

Un servicio esencial que no ha parado durante la pandemia

Mercancías por carretera.....

La carretera representa más del 90% del reparto modal del transporte de mercancías en el interior de España, lo que hace de él un servicio esencial. Desde la declaración del estado de alarma, desde el Mitma, a través de la Secretaría General de Transportes y Movilidad, se han ido abordando los problemas surgidos en el sector, identificados con la ayuda del Departamento de Mercancías del Comité Nacional del Transporte por Carretera, para facilitar en todo lo posible la labor de los transportistas, de forma que no se produjese una paralización en una actividad crucial en el abastecimiento de bienes más necesarios que nunca.

■ Texto: Secretaría General de Transportes y Movilidad. Dirección General de Transporte Terrestre



En lo que se refiere

al transporte de mercancías, la carretera es, con mucha diferencia, el modo de transporte que más mercancías mueve en el interior de España, puesto que representa más del 90% del reparto modal gracias a la existencia de un sector que destaca por su competitividad y flexibilidad, y en el que empresas y trabajadores han sabido adaptarse a las necesidades de sus clientes consiguiendo una calidad en la prestación de sus servicios que es un referente europeo.

Según los datos de la *'Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera'*, en el año 2019 el transporte de mercancías por carretera se vio incrementado, por sexto año consecutivo desde el año 2013, año en el que se produjo un mínimo en la serie histórica. Pero el pasado año ya se consolidaba esa recuperación, al transportarse un total de 1.542 millones de toneladas, que supuso un incremento de 4,56% sobre 2018 y un incremento acumulado del +37,13% desde 2013.

En este contexto, cuando se declaró el estado de alarma para hacer frente a la crisis sanitaria derivada de la pandemia de la covid-19, era obvio que el transporte de mercancías por carretera, al ser un servicio esencial no podía parar, por lo que desde el primer momento se establecieron las medidas necesarias para facilitar su correcto desarrollo en todo el territorio nacional, con objeto de garantizar el abastecimiento de los productos de primera necesidad y sanitarios o farmacéuticos a los ciudadanos.

Garantizar el abastecimiento

En este sentido, el propio Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, contenía un artículo específico, el artículo 15 *'Medidas para garantizar el abastecimiento alimentario'*, para asegurar dicho abastecimiento, y declaraba al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma) como autoridad competente delegada para adoptar las medidas requeridas a tales efectos.

Y, sin duda, con la evolución de la crisis, esa condición de autoridad competente delegada ha demostrado ser una herramienta eficaz, puesto que la singularidad de una situación nueva y sin precedentes ha estado llena de dificultades que se han ido identificando por las distintas asociaciones integrantes del Departamento de Mercancías del Comité Nacional del Transporte por Carretera, que según la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres es órgano superior de asesoramiento y consulta que actúa como cauce de participación integrada del sector, y sin el cual no se hubiese podido actuar con la misma rapidez.

Desde el Mitma se han ido abordando los problemas surgidos con la adopción de diferentes medidas encaminadas a ayudar en todo lo posible la labor de los transportistas, de forma que no se produjese una paralización del transporte de mercancías por carretera, opción inviable en nuestras sociedades.

La primera de dichas medidas, aprobada incluso antes de la declaración del estado de alarma, fue la exención temporal al cumplimiento de las normas referidas a los tiempos de conducción y descanso en todo el territorio nacional para transpor-

te de mercancías, de forma que los transportistas tuvieran más flexibilidad para poder completar los servicios.

A continuación, tras la declaración del estado de alarma, la incertidumbre y el desconcierto iniciales, surgieron los primeros problemas, como fue el caso del acceso de los transportistas a los servicios de aseo y manutención. Por lo tanto, tan sólo un día después de la publicación del Real Decreto de declaración del estado de alarma se ejercían las competencias delegadas del Mitma, y se aprobaba también una orden ministerial para garantizar el acceso de los transportistas profesionales a determinados servicios necesarios de aseo y manutención en los establecimientos de suministro de combustible, así como en los centros de carga y descarga que disponen de este tipo de instalaciones.

En esta misma línea, se fueron identificando otro tipo de servicios auxiliares necesarios para que los conductores pudiesen llevar a cabo su labor, como servicios de alojamiento y repostaje de combustible, para lo cual, y en cooperación con el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo y el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico se dictaron sendas órdenes ministeriales, una con la declaración de determinados alojamientos turísticos como

Se adquirieron mascarillas para el sector del transporte, de las cuales se han distribuido más de 3 millones



servicios esenciales, tanto para los profesionales del sector transporte como para otros servicios esenciales, tales como personal sanitario o fuerzas y cuerpos de seguridad, y otra con las medidas necesarias para garantizar el cumplimiento de los servicios esenciales para la distribución al por menor de carburantes y combustibles. Otro de los problemas que se identificó fue la imposibilidad de renovar los títulos habilitantes para el ejercicio de la actividad de transporte, tales como las tarjetas CAP, por la interrupción de la formación obligatoria requerida o la emisión de las tarjetas de tacógrafo, por lo que fue necesario adoptar disposiciones para prorrogar su validez, que posteriormente se vieron corroboradas y sustituidas por el Reglamento (UE) 2020/698, del Parlamento Europeo y del Consejo.

Medidas extraordinarias

Y en un contexto en el que había muchas dificultades, tanto para conseguir este material sanitario como para su distribución, el Ministerio adoptó una medida extraordinaria como la adquisi-

ción de mascarillas para el sector del transporte, de las cuales se distribuyeron con una intensa labor logística más de 3 millones para el sector del transporte por carretera y destinadas a conductores del transporte.

Con la evolución de la crisis, se fueron adoptando otras órdenes ministeriales con el fin de clarificar situaciones que suscitaban dudas en el sector. En este sentido, se recogía expresamente, como actividades permitidas, la apertura de las oficinas de arrendamiento de vehículos sin conductor para el uso profesional por los transportistas de mercancías; la posibilidad de que dos personas viajasen en la cabina de los vehículos de transporte de mercancías por carretera cuando fuera necesario; la apertura de los talleres de reparación y mantenimiento de vehículos de motor, así como de los establecimientos de actividades conexas de venta de piezas y accesorios con venta directa a los talleres de reparación sin apertura al público general, o también medidas específicas para facilitar el transporte de animales. Pero además de las medidas normativas adoptadas durante

este período, se han intensificado los apoyos al sector en esos momentos tan difíciles, reforzando la asistencia por parte de los distintos órganos del Ministerio, en especial de la Dirección General de Transporte Terrestre, con el fin de resolver las múltiples consultas que llegaban a través del buzón electrónico de crisis habilitado al efecto, actualizando constantemente las preguntas frecuentes de la web o contribuyendo a la creación de puntos de información útiles para el transportista profesional, con la recopilación y publicación en la web del Ministerio de un mapa de servicios de comida y duchas para transportistas, un mapa con los talleres con servicio para vehículos industriales o diversos enlaces con información de otros ministerios, como los alojamientos disponibles o información de otros países como Francia o Portugal. Finalizado el estado de alarma, con la publicación el 8 de julio del Real Decreto-ley 26/2020, se han complementado las medidas adoptadas en los últimos meses quedando, por tanto, atendidas la mayoría de peticiones de tipo coyuntural que había trasladado el Departamento de Mercancías del Comité Nacional del Transporte por Carretera. En el mismo se incluyeron medidas adicionales sobre la realización de las inspecciones técnicas de vehículos (ITV) y se estableció una prórroga por 3 meses de la validez de los certificados de ITV cuya fecha de inspección haya estado comprendida entre el 21 de junio y el 31 de agosto de 2020. Además, mientras ha estado vigente esta prórroga, las empresas de transporte público de

mercancías y de viajeros titulares de una licencia comunitaria tendrán preferencia en el paso por la inspección técnica periódica en las estaciones ITV.

Frente a las dificultades

Pero además de las dificultades de tipo operativo, las empresas están teniendo que afrontar dificultades económicas, puesto que si bien en el ámbito del transporte de mercancías muchas han mantenido su actividad por ser transportistas de productos de primera necesidad y sanitarios o farmacéuticos, hay también empresas dedicadas a otro tipo de productos que han visto reducida significativamente su actividad, o que aun manteniendo el transporte por tipo de carga, han encontrado muchas dificultades en conseguir carga para el retorno, repercutiendo negativamente en la imagen global. También en ese aspecto se han aprobado distintas medidas, entre las que destacan:

- Medidas en materia de empleo, como los expedientes de regulación temporal de empleo por causa de fuerza mayor derivada de la covid-19 con posibilidad de acogerse a ellos hasta el 30 de septiembre de 2020.
- Medidas sobre el aplazamiento del pago de la cuotas de los *leasing* o *renting*, tanto de forma general con el Real Decreto-ley 11/2020 donde los autónomos en situación de vulnerabilidad económica se podían acoger a una moratoria en el pago de sus cuotas de *leasing*, como de forma sectorial con el Real Decreto-ley 26/2020 donde se contempla la posibilidad

de una moratoria de hasta 6 meses en favor de empresas y autónomos sobre el pago del principal de las cuotas de los contratos de préstamos, *leasing* y *renting*, de vehículos dedicados al transporte público de mercancías de más de 3,5 toneladas de masa máxima autorizada, en aquellos casos en que experimenten dificultades financieras como consecuencia de la emergencia sanitaria.

- Avales del Instituto de Crédito Oficial (ICO), con la activación por parte del Gobierno de un quinto tramo de avales ICO incluyendo un tramo específico de 500 millones de euros para financiar la adquisición, el arrendamiento financiero o el arrendamiento operativo de vehículos de uso profesional. Sobre estos avales cabe resaltar que, según los datos facilitados por ICO, a fecha 30 de junio, 15.003 empresas de transporte de mercancías por carretera se han beneficiado de los avales ICO, con la realización

Durante el estado de alarma se había prorrogado la vigencia de las ITVs que caducaban

de 22.348 operaciones y un importe avalado de 1.525 millones de euros.

En definitiva, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana es plenamente consciente de la importancia del transporte de mercancías por carretera, como sector estratégico para el conjunto de la actividad económica, y el compromiso con el sector es muy claro, por lo que en los últimos meses se han dedicado todos los esfuerzos en atender las diversas medidas de carácter coyuntural que han surgido como consecuencia de todos los problemas que se han presentado en el contexto de la crisis sanitaria. ■

