

## COMUNICACIÓN E IMAGEN

NOTA DE PRENSA: 10/10.11.2016

### **FEGATRAMER, REINVINDICA UNA SERIE DE MEDIDAS URGENTES PARA EL SECTOR DEL TRANSPORTE.**

La Federación Gallega de Transportes de Mercancías, Fegatramer, reivindica una serie de medidas urgentes que las distintas administraciones deben de poner en marcha para colaborar en la estabilidad y viabilidad de un sector como es el del transporte, fundamental para la economía de Galicia y de España, entre ellas, destacamos las siguientes:

#### **1. Infraestructuras.**

- Áreas de descanso y de servicio. Ejecución del plan de elaborado al efecto por la Dirección General de Transportes.
- Pasos elevados. Necesidad de que los pasos elevados que se construyen sobre carreteras, autovías y autopistas tengan una anchura entre pilares de al menos 4 metros y 6 metros de altura, al objeto de permitir la circulación de transportes especiales.
- Suelo industrial. En las áreas industriales de cierta importancia habrá de desarrollarse suelo específico para las empresas de transporte. La legislación sobre este tipo de suelo debiera de contemplar que a la hora de su programación las características de estas empresas: gran necesidad de espacios para campas o zonas de operaciones para camiones, coeficientes de edificación bajos y zonas de aparcamiento para vehículos industriales, dotaciones que debieran de ser obligatorias.

Aparcamientos seguros para el sector, (Galicia):

Fegatramer sigue reivindicando a la administración de dotar al menos aparcamientos en Vigo (Zona Franca), A Coruña, (Pol. de Morás), Lugo, (Pol da Campiña), Santiago y Ourense.

- Plataformas logísticas. Construcción de accesos idóneos y puesta en marcha de las mismas.
- Carreteras, (Galicia): Necesidad de culminar la red interior de autovías, A-54 y su conexión con la A-6 y A- 8 (desde Arzúa 35 km), A-56. Conexión Ferrol-Viveiro-Ribadeo, Villagarcía-Pontevedra y Santiago-Muros.

Nota: Necesidad de que en la Ley de Carreteras se establezca la obligatoriedad de que las vías autonómicas incorporen áreas de descanso.

## 2. **Nuevas tecnologías.**

El mundo del transporte de mercancías por desarrollarse normalmente a kilómetros de la sede de la empresa ha demandado y necesita tecnologías de comunicación y de gestión muy avanzadas. Debe de trabajarse en la elaboración y difusión de estas herramientas, especialmente entre las micro pymes.

## 3. **Renovación de flota. Vehículos ecológicos.**

Es necesario crear líneas de apoyo financiero y de garantía para fomentar y permitir la renovación de la flota, especialmente después del envejecimiento derivado de este ciclo de recesión mediante la incorporación de vehículos menos contaminantes, con consumos más reducidos y cuyos componentes sean reciclables en su mayor parte. Especial atención a la distribución en zonas urbanas, vehículo híbrido y eléctrico

## 4. **Reestructuración del sector.**

- Fomento de las fórmulas de colaboración estable, de concentración e internacionalización de empresas. La excesiva atomización empresarial sigue siendo una realidad que limita el desarrollo del sector. Deviene necesario establecer incentivos y formación de cuadros que posibiliten la agrupación y gestión de la nueva dimensión empresarial. Incentivar las fórmulas de colaboración

estable y de agrupación. Para ello acometer modificaciones normativas en materia laboral, (supresión de la letra g del punto 3 del artículo. 1 del Estatuto Trabajadores y operar un cambio radical de la regulación de los autónomos dependientes, de modo que todos los que de forma efectiva estén bajo el control u organización de una empresa para la que trabajan de forma estable se les presuma sin más la condición de trabajador por cuenta ajena).. Adecuar la reglamentación de los trabajadores móviles para que no se produzcan distorsiones en materia de jornada entre los trabajadores autónomos y los trabajadores por cuenta ajena, pues ello permite costes dispares en la prestación de un mismo servicio por razón del coste de mano de obra (conductor), distorsionando la competencia y alterando las condiciones del mercado.

- Mantenimiento de los requisitos mínimos de acceso al sector, especialmente los 3 vehículos en transporte público pesado.
- Armonización fiscal del sector para que todas las empresas compitan en las mismas condiciones. Supresión de todo tipo de situaciones tributarias que distorsionen la competencia, la tributación no puede depender del tamaño, sino del valor añadido a la actividad y del beneficio.
- Difusión de las distintas formas de colaboración e implantación en otros países y los mecanismos de promoción. Apoyos específicos para la internacionalización das empresas gallegas do sector y participación en actos promocionales en ámbitos exteriores.

## **5. 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.

## **6. 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 (cursos CAP, ADR, etc.). Estos necesariamente deben realizar los cursos

obligatorios para obtener el permiso 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 micro pymes y autónomos que en muchos casos no pueden afrontar. En Galicia cada año más de 4.000 conductores deben de someterse a estos cursos de reciclaje.

#### **7. Apoyo y potenciación del funcionamiento de las Juntas Arbitrales de Transporte.**

La actividad y número de asuntos recibidos en la misma son cada día mayor. Este aumento de su carga de trabajo requiere mejorar los medios materiales de la Junta dotándola de nuevos soportes informáticos tanto para la Junta como para los árbitros (programa de gestión de los expedientes, bases de datos de laudos, y acceso a jurisprudencia, tablets para los árbitros).

#### **8. Puesta en marcha de una ventanilla única**

Además de reducir las cargas burocráticas del transporte. Es necesario acometer una implantación de la gestión telemática de todos los trámites.

#### **9. Mejora de la actividad inspectora y flexibilización de los tiempos de conducción y descanso.**

Priorizar el control sobre los grandes infractores: uso de gasóleo b, carencia de autorización de transporte, manipulación del tacógrafo y reducción en más del 50% de los descansos o conducciones superiores en más del 50% de lo establecido por el R 561/2006 CE, cabotaje irregular. Lo cual no es incompatible con la aplicación racional de los tiempos de conducción y descanso y su flexibilización, sobre todo en situaciones como la vuelta a casa en el transporte en ruta nacional e internacional.

#### **10. Supresión o compensación del céntimo sanitario tramo autonómico, para todos los transportistas públicos de mercancías.**

La excesiva carga impositiva que soporta el sector y el hecho de que sea distinta según el régimen fiscal y la comunidad autónoma provoca una clara distorsión de la competencia y penaliza las exportaciones gallegas. En este orden debe superarse la discriminación que sufren los titulares de vehículos de menos de 7,5 tn.

## **11. Culminación del observatorio de costes del transporte de Galicia.**

Después de varios años de trabajos aún no se ha publicado el observatorio de costes del transporte de Galicia por parte de la administración autonómica.

### **1. Supresión o reducción de los peajes en Galicia.**

Después de años de amortización, se solicita la supresión del peaje de la AP-9 y en su caso, su reducción, estableciendo un nuevo peaje en relación con los costes de mantenimiento de la misma. Igualmente se solicita la reducción del peaje de la Autopista AP-53, actualmente en un importe desorbitado.