

## **MEDIDAS QUE DEBIERAN DE ADOPTARSE ATENDIENDO A LA SITUACIÓN DEL SECTOR:**

- a. Carreteras y peajes. Necesidad de culminar la red interior de autovías, libres de peajes, Lugo-Orense, Santiago-Lugo, Santiago-Muros, Ferrol-Viveiro-Ribadeo, Vilagarcía-Pontevedra. Así como establecer descuentos a los profesionales del transporte en los peajes de las principales autopistas de Galicia.
- b. Circulación. No a la reducción de la velocidad de los camiones en la nueva reforma del Reglamento General de Circulación. Unificación y flexibilización de las restricciones de tráfico a nivel de todo el Estado en relación con los vehículos de transporte público de mercancías.
- c. Reestructuración del sector. Fomento de la agrupación, concentración, forma de colaboración estable e internacionalización de empresas. La excesiva atomización o individualismo en este sector, sigue siendo una realidad, con un porcentaje de empresas con un solo vehículo que supera el cincuenta por cien y donde el número medio de vehículos por empresa se sitúa en poco más de dos, en concreto, 2,8 vehículos empresa. En este orden deviene necesario establecer mecanismos que propicien la formación de cuadros medios que posibiliten la agrupación y gestión de la nueva dimensión empresarial.
- d. Apoyo al abandono de la profesión. La media de edad de un importante número de empresarios, trabajadores autónomos, es muy elevada, siendo una política acertada la del fomento del abandono de la profesión a partir de los 58 años, que debe de ser apoyada desde la CCAA.
- e. Formación. La profusa regulación e intervención administrativa de esta actividad, viene obligando a los empresarios de transporte a soportar el reciclaje no sólo voluntario, sino obligatorio de los trabajadores del sector (CAP, ADR, etc., etc.). Necesariamente deben realizar los cursos obligatorios para obtener el carnet de conducir, el de conductor profesional, el de conductor de mercancías peligrosas el de consejero de seguridad de mercancías



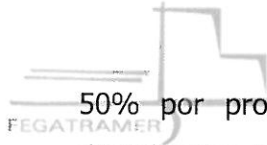
peligrosas, etc., así como realizar los cursos obligatorios para su renovación periódica. Todo ello requiere un esfuerzo económico que las pequeñas empresas no pueden afrontar.

- f. Juntas Arbitrales de Transporte. Apoyo para un más ágil funcionamiento de las mismas, hoy colapsado por el gran número de reclamaciones que llegan a la misma, (no las Tasas para la ejecución de los laudos arbitrales del transporte).
- g. Creación de una ventanilla única, reducción de la burocratización del transporte. Implantación de la gestión telemática con firma digital, con carácter general. Libre acceso de los ciudadanos a los registros administrativos (como el registro central de empresas de transporte) para dotar al mercado de más transparencia.
- h. Financiación. Si el acceso a esta es hoy difícil para cualquier empresario, lo es más para el sector transporte, por la gran depreciación de su mayor inversión los vehículos. Resulta por ello necesaria una especial regulación de las condiciones de acceso a los préstamos, créditos y leasing, facilitando a las empresas la refinanciación y modificación de las condiciones pactadas, con un organismo mediador del crédito, tal y como existe en otros países como **Francia**, que de manera única establezcan los requisitos concretos de acceso a esos créditos, no siendo las entidades financieras las que de forma arbitraria los fijen.
- i. Impuestos. Eliminación del tramo autonómico del Impuesto sobre Ventas Minoristas de Determinados Hidrocarburos (Céntimo Sanitario). Cuando menos la carga impositiva de este sector no debiera de ser mayor que la de cualquier otro. No pueden estas empresas, satisfacer el costo por el uso de infraestructuras, varias veces, o este se paga con los combustibles o mediante peajes, pero no de las dos formas.
- j. Creación de un observatorio de costes del transporte de Galicia y mantenimiento y protección de los principios generales recogidos en los artículos 17 y 18 de la LOTT. Los mencionados artículos señalan que la prestación de servicios por parte de las empresas de transporte público se



llevarán a cabo con plena autonomía económica, gestionándolos de acuerdo con las condiciones en su caso establecidas, a su riesgo y ventura, y que las tarifas del transporte deberán cubrir la totalidad de los costes reales en condiciones normales de productividad y organización, y permitirán una adecuada amortización y un razonable beneficio empresarial y una correcta prestación del servicio o realización de la actividad.

- k. Paralización de camiones. Establecimiento de medidas para el cumplimiento efectivo del artículo 22 de la LCTT sobre paralización de vehículos de transporte de mercancías.
- l. Plazos de pago y revisión de precios. Retirada del pacto en contra en cuanto al plazo de pago y el incremento del precio de los servicios de transporte en función del precio de los carburantes, artículos 41 y 38 respectivamente de la LCTT.
- m. Carga y descarga. Prohibición de la carga y descarga por parte de los conductores profesionales, (no al pacto en contra).
- n. Acción directa. Todos los participantes en la cadena de subcontratación deben ser responsables solidarios del pago del precio del servicio de transporte acordado al porteador efectivo.
- o. Requisito de Autorización de transporte y visado. Autorización de transporte y visado obligatoria para todas las empresas dedicadas al transporte público de mercancías, (Competencia profesional, capacidad económica y honorabilidad), independientemente de la MMA de los vehículos que utilice.
- p. Tacografo y limitador de velocidad. Obligatorio para todos los vehículos destinados al transporte público de mercancías, independientemente de su MMA.
- q. Sanciones. Rebaja del baremo sancionador que debe de afectar principalmente a las infracciones leves y graves, así como un descuento similar al de tráfico del



50% por pronto pago. Pero al mismo tiempo mayor control y medidas disciplinarias sobre los infractores muy graves y sobre todo reincidentes.

- r. Flexibilización en la aplicación de los tiempos de conducción y descanso. Criterios lógicos profesionales y de sentido común en su aplicación.
  
- s. Clarificación de las responsabilidades en materia de exceso de pesos. El cargador debe ser considerado el único responsable cuando el documento de control, carta de porte o CMR, firmado por el mismo y el porteador, refleje un peso distinto al comprobado por la inspección, salvo prueba en contra que demuestre una acción posterior a la carga de las mercancías de responsabilidad del porteador.