

FEGATRAMER – DESDE 1.978 DEFENDIENDO LOS INTERESES DE LAS EMPRESAS DEL TRANSPORTE.

Ante la gran desinformación que hemos observado estos días, no solo en los medios o en la sociedad sino también entre los propios empresarios del sector, hemos considerado oportuno informarles que:

- **Galicia dispone hoy de un total de 6.921 empresas de transporte público** de mercancías con autorización de transporte, de las cuales 4.836 son de transporte pesado y 2.085 de ligero. Estas empresas tienen 3.533 vehículos ligeros y 18.433 vehículos pesados. La media es 1,7 vehículos ligeros por empresa y en el caso de las de pesado de 3,81 vehículos por empresa. De estas un 48% tiene un solo vehículo.
- En España hay 106.708 empresas de transporte público, con 320.023 vehículos, de la 106.708 empresas solo poco más de 303 empresas tienen más de 60 vehículos.
- El **Comité Gallego de Transporte** renueva su composición cada cuatro años (previa justificación documental ante la Dirección General) y en la última renovación las organizaciones que han acreditado representación suficiente para sentarse en él (es decir, un 10% de los vehículos y un 10% del total de las empresas de las asociaciones que soliciten formar parte de este), son y por orden de mayor a menor número de socios y vehículos:
 - FEGATRAMER
 - FEGATRANS
 - FETRAN

Fegatramer la organización más representativa en Galicia forma parte de CETM, organización con mayoría en el Comité Nacional. Por su parte Fegatrans forma parte de Fenadismer y Fetram de Fetran, también miembros del Comité.

Queremos destacar que **en la última década** mediante **propuestas de la CETM apoyadas por unanimidad en el Comité Nacional de Transporte se han conseguido** importantes avances en la protección de las empresa del sector, especialmente de los autónomos y micropymes (porteadores efectivos) a quienes se dirigen y son beneficiarias de la gran mayoría de estas medidas, de las que destacamos:

1. **La Acción Directa del porteador efectivo contra el cargador principal** o contra cualquier de las empresas que le precedan en la cadena de subcontratación por impago del servicio de transporte.

Cuando el precio del porte resulte total o parcialmente impagado el porteador efectivo tendrá acción directa contra cualquiera que le haya precedido en la cadena de la subcontratación incluido el cargador principal para cobrar el precio del porte, aun cuando estos puedan haber pagado a su subcontratista o porteador contractual.

- 2. La Prohibición sin posibilidad de pacto en contra de que el conductor profesional realice las operaciones de carga y descarga,** salvo determinadas excepciones. (entra en vigor en septiembre de 2022).
- 3. La Cláusula de revisión obligatoria del precio del transporte por la variación del precio del gasóleo entre el día de contratación y el día de prestación del servicio. Actualización semanal del índice de referencia del gasóleo.**
- 4. La Reducción del tiempo de espera para carga o descarga de una hora.**

Cuando se exceda de una hora para cargar o descargar el cargador o destinatario habrá de pagar la indemnización por paralización legalmente prevista al porteador efecto, (es fácil de justificar esta espera para realizar la reclamación mediante la orden de carga y el tacógrafo).

- 5. Limitación de los plazos de pago de los portes.**

Se impondrá una sanción de 400 a 6.000 euros (según cuantía del precio aplazado) en caso de pago del precio del porte a más de 60 días.

Está en tu mano terminar con esta lacra, denunciándolo, bien a través de las asociaciones de transporte o directamente en la inspección de transporte.

- 6. Se duplican de 10 a 20 millones de euros las ayudas al abandono de la actividad para que los autónomos que quieran dejar el sector puedan hacerlo a partir de los 63 años.**
- 7. Aplicación al sector de la Ley de la cadena alimentaria para evitar que se trabaje por debajo de costes.**

En relación con ello, antes del 31 de julio el MITMA presentará al CNTC un texto de proyecto de ley para aplicar al sector del transporte de mercancías por carretera los principios de la ley de la cadena alimentaria, y ello, para asegurar una utilización justa de la subcontratación y la rentabilidad del trabajo en el sector, una vez pactado dicho proyecto por

MITMA y CNTC, sería presentado al Consejo de Ministros para su aprobación

8. Devolución mensual del gasóleo profesional

Se acuerda que la devolución del gasóleo profesional desde abril, se realice mensualmente, para ello, se pondrá en marcha un sistema de devolución anticipada mensual con regularización anual.

9. Bonificación mínima de 20 céntimos por litro (tres meses prorrogables)

Bonificación mínima de 20 céntimos por litro o kg (gas comprimido) de combustible (15 céntimos del presupuesto público y un mínimo de 5 céntimos de las petroleras). Se aplicará al gasóleo, gasolina, gas y adblue. Por ejemplo, un camión de gasóleo ahorraría más de 700 euros al mes.

Vigencia hasta el 30 de junio, prorrogable según evolucionen los mercados. Esta bonificación supondrá más de 600 millones de euros para el sector del transporte.

Se solicitará a la Comisión Nacional de mercados y de la Competencia (CNMC) que supervise que esta bonificación se traslada en los precios minoristas.

10. Ayuda directa de 1.250 euros por camión.

Ayudas directas por un importe de 450 millones de euros para las empresas de transporte de mercancías y de viajeros en función del tipo de vehículo.

La cuantía será 1.250 euros por camión, 950 euros por autobús, 500 euros por furgoneta y 300 euros por vehículo ligero (taxis, VTC y ambulancias). La cuantía tendrá un límite de 400.000 euros por empresa.

11. Ampliación de plazo de vencimiento de los créditos avalados por el ICO hasta 8-10 años.

Ampliación del periodo de carencia de los créditos avalados por el ICO en 6 meses y se pone en marcha otra una nueva línea de crédito también avalado por el ICO con 12 meses de carencia.

12. Céntimo sanitario: se acelerará la devolución reforzando los medios para ello.

Todas estas medidas, incluso las que son temporales, como las bonificaciones del gasóleo, tiene un solo objetivo, mejorar las condiciones de trabajo de las empresas del sector, especialmente las pequeñas que son mayoría.

Pero **en FEGATRAMER**, después de 40 años trabajando para mejorar las condiciones del mercado de transporte, **sabemos**, cómo también saben nuestros socios **que**:

La solución última está en cobrar al cliente un precio que cubra los costes y si este no está dispuesto a pagarlo, dejar de prestarle servicio.

Es necesario en estos casos, DECIR NO, ya llamará el cliente cuando esté dispuesto a pagar lo que corresponde, es él quien tiene la mercancía para transportar no el transportista.