

Las empresas de servicios reclaman coherencia en los requisitos para la circulación de la maquinaria

Un año más aquí no hay quien se aclare. Parece irreal que la mayor preocupación de nuestros asociados recaiga en la confusión que existe en cuanto al tráfico. Dónde poner el coche piloto, dónde, cómo y cuándo sacar el número de salida, o la tramitación de autorizaciones se están convirtiendo en un verdadero lío.

Diego Sanromán.

Coordinador general de Amaco-Anesa.

Empezaremos hablando del dichoso coche piloto, coche que se sitúa detrás o delante de la cosechadora para indicar su presencia. La pregunta es sencilla: ¿Dónde lo ponemos, delante o detrás? Mediante contestación de la carta dirigida a la Dirección General de Tráfico (DGT), concretamente al Jefe de Servicio de Autorizaciones Especiales con muy buen criterio y como consecuencia de la difícil interpretación de la norma que decía textualmente «que en relación con la posición del vehículo piloto, entendemos que el espíritu de la norma es que se sitúe el vehículo piloto detrás en autopistas y autovías y delante en carretera convencional».

Parece que está bastante claro, ¿no? Pues bien, a ver quién se lo explica a la Guardia Civil de Tráfico, ya que unos nos dicen que así no, pero cuando nos paran otros nos dicen que así tampoco, y como multar es gratis pues nada, sanción al canto.

El problema del número de salida

En segundo lugar y siguiendo con el lío, hablaremos de los números de salida.

Con objeto de que los distintos subsectores de la Guardia Civil de Tráfico regulen el tránsito de vehículos que requieren de autorizaciones especiales de circulación, es necesario pedir un número de salida (o de control).



Según la normativa, este número ha de solicitarse enviando dicha autorización al subsector de tráfico de la provincia con 24 horas de antelación indicando la hora y lugar de destino.

Existen dos problemas. El primero es que sabemos cuándo empezamos a cosechar pero no a qué hora vamos a terminar (normalmente tarde), debido a diversos factores como los camiones, el tiempo, las averías, etc.

En segundo lugar, hay provincias que no dan el número de salida, como son Burgos, Ciudad Real, Palencia, o Salamanca, por lo que si, por ejemplo, la salida se produce de Ciudad Real a Sevilla, los agentes de tráfico pueden pedir dicho número en Sevilla y lógicamente se carece de él, lo cual supone una sanción. Además Sevilla, Málaga y Huelva por ejemplo quieren recibir la petición por correo electrónico, mientras que otras provincias dicen que por fax y el colmo de los colmos es Córdoba, que dice que con 24 horas de antelación no, que el mismo día, en fin, un lío.

Por todo lo anterior entendemos que sería necesario consensuar una solución entre todas las Direcciones Provinciales y los subsectores de Tráfico en el sentido de anular esta obligación definitivamente o bien instaurarla en todas las provincias y subsectores de igual manera.

Consideramos que esto ya no solo influye a nuestros asociados, que no saben qué hacer, sino que también afecta al resto de usuarios. Entendemos que la solución es sencilla, simplemente es un problema en el canal de comunicación entre la DGT y la Guardia Civil de Tráfico.

Tramitación de las autorizaciones

Por último, solicitamos a la DGT un nuevo mecanismo para la tramitación de las autorizaciones, ya que el actual es un caos, debido a que en general las autorizaciones tienen vigencia de un año, se presenta siempre la misma documentación y tardan meses en gestionarla. Por ello, desde Amaco-Anesa consideramos que si solo tiene carácter recaudatorio, se cobre la tasa, pero que no sea necesario realizar de nuevo el permiso, como se hace por ejemplo con la ITV. De esta forma seríamos más eficientes y nos ahorraríamos tiempo y dinero, ya que sería innecesario que la DGT necesitase personas para realizar esta tarea, pero claro eso «sería muy fácil».

Debido a estos problemas y conociendo Amaco-Anesa de la elaboración del nuevo Reglamento General de Vehículos, hemos solicitado a la DGT que, tratándose en el mismo la futura normativa para la circulación por las carreteras de las cosechadoras y demás vehículos agrícolas, entendemos que somos entidad que ostenta la representación o la defensa de los intereses de carácter general o corporativo afectados por la mencionada disposición, todo ello conforme al art. 130 de la LPA. ●