

La Confederación Española de Transporte de Mercancías, CETM, organizó, el pasado 16 de julio, una interesante jornada técnica, centrada en los aspectos prácticos más destacados de la nueva Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, LOTT, que fue publicada en el BOE el 5 de julio y entró en vigor el día 25 de ese mismo mes.

presidente de la Confederación, Marcos Montero, fue el encargado de presentar a los ponentes, señalando que la CETM "siempre ha apoyado la reforma de esta Ley, aunque no hayamos, por el momento, conseguido todos nuestros objetivos". Emilio Sidera, subdirector general de Ordenación y Normativa del Ministerio de Fomento, expuso las principales modificaciones que incorpora el nuevo texto. Por su parte, el catedrático de Derecho Mercantil, de la UPV/EHU, Alberto Emparanza, habló de los aspectos mercantiles de la reforma, centrándose en la "acción directa". La valoración, desde el punto de vista del sector cornió a cargo de Jesús Ma Sánchez, abogado y secretario general de ATRADICE, además de asesor jurídico de la CETM.

### MEJORAR LA COMPETITIVIDAD Y LA EFICACIA DELTRANSPORTE

En opinión de Emilio Sidera, la modificación de la norma se ha hecho en profundidad, "aunque tardaremos aún dos años en ver publicado el desarrollo de su Reglamento, ROTT". A su juicio, la nueva ley mejorará la competitividad y la eficacia del transporte de mercancías por carretera y entre sus objetivos se encuentra reducir la atomización e incrementar la profesionalidad, con el concurso de la formación.

Entre los medios para lograrlos está endurecer el acceso al mercado y racionalizar el Régimen Sancionador.

"Es preciso señalar que se ha dado un paso definitivo –comentó Sidera- al identificar al transportista como titular de la autorización de transporte. Esta

autorización es la certificación de que la empresa cumple los requisitos para acceder al mercado y, a partir de aquí, tratar de mejorar su capacitación".

### CUATRO CONDICIONES PARA ACCEDER AL MERCADO

Las condiciones de acceso al mercado ya están establecidas en la normativa comunitaria. En relación con los anteriores requisitos, varían de forma sustancial. Debe tenerse muy presente que es preciso cumplir todas las condiciones para acceder al mercado y que la pérdida de una sola de ellas será suficiente para tener que abandonarlo.

En primer lugar está la competencia profesional (antes capacitación), ejercida ahora por una nueva figura: el gestor de transporte, es decir, el antiguo "capacitado". El gestor bien puede ser o no el dueño de la empresa, pero tendrá funciones concretas en la labor diaria de la empresa y, en el futuro, incluso vinculación laboral con ésta, que será definida por el Reglamento de la LOTT. Sobre él recaerá la condición o el peso de la honorabilidad. De alguna forma, este es el fin del alquiler de los títulos.

### CAMBIOS EN LA CAPACIDAD ECONÓMICA

Para cumplir este requisito hay que contar con 9.000 euros (para el primer vehículo) y 5.000 euros más por cada uno de los siguientes. Pero esto no es todo. Según explicó Emilio Sidera, "la empresa debe ser capaz de cumplir con sus obligaciones financieras (fiscales y sociales) a lo





Marcos Montero, que fue el encargado de presentar la jornada y a los ponentes, aseguró que la CETM siempre ha apoyado la reforma de la ley, aunque no se hayan conseguido todos los objetivos perseguidos con la misma.

largo del año, de forma que si se entra en concurso de acreedores, se pierde la capacidad económica". Sólo si la Comunidad Autónoma donde esté radicada la empresa entiende que ésta puede tener viabilidad económica, no se perdería la capacidad financiera y, por lo tanto, el marchamo de transportista.

### CUIDADO CON LA PÉRDIDA DE LA HONORABILIDAD

Hasta ahora no es difícil cumplir esta condición ni tampoco fácil perderla; en suma, no se le daba importancia. Sin embargo, y como explicó Sidera, "existen una serie de infracciones en el nuevo Régimen Sancionador por las

## Cambios en el Régimen Sancionador

El subdirector general indicó que "aparecen nuevos tipos infractores, ligados a los requisitos exigidos para acceder al mercado y, además, se racionaliza el esquema anterior del Régimen Sancionador".

La reducción de la cuantía de las sanciones es de un 30%, como media, alcanzando el 70% en algunos casos, como en los tiempos de conducción y descanso. La reducción por pronto pago será del 30%.

Emilio Sidera adelantó que la Unión Europea establecerá criterios acerca de las empresas que deban estar especialmente vigiladas, además de incrementar las inspecciones.





Para Jesús Sánchez una de las pretensiones con la "acción directa" es clarificar y controlar la cadena de subcontratación.

que se puede perder este requisito de forma automática, además de abonar las multas". La comisión de determinadas infracciones puede dar lugar a la inhabilitación del gestor de transporte durante un año, por lo que la empresa tendría que sustituirle. Por otra parte, la honorabilidad es universal: si se pierde en España también se pierde en Europa, de modo que la empresa no podría instalarse en otro país.

#### **EL "ESTABLECIMIENTO"**

Otro requisito más es el denominado "Establecimiento", es decir, la obligación de contar con un domicilio fiscal y social, en el que la Inspección pueda examinar la documentación requerida; sirve el domicilio del transportista. Sólo se podrá operar con vehículos matriculados en España (las filiales en el extranjero funcionarán de forma independiente), de forma que una empresa española no puede matricular en Portugal y operar en España, salvo que sólo haga "internacional" o cabojate.

Por otra parte, la empresa deberá tener equipamiento administrativo y técnico (un ordenador, por ejemplo) para el desarrollo de su actividad, así como firma electrónica.

## Un intenso debate

Tras las intervenciones de los ponentes, tuvo lugar un intenso debate dirigido por Miquel Valverde. secretario general de la CETM, en el que los asistentes intentaron despejar todas las dudas que la nueva LOTT les sugiere, con especial mención a las consecuencias que la acción directa va a tener en el sector, y de las que recogernos algunas. Así, representando a los cargadores, Manuel Arce preguntó a Alberto Emparanza sobre la Ley Gayssot en el sentido si se aplica al transporte internacional. El profesor explicó que en principio sólo se aplica al transporte interno francés, aunque existe alguna sentencia francesa que también lo ha aplicado para el transporte internacional, si bien aclaró que se presentan dudas a la aplicación de esta norma cuando el transportista no es francés. Sobre este asunto, José Manuel Pardo, director técnico de ASTIC, apunto que "en el caso del transporte internacional ocurre que en las materias que no están cubiertas por el CMR hay que ir a la legislación interior de uno de los dos países. Así, la Unión Europea determina cuál es la vía aplicable a esa relación contractual, aplicándose habitualmente la normativa del país del transportista efectivo siempre que coincida con el lugar de origen, con el lugar de destino o con el domicilio del cargador. Es decir, un transportista español atrae al derecho español cualquier transporte internacional que tenga en España el origen, el destino o domicilio del

Silvia Llobet, secretaria general de ASOTRANSLLEIDA, preguntó acerca de si las Juntas Arbitrales admitirán la interposición de

cargador"



demandas ejerciendo la acción directa como parece, algo que puso en duda. Alberto Emparanza explicó que "si ceñimos la aplicación de las Juntas Arbitrales a la relación contractual, no tendría cabida. Pero en cualquier caso la norma da lugar a muchas interpretaciones; pienso que si se tiene vocación de que las Juntas se hagan cargo de ello, sería bueno que así fuera, ya que no tendría sentido que se haga un esfuerzo normativo con la acción directa y éstas no fueran competentes".

Jesús Sánchez comento que existen dos senten-

cias de este año dictadas del Tribunal Superior de Justicia de Madrid que en un supuesto similar, aplicando la Ley del Trabajo Autónomo, han declarado la competencia de la Junta Arbitral de Transportes de Madrid para conocer de la acción directa contra el cargador principal, y que existe otra Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid que declaró igualmente la competencia de la Junta Arbitral para conocer de una reclamación contra el destinatario, que coinciden en que consideran que los demandados no son ajenos al contrato de transporte.



En palabras de Emilio Sidera existen una serie de infracciones en el nuevo Régimen Sancionador por el que se puede perder el requisito de honorabilidad de forma automática.

## REGISTRO PÚBLICOY VISADO "DE OFICIO"

Emilio Sidera anunció que se creará un único Registro de Empresas y Actividades de Transporte, que será público, en el que se anotarán "en tiempo real todas las autorizaciones, copias y licencias administrativas de las empresas del sector, además de otros datos, como si se tiene el CAP o la competencia profesional. Se trata de aportar más transparencia al sector, para conocer quién cumple o no los requisitos establecidos para ser transportistas y acceder al mercado".

"Con el tiempo —afirmó- desaparecerá la tarjeta (autorización) física, pues los datos se podrán comprobar vía ordenador. En el año 2016 se deberá acreditar que se cuenta con el equipamiento técnico y administrativo

adecuados y un año más tarde, en 2017, la Administración proporcionará los visados **de oficio, sin tasas**, pudiendo chequear la situación fiscal, administrativa (tarjetas) y laboral de la empresa, vía telemática".

### LOS LIGEROS, TAMBIÉN

Sidera mencionó que habrá una única autorización de transporte, a excepción de los ligeros, de 2 a 3,5 toneladas, que estarán exentos de los requisitos de competencia profesional y capacidad financiera, aunque sí deberán pasar el correspondiente visado.

Porúltimo, habló de las Juntas Arbitrales, que han incrementado la cuantía de sus competencias de 6.000 a 15.000 euros.

### LA ACCIÓN DIRECTA, A ESCENA

Tras Emilio Sidera, tomó la palabra Alberto Emparanza, quien como ya hemos comentado analizó los aspectos mercantiles de la reforma de la LOTT, sobre todo en lo que tiene que ver con la "acción directa" del transportista efectivo, que le faculta para reclamar el pago de las facturas de transportes impagadas, contra el cargador principal y los intermediarios o subcontratistas que le hayan precedido en la cadena de subcontratación.

En una primera valoración, Emparanza alabó la introducción de dicha disposición (Disposición Adicional Sexta de la Ley) pues constituye una garantía adicional para el transportista efectivo en su derecho a cobrar el porte. El Catedrático expuso que esta norma es una mejora cualitativa de los derechos del transportista, e intenta resolver los problemas de impagados en el sector que no ha resuelto ni el derecho de retención del transportista regulado en la Ley de Contrato de Transporte, ni la ley de medidas de lucha contra la morosidad y comentó que sin duda tendrá un efecto indirecto en la subcontratación, pues contribuirá a que los cargadores controlen más la cadena de subcontratación.



Miguel Valverde fue el encargado de dar paso a un debate en el que se intentaron despejar las dudas que se suscitaron durante la jornada.

El catedrático de Derecho Mercantil de la Universidad del País Vasco, se refirió a los antecedentes legislativos en el derecho español y en el derecho francés, y en particular explicó que ya el artículo 1597 Código Civil regula la acción directa para el contrato de obra, y faculta a los que ponen su trabajo y materiales en una obra ajustada alzadamente por el contratista, a reclamar contra el dueño de la obra (y según la jurisprudencia contra los subcontratistas), hasta la cantidad que el dueño de la obra adeude al contratista al tiempo de recibir la reclamación.

Emparanza subrayó que la acción directa del transportista, si bien toma como referencia este precedente legislativo, va más allá puesto que le permite al transportista efectivo reclamar el pago del precio contra el cargador principal y contra los intermediarios que le hayan precedido en la cadena, incluso cuando éstos —cargador principal o intermediarios- ya hubieran pagado el porte al intermediario, al tiempo de recibir la reclamación del transportista efectivo.

Consecuencia de la nueva regulación es que "un transportista efectivo va a poder reclamar a alguien que sin embargo ya ha pagado, con lo que va más allá del 1.597. Se trata en cualquier caso de un instrumento tremendamente útil para los intereses de los transportistas. Es decir, todos van a ser responsables de todo ante un impago" afirmó.

### EL EJEMPLO DE FRANCIA

Por otro lado, el catedrático explicó cómo se resuelve esta situación en países como Francia, que solucionan el problema con la **Ley Gayssot**, "por la que el porteador puede llevar a cabo la acción directa por impago del servicio contra el cargador y el destinatario, los cuales son garantes del pago del porte". Comentó que en Francia funciona desde hace tiempo y es eficaz, a pesar de haber tenido muchas críticas por

parte de las empresas cargadoras.

Emparanza hizo una lectura positiva de la acción directa, aunque también reconoció que dada la novedad de la norma, inicialmente su puesta en marcha puede dar problemas, lo que en modo alguno debe desmerecer el avance cualitativo de los derechos del transportista.

### **UNA VOZ AUTORIZADA**

Seguidamente tomó la palabra Jesús Sánchez, quien entró a valorar algunos de los aspectos más relevantes de la reforma de la LOTT, y habló de lo que denominó la "intrahistoria" de la norma, lo que no se publica en el Boletín Oficial pero que explica la finalidad de la ley, incidiendo en primer término sobre la comentada acción directa, a la que se refirió destacando que ha sido posible gracias a la labor política de los presidentes de nuestras organizaciones con la ministra de Fomento, Ana Pastor.

El secretario general de ATRADICE insistió en que esta norma es muy positiva para el sector, y es tan importante por lo que dice como por lo que omite, "puesto si bien es cierto que el texto de la norma se basó inicialmente en el antecedente del artículo 1597 del Código Civil, durante la tramitación parlamentaria se abordaron cambios significativos que ya ha explicado el profesor Emparanza".



El profesor Alberto Emparanza explicó en qué consiste la "acción directa" y cuáles son las líneas maestras de esta nueva disposición.

Sánchez comentó que la acción directa tendrá un doble efecto, puesto que no sólo supone una garantía adicional para que el transportista que ha sufragado los gastos del transporte pueda cobrar, sino que la norma contiene un efecto social y de ordenación del transporte terrestre, pues pretende "clarificar y controlar la subcontratación y no tanto limitarla. Cierto es que en las propuestas que hicimos al Parlamento se intentó precisamente limitarla a tres intervinientes salvo cuestiones excepcionales, si bien ello no fue posible. De cualquier modo, nos parece más injusto que el transportista efectivo no cobre a que el cargador principal tenga que pagar dos veces, por cuanto éste tiene capacidad para controlar la subcontratación".

El Asesor Jurídico de CETM comentó además que era consciente que en un primer momento podría haber problemas para la puesta en práctica de la acción directa, hasta que los tribunales comprendan el verdadero alcance de la norma, però que en todo caso es un éxito del sector.

Por otro lado, Jesús Sánchez se refirió al régimen sancionador, otro de los caballos de batalla recogidos en la nueva LOTT, alabando en este sentido que haya rebajado la cuantía de algunas sanciones, rebajándose el importe de las mismas entre un 20% y un 30%, y disminuyéndose al mismo tiempo el importe de la sanción por pago voluntario hasta el 30%, con un plazo para el mismo que pasa de 15 a 30 días.

También la exención de la responsabilidad objetiva del empresario en determinados casos fue destacada por el secretario general de ATRA-DICE, pues como es conocido, hasta la fecha el titular de la autorización de transporte era responsable objetivo de todas las infracciones que cometan sus conductores, mientras que a partir de ahora "dicho titular no responderá por las sanciones cometidas en relación con los tiempos de conducción y descanso por la manipulación, falseamiento o uso indebido del tacógrafo cuando los hechos que lo determinan constituyen una falta muy grave de indisciplina o desobediencia que dieran lugar a una sanción en el ámbito laboral y que la misa haya sido declarada procedente mediante sentencia firme", explicó.

Sánchez aclaró que la LOTT no tipifica ninguna infracción del conductor, puesto que el responsable de las infracciones es el titular de la autorización administrativa, sin perjuicio de que como se ha explicado con la nueva redacción del artículo 138 de la LOTT habrá supuestos en los que el transportista podrá alegar la exención de responsabilidad.

Pero fueron muchos más los temas que desgranó Jesús Sánchez relacionados con la reforma de la LOTT, como la regulación del transporte ligero, el incremento de la competencia de las Juntas Arbitrales desde los 6.000 euros hasta los 15.000 euros, o los requisitos para el ejercicio de la profesión del transportista.

Por último, Sánchez dejó claro que, así y todo, la nueva LOTT no recoge algunos de los aspectos que han sido demandados por el sector, "como la prohibición del conductor a la hora de participar en las operaciones de carga y descarga del vehículo, o la posibilidad de introducir un régimen sancionador por el incumplimiento de los plazos de pago".

cuanto a la limitación de la responsabilidad objetiva del empresario en determinados casos (tacógrafo/tiempos de conducción y descanso), el presidente de ASETRAMDIZA considera que es algo bueno, "ya que el conductor es quien debe ser responsable del vehículo y de su trabajo, por lo que de las denuncias por el uso indebido del tacógrafo se tiene que hacer cargo él mismo", concluye.



# Carlos Ramón Marín, presidente de FETCAM

### LA ACCIÓN DIRECTA, EXCELENTE COMO MEDIDA DISUASORIA

Comenzando por lo positivo, Carlos Marín está muy satisfecho con que se haya atendido unas de las reivindicaciones históricas del sector, como es la "acción directa", en tanto que "aunque los cargadores crean que lo que pretendemos

con esto es que paguen dos veces el porte, nuestra única pretensión es que dignifiquen la cadena de subcontratación y que se responsabilicen de ella. Se trata más que nada de una medida disuasoria. Eso sí, echo en falta que no se haya limitado dicha cadena desde el punto de vista legal", explica.

Muy importante es también haber entrado a regular las cooperativas, de forma que todas sean "legales" y no actúen fuera de la ley. "Es una manera de que las que trabajan legalmente no se vean abocadas a una competencia desleal. Si somos un sector contingentado para los que hacemos las cosas bien, que se contingente para todos.", asegura el presidente de FETCAM.

"Me parece muy bien asimismo que se haya dado un poco más de poder a las Juntas Arbitrales, ya que hace falta tener un órgano que resuelva las cosas con celeridad, ante la lentitud de la vía judicial", considera.

Por otro lado, "se ha quedado en el tintero el tema de la prohibición de las descargas para el conductor, y un asunto tan importante como el pago a 30 días, pues muchas empresas no estarían como están de ser así", añade.

Por lo que respecta al baremo de sanciones, Carlos Marín tiene claro que resulta a todas luces insuficiente "desde el punto de vista de la cuantía de las mismas y su gravedad, mientras que sobre un asunto como la no responsabilidad del empresario cuando hay faltas muy graves por parte del trabajador en relación a la manipulación del tacógrafo y no respetar los tiempos de conducción y descanso se tenía que haber hecho extensible a las faltas graves, pues la diferencia no es tanta".



### Rafael Irigoyen, ANET

# CREAR ESTRUCTURAS POTENTES Y DINÁMICAS

Rafael Irigoyen, miembro del Comité Ejecutivo de ANET, la asociación navarra de empresarios de transporte, más que reflexionar sobre el alcance de la nueva LOTT, prefiere hablar sobre los problemas de fondo del sector. A priori, no obstante, la nueva ley "me parece bien en su conjunto; todo lo que podamos conseguir es

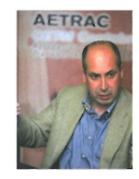
bueno para el sector y, por otra parte, creo que más no se puede pedir". No obstante, lrigoyen cree que el Gobierno "está atado; por un lado, se tiende a una liberalización total y, por otro, está el problema económico, lo que significa que poco podemos pedir, en esta tesitura".

El expresidente de ANET cree que "nos centramos demasiado en cuestiones administrativas y no en el fondo de la cuestión". "Pienso—añade- que lo primero es saber qué queremos hacer con el transporte. En mi opinión, debemos crear estructuras potentes, dinámicas y fiables,

para mantener el pulso de cara al mercado; de lo contrario, no tendremos nada que hacer".

A juicio de Irigoyen, la "globalización requiere tomar conciencia del problema, porque solos no podemos hacer nada, y tampoco las asociaciones por grandes que sean. No tengo más remedio que decir que más importante que el número de empresas es la potencia que éstas tengan, porque de lo contrario el mercado nos barrerá, y más en estos momentos de crisis. Las asociaciones no están para "sacar las castañas del fuego" a nadie y es preciso crear una cultura empresarial diferente. En definitiva, hay que estar unidos, fuertes y saber cómo queremos que sea nuestro futuro".

Por último, Rafael Irigoyen señaló que "la "acción directa" en cascada, es muy complicada".



### Gerardo Pontón, secretario general de CETM Cantabria/AETRAC

### LO FUNDAMENTAL, LA ACCIÓN DIRECTA

"Está claro que la acción directa es un avance para el sector que va a suponer un punto de inflexión en las relaciones entre los transportistas y los cargadores, pues estoy convencido de que va a evitar la mo-

rosidad de una manera considerable. Además creo que va a limitar la intermediación y los propios cargadores se van a preocupar más de con quién contratan. Sólo por este apartado la LOTT ya tiene un aprobado alto, ya que va a haber mucha más transparencia", explica Gerardo Pontón.

Como aspectos negativos, "la Ley no ha contemplado ninguna cláusula relacionada con la obligatoriedad de pagar a 30 días por los servicios de transporte, si bien parece que el mecanismo más indicado para ello pueda ser la Ley de Contrato de Transporte Terrestre", asegura.

En cuanto al régimen sancionador, Pontón considera que la reducción de las cuantías tendría que haberse adecuado a la ley de Seguridad Vial —que llegan al 50%-. Además, de ser así, "se agilizaría mucho el sistema, ya que muchas sanciones no se recurrirían al reconocerse los hechos. Ahora bien, lo importante ahora es que el Reglamento ROTT salga lo más rápidamente posible de cara a desarrollar determinados temas", afirma.

Igualmente, el secretario general de CETM Cantabria ve positivo que se lleve un mayor control en el tema de las (falsas) cooperativas. En este sentido, "la LOTT deja absolutamente claro que para facturar transporte tienes que ser transportista, es decir, tienes que tener tu propia autorización de transporte, contar con la capacitación profesional y demás requisitos. Es la única manera de controlar el perfecto funcionamiento del sector".

Finalmente, se refiere a la limitación de la responsabilidad objetiva del empresario, en el sentido de que "ha resultado un avance, si bien habría sido importante haber involucrado algo más al conductor en determinadas sanciones relacionadas con temas de seguridad vial", indica.



# Iñaqui Errasti, presidente de ASETRAVI

### LA LEY SE HA QUEDADO "CORTA"

El presidente de ASETRAVI (Vizcaya), Iñaki Errasti, cree que, en términos generales, la LOTT está bien, "aunque se ha quedado corta en cuanto a la consecución de sus objetivos totales". Por lo que respecta a la "acción directa", Errasti opina que "los cargadores siguen teniendo la

sartén por el mango, pero aunque no reporte una solución inmediata a nuestros problemas, sí es interesante de cara a conseguir una mayor mentalización y para que haya cadenas de suministro con las mínimas garantías, en las que el precio no sea lo fundamental; es bueno, pues, que genere inquietud, no sólo entre los transportistas".

En cuanto al Régimen Sancionador, el presidente de ASETRAVI cree que "lo más lógico es que la reducción media de las sanciones hubiera llegado al 50%, en lugar del 30%, porque, desgraciadamente, las leyes devienen en una aplicación entre arbitraria e injusta en la práctica, que no se corresponde con el "espíritu" de la misma. Me refiero a las sanciones que a veces se cometen sin darse cuenta, como introducir mal la tarjeta, por ejemplo y que se sancionan con cantidades muy importantes, que solo tienen un carácter recaudador, no ejemplarizante. Esto no tiene nada que ver con los auténticos incumplidores, a los que debe aplicarse la ley con dureza".

La actuación contra las "falsas cooperativas" que propugna la nueva ley, apenas tendrá incidencia en Vizcaya, donde esta práctica es casi nula. De otro lado, Errasti afirma que el enfoque bajo el que la ley limita la responsabilidad objetiva del empresario "puede resultar un poco perjudicial para la empresa, puesto que el conductor también decide por su cuenta; veremos de qué forma se implanta en la práctica".



### Enrique Chinchón, presidente CETM Guadalajara

### **UNA LEY INSUFICIENTE**

Lo más importante que destaca Enrique Chichón sobre la nueva LOTT es que no recoge nada relativo "a algo tan importante como el pago por el servicio a 30 días, pues para muchas empresas es fundamental de cara a poder subsistir", asegura.

Tampoco le parece bien que en el

transporte ligero, si bien no se ha liberalizado por completo, "no se precise cumplir determinadas condiciones, como es la capacitación profesional, pues distorsionará aún más el mercado".

Respecto a la acción directa no ve tan claro que un pequeño transportista (autónomo) vaya a ir contra un gran cargador, "pues creo que siempre tiene todas las de perder. El grande siempre tiene la fuerza, y eso es algo que he vivido en mis propias carnes, con una serie de impagos", afirma el presidente de CETM Guadalajara.

También entró a valorar Chichón el nuevo régimen sancionador, del que dijo que "no se han atendido nuestras peticiones, por ejemplo en el caso de la reducción de las cuantías por pronto pago hasta el 50%, tal y como ocurre con la ley de Seguridad Vial".

En relación al mayor control que se pretende hacer en el mercado para evitar que colectivos como las falsas cooperativas "campen a sus anchas", Enrique Chinchón tiene claro que en este aspecto que la LOTT "ha acertado por completo, pues se va a controlar mucho más a los ilegales que se aprovechan de los pequeños autónomos".

Igualmente ve como positivo que se limite la responsabilidad objetiva de los empresarios, en tanto que "en determinados casos, como es el incumplimiento de los tiempos de conducción y descanso, nosotros no tenemos nada que ver, es algo de lo que se tiene que responsabilizar directamente el conductor", continúa.

En definitiva, Enrique Chichón tiene claro que con la nueva LOTT no se ha llegado a muchas de las cosas que demandaba el sector (pago a 30 días por ley, reducción de las sanciones al 50%, etc.), con lo que su valoración en términos generales de la Ley no es la mejor: "le doy un 4,5", concluye.



# Alfonso Parga, presidente de Fegatramer

### ¿QUIÉN PONDRÁ EL CASCABEL AL GATO?

Alfonso Parga es presidente de Fegatramer, la federación gallega de empresarios de transporte. Dice mostrarse de acuerdo, en términos generales, con la nueva LOTT, porque supone "un paso más hacia delante, aunque no podemos verla como la solución a nuestros problemas, porque ésta

pasa por la agrupación de empresas y que no se trabaje a precios por inferiores a los costes".

Uno de los puntos en los que más incide Parga es la "acción directa". "La clave – explica- es quién la va a exigir, puesto que no podrá ser la Administración, tendremos que hacerlo los transportistas. Ahora, con esta norma, no existirá disculpa para exigir el cobro de nuestros servicios". Sobre la intención de Fomento de acabar con las "falsas cooperativas", Parga es taxativo: "siempre que haya quien las denuncie, porque muchos transportistas trabajan para ellas. Tenemos que darnos cuenta de que, al final, el problema del sector sigue siendo el propio transportista". Por lo que respecta al Baremo Sancionador, el presidente





## Las claves de la LOTT

de Fegatramer está de acuerdo en que se endurezcan las sanciones muy graves, llegando incluso a la inmovilización del vehículo, como ya prevé la ley, pero matiza que "habría que hacer un estudio de las empresas que infringen la norma de forma reiterada, ver su expediente a la hora de imponer la sanción definitiva".

Por último, Alfonso Parga cree que "lo más importante, aparte de la nueva LOTT, es que la economía del país evolucione, aunque las perspectivas no son muy buenas".



### Pedro Díez, presidente de FROET

# LA ACCIÓN DIRECTA LA EJECUTARÁ EL CARGADOR

El presidente de FROET, la federación de empresas de transporte de Murcia, **Pedro Díaz**, indica que "la nueva LOTT puede beneficiar al sector; tal vez hubiéramos podido conseguir algo más, pero hay que ser conscientes de

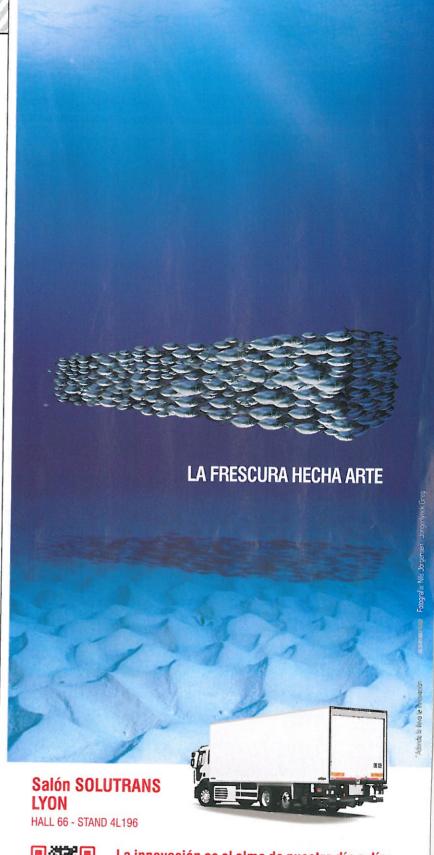
que es muy difícil alcanzar todos los objetivos".

En su opinión, la "acción directa" es "fundamental, y mucho más en estos momentos de crisis. Creo que quien la va a aplicar, finalmente, va a ser el propio cargador. Antes, el cargador sólo se preocupaba de encargar el porte, el resto le daba igual. Ahora tendrá en cuenta la seriedad de la empresa (intermediario) con quien contrata el servicio, para no tener problemas a posteriori, puesto que él ya ha pagado el mismo. Debemos tener en cuenta que el transportista continuará sin tener fuerza para exigir el pago de su trabajo".

Díaz no está de acuerdo con el nuevo Baremo Sancionador, "porque todavía tenemos unas cuantías muy elevadas, a pesar de las reducciones que se han hecho en determinados supuestos. Yo sigo viendo un afán recaudador en las sanciones".

"Hecha la ley, hecha la trampa", sentencia Pedro Díaz, al ser preguntado sobre las "falsas cooperativas". "Siempre es bueno poner trabas, porque además en este caso era una auténtica selva, una situación extremadamente injusta, con un gran número de vividores que se aprovechaban del trabajo de los demás, y lo que está claro es que todos debemos luchar con las mismas armas".





ESCANEE EL CÓDIGO Y DESCUBRA TODAS NUESTRAS INNOVACIONES

### La innovación es el alma de nuestro día a día:

el rendimiento isotérmico de nuestras carrocerías y la homogeneidad térmica le garantizan un control total de la cadena de frío. Nuestras innovaciones responden a sus necesidades de cada día: puesta a nivel de carga, manejo de los remolques, circulación urbana, optimización del volumen, etc. iSon innovaciones que le darán ventaja!

www.chereau.com • CHEREAU ESPAÑA: +34 693 013 203



INNOVATION DRIVES YOU FORWARD\*