

FEDERACIÓN GALLEGA DE TRANSPORTES DE MERCANCÍAS

COMUNICACIÓN E IMAGEN

NOTA DE PRENSA: 01/08.02.2013

MIEMBROS DEL COMITÉ GALEGO DE TRANSPORTES SE REUNEN EN MADRID CON REPRESENTANTES DEL PARLAMENTO

Representantes de la Federación Gallega de Transportes de Mercancías, Fegatramer, junto a miembros de las otras organizaciones empresariales representativas del sector del transporte de Galicia, integrantes todos ellos, del Comité Galego de Transportes, con su Presidenta, D^a Carmen Castelao a la cabeza, comenzaron en Madrid, el pasado miércoles día 6 de febrero, una ronda de reuniones con representantes de los distintos grupos parlamentarios del Congreso de los Diputados, a fin de trasladarle la desesperada situación de las empresas del sector del transporte de mercancías por carretera de Galicia y las reivindicaciones del mismo, ante los cambios normativos que se avecinan y que afectan a aspectos fundamentales del mercado y de las empresas del sector del transporte de mercancías por carretera.

Esta primera reunión se mantuvo con los representantes del Grupo Popular, y la intención de los miembros de Comité Galego de Transportes, es seguir a continuación con los representantes de Grupos Parlamentarios del Psoe y del Bng.

En relación con ello, para D. José Carlos García Cumplido, Secretario General de Fegatramer y miembro del Comité Galego, la liberalización del mercado de transporte



no necesariamente debe de ir unida a una desregularización del mismo, máxime cuando esta puede generar mayores desequilibrios de los ya existentes en un mercado desmedidamente atomizado, como el actual mercado de



FEDERACIÓN GALLEGA DE TRANSPORTES DE MERCANCÍAS

transporte de mercancías español. Desde hace décadas, las empresas que realizan el transporte efectivo de las mercancías no están en condiciones de negociar, no solo el precio, sino también las restantes condiciones del contrato de transporte, perpetuándose así, un sistema absolutamente pernicioso, de abuso e imposición, que al amparo de una injusta y discriminatoria legislación, en particular tributaria y laboral, (falsos empresarios autónomos), ha impedido el desarrollo de empresas españolas suficientemente dimensionadas en este sector, hasta el punto que en la actualidad el empresariado español en su gran mayoría, se ve relegado al básicamente al arrastre de mercancías por carretera, papel de transportista efectivo, siendo operadores de terceros países los que dominan la logística, la intermodalidad y otros aspectos de la cadena donde realmente se produce valor añadido.

Hoy prosigue el Secretario General de Fegatramer, nos encontramos con un sector integrado por miles de pequeñas empresas que constituyen el último eslabón de la cadena de transporte, las que realizan el transporte efectivo y que, en la actualidad, carecen de instrumentos legales de protección en sus relaciones contractuales, en aspectos tan vitales como los siguientes:

- Ordenación y competencia en el sector, (regulación discriminatoria en función del tipo de empresa, del tipos de vehículo).
- Combate de la morosidad.
- Transparencia y control de la cadena de subcontratación del transporte.
- Condiciones de las operaciones de carga y descarga de las mercancías.
- Fijación del precio del transporte.

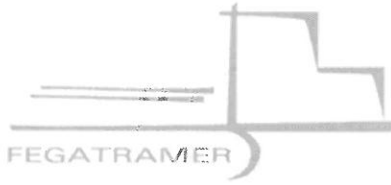
Los recientes cambios normativos y en particular el proyecto de Ley de Ordenación del Transporte Terrestre, no solo no corrige estas disfunciones, sino que propicia que se sigan produciendo y aumentando.

Todo ello hace necesario que con ocasión de esta reforma de la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre, LOTT, al menos se adopten medidas que proporcionen al transportista efectivo de la mercancía una mínima protección en los ámbitos más esenciales, en consonancia con las medidas adoptadas en los últimos años por otros Estados miembros de la Unión, como Francia e Italia, para mejorar la capacidad de negociación de las empresas en sus respectivos países.

Por ello, queremos realizar las siguientes consideraciones y propuestas sobre el proyecto de reforma de la LOTT

Mantener la referencia a la LOTT como norma supletoria en todo el territorio del Estado, para evitar la fragmentación del mercado

Incorporación de una acción directa contra todos los intervinientes en la cadena de transporte, es decir, la responsabilidad solidaria de todos ellos, sin perjuicio de que dentro de esta cadena se produzcan las acciones de repetición que procedan



FEDERACIÓN GALLEGA DE TRANSPORTES DE MERCANCÍAS

entre los responsables solidarios. La **Subcontratación y pago del servicio de transporte**, es una cuestión capital, la transparencia y control de la cadena de subcontratación y la lucha contra la morosidad e impagados. En este orden se proponen las siguientes modificaciones:

Se considera necesario añadir un nuevo tipo infractor, regulador de la infracción por demora en los pagos. Y correlativamente con lo anterior, es necesario establecer una sanción económica que llevaría aparejada esta infracción por mora en los pagos.

Como se deja dicho es necesario adoptar medidas que garanticen que el **porteador efectivo cobre el precio y gastos del transporte a la entrega de la mercancía**, resolviendo así, uno de los mayores problemas que tiene el sector, la morosidad, (retraso o falta de pago).

Se trata con ello de garantizar que el transportista que efectivamente realiza el transporte cobra el precio del mismo en el plazo legalmente establecido.

Esta es una alternativa -sin coste económico directo-, para evitar que las situaciones de morosidad y falta de pago que la interminable cadena de subcontratación - en la que suele intervenir, empresas de escasa o nula solvencia, unido a los largos aplazamientos en el pago de los portes-, coloca al transportista efectivo, no solo frente a la falta de pago de un transporte, sino habitualmente, ante la falta de pago de los transportes realizados para una misma empresa en últimos 120 días o más.

Creemos que las cargadoras y grandes operadores, cualquiera que sea la forma que adopten, que hacen uso de subcontratistas, quienes a su vez subcontratan la realización efectiva del transporte, debieran de responder del pago de los portes a la entrega de las mercancías, al igual que debiera hacerlo el destinatario que las acepta, pues todos ellos se benefician del transporte realizado.

Esta medida sería muy eficaz con vistas al necesario saneamiento del mercado en España, pues ninguno de estos grandes cargadores, si paga a sus colaboradores inmediatos, va a querer problemas o quejas por que estos a su vez no paguen los portes a sus subcontratados.

No debemos de olvidar que el transportista efectivo, en la mayoría e las ocasiones, la única referencia que tiene a efectos de valorar quien le ofrece un transporte, es que es un colaborador de una firma importante, con prestigio e imagen de solvencia, que de una forma u otra se traslada a sus colaboradores.

La realidad nos indica que a estos grandes cargadores y operadores estas cuestiones hoy no les preocupan, les debe de ir bien así, pero al transportista que tiene camiones y arrastra toneladas se le está "perjudicando" de forma habitual, por



FEDERACIÓN GALLEGA DE TRANSPORTES DE MERCANCÍAS

ello resulta imprescindible establecer mecanismos legales que propicien que esta situación cambie y para ello entendemos que lo eficiente es que se haga responsable solidario del pago a toda la cadena de transporte.

La nueva Ley del Contrato de transporte privó al porteador que hace la entrega de la mercancía, de las acciones de todos los demás que le precedieron en el transporte tenían, Art.. 373 del Código de Comercio y de los privilegios del Art.. 374 y 376 del mismo código. Hoy solo tiene acción contra el que le contrata a él, "el penúltimo de la fila" y este suele ser el que no paga.

En relación con todo ello, se propone la **introducción de la acción directa de forma amplia y clara, y la obligatoriedad del plazo de pago**, sin posibilidad de pacto en contra, en la Ley 15/2009 de Contrato de Transporte, vía disposición adicional al proyecto de reforma de la LOTT.

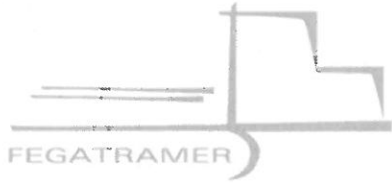
Operaciones de carga y descarga, establecimiento de una prohibición clara de que los conductores de vehículos de transporte de mercancías no puedan participar en la carga y descarga, estiba y desestiba de vehículos de transporte de mercancías de carga completa, es imprescindible en aras de la seguridad en la carretera y de la salud de los conductores.

Mostrar nuestro parecer favorable al **incremento de la cuantía por debajo de la cual se produce la sumisión tácita a las Juntas Arbitrales**, a la cantidad de 12.000 euros, pero consideramos imprescindible que, paralelamente se dote a las juntas de agilidad y simplicidad en la tramitación de las reclamaciones.

Transporte ligero, impedir el desmantelamiento de este subsector, que se puede producir con la clara desregularización del mismo que se propone desde el Ministerio. El que un vehículo tenga una capacidad de carga reducida no justifica que su titular no tenga la condición de empresario y en consecuencia no tenga que tener un domicilio conocido, (Registro Público de Empresas Transporte) y accesible para la inspección, por lo que se considera muy negativo la desregularización del transporte con vehículos de menos de 3,5 Tn de MMA.

Honorabilidad, creemos necesario que la Ley prevea como se va hacer efectivo el control de la comisión de estas infracciones (para que el precepto no quede en una mera declaración como es previsible que ocurra) en particular por que no existe un registro público donde se anoten las sentencias en particular por faltas o por la comisión de infracciones muy graves en el ámbito mercantil, social o laboral, seguridad vial y ordenación transportes.

Registro público, es positivo que después de 15 años se trate de poner en marcha este Registro Público. Pero echamos de menos que no se haga mención al acceso vía Internet al mismo, para cualquier ciudadano.



FEDERACIÓN GALLEGA DE TRANSPORTES DE MERCANCÍAS

También, se aprovechará para reclamar que **la gratuidad en el viaje de regreso Vigo-Pontevedra, o viceversa, por la AP-9 se aplique también a los vehículos pesados**, aprobada por el Consejo de Ministros con el convenio firmado entre el Ministerio de Fomento y la concesionaria Audasa, se posibilita la gratuidad de uno de los dos trayectos, del que se podrán beneficiar los conductores que viajen de una urbe a otra en el mismo día hábil, (pero solo en turismos o vehículos ligeros). Así pasarán a pagar un 50% de lo desembolsado hasta ahora, un descuento que se aplicará también en los trayectos Pontevedra-Morrazo y viceversa, Pontevedra-Vilaboa y viceversa y Rande-Vigo y vicerversa.