado, ya que la parte que le corresponda pagar por impuestos **la va a pagar con o sin carreteras que mantener.**

España es un país periférico respecto al grueso de los mercados europeos, y esto condiciona enormemente cualquier aumento de costes en el acercamiento de las mercancías a los mercados, **reduciendo la competitividad de los productos españoles destinados a la exportación.**

El transporte no será el único perjudicado con la implantación de peajes y euroviñetas. El sector productivo español perderá competitividad y el consumidor final verá incrementado el precio de la compra y disminuido su poder adquisitivo.

Como fruto de lo anteriormente descrito, la Administración tendrá como resultado neto una pérdida en la recaudación, dado que se reducirán los ingresos fiscales generados a través de la actividad económica de las industrias y familias.

Otro aspecto por resaltar es que el ejemplo esgrimido de que hay otros países de Europa con euroviñeta, solo se sustenta en que esos Estados se quejan de que las flotas extranjeras no repostan combustible en sus países y utilizan las carreteras sin pagar, y como resultado de esa premisa deciden implantarla, quitando a la vez otros impuestos a sus ciudadanos y empresas.

Bajo la hipótesis de la implantación de las medidas anunciadas, a España le tocaría pagar el impuesto sobre el combustible en España (aumentado), la Euroviñeta en España (doble pago) y la Euroviñeta en Europa. A esto habría que sumarle una posible fuga de consumos de combustible por las flotas internacionales, si la subida de los impuestos del gasoil no hace atractivo el consumo en España. **Todo esto suena a mal negocio para España**, si además contemplamos que más del 80% de los usuarios de las carreteras son españoles.

Ahora los flotistas extranjeros que realizan transporte internacional en territorio español repostan en España porque les resulta más económico. Esto significa que pagan el impuesto sobre hidrocarburos en España, incluso en mayor proporción de lo que consumen en los tramos de carretera usados en España, y no en otros países.



Otro aspecto que tomar en consideración cuando se habla de los famosos sistemas de pórticos para el control de paso y efectuar la facturación por el uso de las carreteras, es **el enorme coste de implantación y mantenimiento del sistema** que supone una merma importante de los ingresos previstos y que al final van a parar a las manos de los que nos aconsejan su uso.

Y no olvidemos que los peajes y eurovi netas se facturan con carácter quincenal, previa presentación ante el proveedor de los dispositivos de pago, del aval equivalente al consumo previsto de dos o tres meses, y el transportista mientras tanto financiando a unos y a otros, mientras trata de repercutir los costes y que se los paguen de aquella manera y en aquel momento, que **nunca será antes de 30 días** de fecha factura en el mejor de los casos. Eso sí, **sin que además nadie le asegure un 3,5% de rentabilidad**, como hacen con los concesionarios, en su cuenta de resultados.

Para terminar, hay algo que nos hace pensar que tenemos toda la razón y es que las organizaciones de cargadores, nuestros clientes, y según el Ministerio, los presuntos pagadores de la fiesta, **no se han pronunciado en contra en ningún momento** durante la polémica suscitada por el anuncio de la medida, y tal vez sea porque **tienen claro que el mercado regula el precio y este dir  quién paga**, y por otra parte porque no quieren echar por tierra sus esfuerzos por que el gobierno les apoye en la implantación de las 44 Tn. y los 4,5 m. de altura, sobre vehículos articulados convencionales de 2+3 ejes (tractora con dos ejes + semirremolque de 3 ejes), que curiosamente **est  demostrado que es el perfil de vehículo pesado que más daños produce** al firme de las carreteras.

LA SUBIDA DE IMPUESTOS Y EL CAMBIO EN LA CUOTA DE AUTÓNOMOS HARÁN INVIABLE LA RECUPERACIÓN DEL TRANSPORTE ESPAÑOL

La **Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM)** manifiesta su rechazo a las nuevas cuotas de autónomos que ha anunciado el Gobierno, una medida que se une a la subida de impuestos planteada en el Plan de Recuperación y que **impedirá la salida de la crisis** provocada por la pandemia del Covid-19.

Frente a la posición del resto de países europeos, como Alemania, Italia o Francia, que **han optado por una rebaja fiscal** para encauzar la recuperación económica, el Ejecutivo español prepara una subida de impuestos que supondr  **un auténtico descalabro tanto** para las empresas como para los trabajadores por cuenta propia de nuestro país.



La recuperación pasa por la implantación del pago por uso en las carreteras, la subida del diésel o el IRPF y, también, el aumento del impuesto de sociedades y una fuerte subida de las cotizaciones de los autónomos, perjudicando a todo el tejido empresarial. La CETM considera que de esta manera **la única recaudación que hará Moncloa será la del aumento del paro y la merma de la economía española.**

Es inaceptable que no se planteen medidas que estimulen la recuperación de las empresas y autónomos de nuestro país y que el “hachazo fiscal” sea el único camino.

El sector del transporte de mercancías, como era de esperar, **será uno de los más perjudicados**, puesto que no solo se verá afectado si se lleva a cabo la subida del diésel o la implantación de peajes, sino que, además, cuenta con una alta presencia de trabajadores autónomos que tendrán que hacer frente a la subida de sus cuotas, ahogándose aún más y **haciendo inviable la tan sonada recuperación que prometen desde el Gobierno.**

BENEFICIARIOS DE LAS AYUDAS DE LA JCYL, PROTECCIÓN COVID

El BOCYL de hoy ha publicado la [ORDEN EEI/582/2021, de 10 de mayo, por la que adquieren la condición de beneficiarios y se establece resultado para el resto de los solicitantes de las subvenciones públicas dirigidas a la adquisición de sistemas de protección colectiva y de señalización, de los productos químicos de limpieza y desinfección, y para el mantenimiento y mejora del sistema de climatización, frente a la COVID-19, convocadas mediante Orden de 21 de diciembre de 2020, de la Consejería de Empleo e Industria. código BDNS 541008.](#)

Se relacionan las **empresas que han resultado beneficiarias de las ayudas que convocó la Junta en diciembre de 2020.**

TRANSPORTES TRANSFIERE FONDOS A LAS REGIONES PARA IMPULSAR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y CONECTADA

Informa [Transporte Profesional](#) que el secretario de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Pedro Saura, ha transmitido a comunidades y ciudades autónomas las líneas del [Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de la Economía relacionadas con el transporte y la movilidad](#) en la reunión mantenida en la Conferencia Nacional de Transportes (en este enlace pueden leer la nota de prensa).

En el encuentro, Saura ha estado acompañado por la secretaria General de Transportes y Movilidad, María José Rallo; el subsecretario del Departamento, Jesús



Gómez, y el director general de Transporte Terrestre, Jaime Moreno, y se ha **hecho partícipes a los consejeros de Transportes** de las comunidades autónomas y de Ceuta y Melilla de las inversiones y programas de incentivos ligados a las componentes 1 y 6 del Plan que deben gestionar.

Dentro de la componente 1, bautizada como *“Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos”*, las comunidades autónomas recibirán 1.300 millones en transferencias. El ministerio de Transportes gestiona el programa en colaboración con el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (Miteco). Por otra parte, el componente 6, *“Movilidad sostenible, segura y conectada”* está liderado por Transportes, que transferirá a las comunidades y ciudades autónomas 220 millones para **proyectos de digitalización de los servicios de transporte** de viajeros y mercancías en el ámbito autonómico y local.

Cogobernanza

El secretario de Estado ha destacado la voluntad del Ministerio de Transportes de hacer partícipes a comunidades y ciudades autónomas, junto a las entidades locales, de la ejecución de los proyectos de movilidad sostenible con los que se materializará el Plan, desde el convencimiento de que esta cooperación será la mejor manera de alcanzar los objetivos fijados. Se trata de ahondar en uno de los pilares del Plan, la cogobernanza, porque, como señaló el ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, José Luis Ábalos, durante su presentación, *“este es un plan de país, ya que a todos nos atañe su gestión y su éxito”*.

En la reunión se ha profundizado en la gestión **a través de la Conferencia Nacional de Transportes** de los 1.520 millones de euros asignados a las comunidades y ciudades autónomas:

- 1.010 millones de euros para **proyectos de digitalización del transporte autonómico** y de transformación de la movilidad en entornos metropolitanos, desglosados en dos líneas:
 - 900 millones de euros para la creación o **funcionamiento de zonas de bajas emisiones (ZBE)** en los entornos metropolitanos y para la transformación del transporte público. Estas actuaciones deben realizarse por parte de las comunidades y ciudades autónomas con el fin de contribuir a la **transformación digital y sostenible del transporte urbano** y metropolitano y al funcionamiento de las ZBE que sean implantadas en municipios de más de 50.000 habitantes y capitales de provincia, que



- concentran al 50% de la población española. Está previsto financiar el 100% del coste de las actuaciones.
- 110 millones de euros para **actuaciones de digitalización del transporte autonómico**: servicios administrativos, sistemas de gestión de transporte a la demanda o soluciones de pago integradas, entre otras cuestiones.
- 510 millones de euros para actuaciones de **renovación de flotas de empresas privadas de transporte de viajeros y mercancías** (400 millones de euros) y la digitalización de esas empresas (110 millones de euros), a través de convocatorias de ayudas por concurrencia simple que gestionarán las comunidades y ciudades autónomas.

Con estas ayudas, se pretende impulsar medidas de transformación sostenible y digital del sistema de transporte público, proyectos que faciliten la movilidad activa, como la peatonalización de las calles o la creación de infraestructura ciclista, y otras actuaciones cuyo objetivo final sea reducir el uso del vehículo privado en los entornos urbanos y metropolitanos. En definitiva, se quiere transformar las ciudades para garantizar la mejora de la calidad de vida, del aire y de la salud de los ciudadanos, a través de una considerable reducción de las emisiones contaminantes y de un **cambio en los hábitos de movilidad cotidiana**.

Subvenciones a entidades locales

Además, Saura ha informado sobre los 1.500 millones de euros destinados a proyectos de las entidades locales, a través de convocatorias de ayudas en concurrencia competitiva **gestionadas desde el Ministerio de Transportes**, presentando el proyecto de Orden Ministerial por la que se aprueban las bases reguladoras para el Programa de ayudas a municipios para la implantación de zonas de bajas emisiones y la **transformación digital y sostenible del transporte urbano**, que está previsto convocar a lo largo del presente año. Estas ayudas se destinarán a ayuntamientos de más de 50.000 habitantes y capitales de provincia, y bajo determinadas condiciones, también pueden destinarse a ayuntamientos entre 20.000 y 50.000 habitantes.

Asimismo, se ha incluido en el orden del día el Programa de apoyo al transporte sostenible y digital del Ministerio de Transportes, dotado con 580 millones de euros con la mirada puesta en el **ámbito de las empresas de Transporte**, y cuyas bases y convocatorias también está previsto publicar este mismo año.

Con todo ello, se pretende alcanzar la **transformación sostenible y digital del transporte**, que constituyen los verdaderos vectores con los que se podrán cumplir los objetivos del Plan en todo el país: la modernización de la economía española, la recuperación del crecimiento económico y la creación de empleo, la reconstrucción



sólida, inclusiva y resiliente tras la crisis de esta pandemia, dando respuesta a los retos de la próxima década.

PRECIO PROFESIONAL DE SOLRED DESDE EL 18 DE MAYO 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 18 de mayo, y que pueden consultar en este [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](#)).

CONVENIO DE COLABORACIÓN DE CESIÓN DE DERECHOS PARA LA RECLAMACIÓN CONTRA EL DENOMINADO “CÁRTEL DE LAS PETROLERAS”

Recordamos el contenido del [Asetra Informa 73-2021 del 21 de abril de 2021](#), en la que dábamos cuenta del convenio de colaboración suscrito entre nuestra asociación y GLV EUROPA para la reclamación, a quienes se muestren interesados, por el efecto del denominado “cártel de las petroleras”. Plazo para adherirse hasta el 31 de mayo de 2021. Más información en [nuestra página web](#).

