

azpiegiturak

“El nuevo ROTT no satisface a las empresas ni a los autónomos”

Sonia García, presidenta de la Asociación Empresarial de Transportes de Vizcaya, Asetravi, analiza el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT) que, sin duda, supone una gran revolución para el sector. La presidenta de Asetravi ve cambios y novedades que aún presentan muchas dudas y que, en principio, no satisfacen a nadie.

> TRANSPORTES

■ Cinco años y medio después de la reforma de la Ley de Ordenación de Transporte Terrestre (LOTT), el pasado 21 de febrero entró en vigor la modificación del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT). Según Sonia García, presidenta de la Asociación Empresarial de Transportes de Vizcaya, Asetravi, el sector se ha visto sorprendido por “una aprobación acelerada en el último momento y sin consultar con las partes implicadas. Ello ha supuesto, entre otras cosas, la introducción de cambios que ni la propia Administración sabe cómo aplicar”, asegura. Además, Sonia García considera que el nuevo ROTT no satisface ni a las empresas de transportes ni a los autónomos. “No se ha tenido en cuenta ni a unos ni a otros. El Reglamento, en mi opinión, ha abordado muchas cuestiones por el tejado. Impone obligaciones sin que quede claro si tienen sentido y, en última instancia, cómo hacerlas viables”.

¿Cuáles son los principales ámbitos del sector en los que se introducirán más novedades o cambios?

Hay tres puntos clave: las exigencias para nuevas incorporaciones a la actividad, los puntos relativos a la pérdida de honorabilidad y todos los cambios que conlleva en el denominado ‘capacitado’, que ahora pasa a ser ‘gestor de transportes’.

¿Y qué supone que el ‘capacitado’ sea ‘gestor de transporte’?

Para muchos autónomos y pequeñas empresas supone tener que contratar a esa persona a tiempo completo. Por lo tanto, una misma persona ya no podrá capacitar a varias empresas. El gestor de transportes debe controlar toda la operatividad de la empresa y, como he dicho, debe tener control sobre todos los departamentos de la empresa de transporte, de toda la gestión. Además, será el responsable de cumplir con la honorabilidad porque, aunque sea quien tiene el cometido, es la empresa la que la pierde.

El Reglamento contempla la pérdida de honorabilidad como



El nuevo Reglamento impone obligaciones sin que quede claro si tienen sentido y cómo hacerlas viables”

sanción. ¿Qué supone la honorabilidad en el transporte?

A ningún otro sector se le exige tanto como a este. La honorabilidad se pierde por diversas infracciones muy graves o por acumulación de graves. Si el gestor de transportes pierde la honorabilidad, la empresa deja de tener autorizaciones de transportes durante un año. Por lo tanto, no puede ejercer su actividad, no puede generar ingresos. Entonces, la consecuencia será el cierre de la empresa.

Otra de las novedades es que cambia el baremo sancionador. ¿En qué aspectos?

Nuestro sector, que es muy fácil de controlar, tiene unas sanciones muy altas. Ahora se agrava el baremo, pasando las infracciones de leves a graves y de graves a muy graves. Donde antes decía “menor o igual”,

ahora pasa a ser sólo “menor”. Si es igual, la sanción pasa a un tramo superior.

¿Y cómo están contemplados el tiempo de conducción y los descansos?

Esto no varía con la entrada en vigor del nuevo ROTT, salvo por lo relativo a las sanciones con respecto a la conducción y los descansos diarios. Otra cosa es el controvertido descanso semanal normal. Aquí, ahora se prohíbe poder realizarlo en cabina y ello entraña dificultades para controlarlo. Aún no tienen muy claro cómo lo van a hacer porque es muy difícil. En algunos países estamos en manos de la opinión subjetiva del agente. Aquí se pretendía que fuera obligatorio la presentación de factura del hotel.

Con la entrada en vigor del nuevo ROTT, tal y como imponía la sentencia que dictó el Tribunal de Justicia de la Unión Europea hace ahora un año, es suficiente contar con un vehículo con menos de cinco meses y de más de 3,5 toneladas de masa máxima autorizada (MMA) para obtener una autorización de transporte público de mercancías. ¿Qué implicará esta medida?

Al igual que otros, nuestro sector tiene en la atomización uno de sus grandes problemas estructurales. Parece claro que medidas como esta, lejos de solucionarlo, lo van a agravar.

Por otro lado, el Reglamento incluye un nuevo sistema para obtener el certificado de competencia profesional -la capacitación-, cuya entrada en vigor se aplaza al 1 de julio de 2020, excepto la exigencia de unos estudios mínimos, requisito que ya está en vigor. ¿Son modificaciones importantes? ¿Facilitará o dificultará esta medida el acceso a la profesión?

Como he dicho anteriormente, esto va a afectar sobre todo a los transportistas autónomos. Se va a exigir unos estudios mínimos para poder obtener el certificado y muchos no los tienen. No puedes decir que cualquiera puede tener una autorización y comenzar la actividad, y luego exigir más que en ningún otro sector para poder ser capacitado. Estoy de acuerdo en que para que una empresa funcione, y dado que desgraciadamente la inversión es alta y la rentabilidad baja, debe estar gestionada por personas competentes, pero no creo que sea este el camino.

[Joserra Blasco]

Obras públicas

Álava invertirá más de 1,2 millones en mejoras en varias carreteras



La Diputación de Foral de Álava invertirá en los próximos meses cerca de 672.000 euros en mejorar el firme de un total de 18 carreteras alavesas entre las que destacan la A-1, que atraviesa el territorio histórico; la N-240, que enlaza Vitoria y Bilbao; y la N-622, más conocida como autovía de Altube. Por otro lado, destinará este año y el que viene 606.000 euros a mejorar la seguridad en las carreteras del territorio, a través de medidas preventivas y paliativas de seguridad vial, con intervenciones que darán prioridad las travesías urbanas y tramos de concentración de accidentes.

Más de 6,5 millones para renovar el túnel de San Lorenzo, en la A-15

La Diputación de Gipuzkoa va a invertir 6,6 millones de euros en los trabajos de revestimiento y adecuación de instalaciones del tubo sentido San Sebastián del túnel de San Lorenzo-Larre, en la autovía A-15. Los trabajos, que se prevé que concluyan para noviembre, se realizarán en el marco del cumplimiento de la directiva europea sobre requisitos mínimos de seguridad para túneles de la red trans-europea, obligatorio para todos aquellos con una longitud superior a 500 metros. El año pasado se acometieron las obras del tubo en sentido a Pamplona, que costaron más de 5,3 millones de euros.

Logística

Servicios Logísticos Portuarios (SLP) compra nueva maquinaria



Con objeto de ganar eficiencia operativa, y fiel a su estrategia corporativa y a su compromiso con el Puerto de Bilbao, Servicios Logísticos Portuarios (SLP), empresa estibadora, consignataria y agente de línea regular, ha suscrito un acuerdo con Kalmar-Cargotec para la adquisición de cinco elevadoras de 33 toneladas, especialmente preparadas para operar los tráfic de carga general y siderúrgico que trabajan habitualmente. Adicionalmente, SLP podrá optar, pasados cinco años, bien por el mantenimiento de estos equipos o por su sustitución por otros nuevos.