

¡POR EL DERECHO A SER TRANSPORTISTA AUTÓNOMO!

¡¡ NO A LA IMPOSIBILIDAD DE TRANSMITIR LAS AUTORIZACIONES DE TRANSPORTE PESADO!!

**¡ POR EL DERECHO A LA DIGNIDAD EN EL TRABAJO,
Y LIBRES DE COMPETENCIA DESLEAL!**

¡¡NO A LA ELIMINACIÓN DEL REQUISITO DE ANTIGÜEDAD PARA EL TRANSPORTE PRIVADO COMPLEMENTARIO!!

En el TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA, históricamente, se han tomado determinadas decisiones (promocionadas por la PATRONAL del sector), que han sido puntos de inflexión en el desarrollo de la actividad, han supuesto verdaderas RECONVERSIONES SECTORIALES:

- 1.- **1987:** La LOTT finiquita la “renuncia”, el nº de empresa se obtiene por un examen. Los flotistas indemnizan a sus asalariados con sus vehículos y pasan a ser autónomos. **¡A muchos nos abocaron a hacernos autónomos y ahora nos lo prohíben!**
- 2.- **1999:** Liberalización del otorgamiento de autorizaciones: Se acaba con el contingente. Los flotistas que habían vendido sus autorizaciones o habían indemnizado con ellas, querían recuperar su capacidad de arrastre gratis, en ventanilla.
- 3.- **2007:** Vuelta a la autorización de empresa y eliminación de las tarjetas locales y comarcales. La crisis empezaba a asomar y los flotistas, una vez más, necesitaban manejar el mercado a su antojo. Primer aviso a los autónomos.
- 4.- **2015:** Prohibición por OM de ejercer transporte de mercancías con vehículos pesados como transportista autónomo. La patronal busca autónomos integrados en sociedades mercantiles, es decir, chóferes sin derechos.

El borrador de proyecto de reforma de la Orden Fom/734/2007 de 20 de Marzo pretende introducir, en su puntos 5 y 6, una serie de modificaciones que amenazan seriamente los **equilibrios existentes en el mercado** actual del transporte así como la **permanencia en el mismo de la figura jurídica del empresario autónomo**, así como **precarizar de manera definitiva el transporte ligero**.

A.- Transmisión de las autorizaciones, consecuencias:

En el punto 5 del citado borrador se establece que para poder transferir una autorización de transportes será necesario que, cuando el **transmitente no posea tres vehículos**, el adquirente tendrá que **aportar hasta dicho número** los que falten, no pudiendo superar, éstos últimos, **la edad de 5 meses** en el momento de solicitar la transmisión de la autorización, por lo tanto en la práctica se **elimina la posibilidad de transmitir las autorizaciones de transporte**. Este requisito añadido tendrá como consecuencias:

- 1.- Una pérdida sustancial de patrimonio de los transportistas autónomos.

- 2.- La eliminación de la figura del empresario autónomo a medio plazo dado que es, a través de la adquisición de dichas empresas, como se incorporan los nuevos autónomos al sector.
- 3.- La sustitución progresiva de los pequeños transportistas por otros de diferentes países de la UE.
- 4.- Un aumento del desempleo en el sector ya que el hueco que dejen los transportistas autónomos, que nadie se engañe, no va a ser ocupado por empresas de nuestro país. Si en el momento actual, el **cabotaje ya constituye una competencia desleal y difícil de erradicar**, cada vez más, para seguir contando con un transporte barato, se verán potenciadas dichas prácticas. Las autoridades españolas deberían reflexionar sobre lo que **sucede en Francia, Alemania**, etc. en donde las empresas nacionales son progresivamente sustituidas por empresas de países con unos costes muy inferiores.
- 5.- Una **precarización de las condiciones económicas y sociales** de los trabajadores del sector.
- 6.- La **desaparición o deslocalización** de los flotistas del Estado Español que ya no podrán contar con sus colaboradores tradicionales y deberán de adaptarse a una competencia más feroz que la actual.
- 7.- De entre todo el colectivo de transportistas autónomos **esta medida afecta más gravemente, si cabe, a aquellos que forman parte de cooperativas de transportistas**, ya que con la imposibilidad de la transmisión de la autorización y la progresiva eliminación de esta figura empresarial, se verá seriamente comprometido el futuro de la propia cooperativa y el valor de su patrimonio.
- 8.- No será posible, en tanto en cuanto el titular de la autorización esté en activo laboralmente, y aún cuando éste quisiera cambiar de profesión, que las autorizaciones de transporte sean transferidas a sus hijos, ya que **no sería de aplicación el régimen previsto para los herederos forzosos**.
- 9.- Un **aumento del desempleo, lo mismo del directo que el indirecto**. Detrás de la desaparición de los transportistas autónomos vendrá la de muchas pequeñas empresas que pertenecen a los proveedores de éstos.

El sistema actual de acceso a la profesión, a través de la solicitud de una autorización “nueva” o a través de la transmisión de la autorización de alguna de las empresas que operan en él, **permite mantener un equilibrio** entre los diferentes agentes que operan en el sector ya que **evita y asegura**:

- **En el caso de una autorización nueva: La entrada indiscriminada** de transportistas al mismo y asegura un determinado nivel de solvencia de las empresas que operan en él.
- **En el caso de la adquisición de una empresa que ya opera en el mercado:** Evita la ruptura del equilibrio existente, para que un transportista acceda otro ha de abandonar.

Así mismo permite que los transportistas autónomos puedan **contabilizar como un activo** de sus empresas la autorización de transportes. Este sistema, que a nadie perjudica ni discrimina, ha dado y **da salida a muchas situaciones laborales y personales que**, de otra manera, resultarían dramáticas en el momento actual, **incentiva el abandono de los más veteranos** y permite el acceso de las nuevas generaciones al sector. Por lo tanto es fundamental que se **mantenga la posibilidad de transmisión** de la autorización a través de actos Inter-vivos.

Por otra parte la medida planteada lo que viene a primar **es la figura societaria** sobre la figura de empresario autónomo como la preponderante en el sector sin que exista razón objetiva para ello, dado que:

- De ninguna manera esta medida va a propiciar un **mayor dimensionamiento** de las flotas, si es que es esto lo que se pretende, lo que va a propiciar es la presencia de **las figuras societarias en el sector**. Estas figuras que suponen para los pequeños transportistas, unos costes superiores y la **exclusión de todas las normas y beneficios sociales** que son de aplicación a las personas físicas, tales como LETA, TRADE, AYUDAS AL ABANDONO, NEGOCIACIONES DE AIP etc., provocará a medio plazo la salida de los transportistas autóctonos del mercado, con las **consecuencias de tipo social que esto va a acarrear**, y que el mercado del transporte español acabe siendo realizado **por pequeñas empresas de autónomos de otros países de la UE. Es completamente falso el soniquete que siempre se repite que sólo haya autónomos en el Estado Español.**
- Los empresarios autónomos son **demandados por el mercado**, ya que dan buen servicio a unos precios razonables.
- Los empresarios autónomos cuentan con **flotas modernas y competitivas**.
- Los empresarios autónomos **nunca se deslocalizan** y constituyen una fuente de riqueza y empleo, de manera directa e indirecta, siendo la salida actual para muchos **trabajadores de comarcas en crisis**.
- Los empresarios autónomos contribuyen a la moderación de precios en el mercado y dan una respuesta más inmediata, dada su flexibilidad, a las necesidades de los clientes.
- Han demostrado y están demostrando aguantar mucho mejor los embates de la crisis, **habiendo mantenido su empleo y no siendo una carga para las arcas públicas**.

Las medidas que se pretenden implantar con la modificación del sistema de otorgamiento de autorizaciones, chocan frontalmente con la política del Gobierno en cuanto a la Ley del Emprendimiento, que tiene objetivos bien claros **en cuanto a incentivar y favorecer la incorporación de autónomos al mundo laboral** mediante la fórmula de **empresa persona física con o sin asalariados**. Si tenemos en cuenta la actual situación que se está viviendo como consecuencia de la crisis, en la que muchos conductores se han quedado sin puesto de trabajo y la única salida que pueden encontrar es la del autoempleo, el mantenimiento actual del sistema de transmisión de las autorizaciones de transporte contribuirá de manera importante a:

- Quién abandone el sector pueda hacerlo de manera digna.
- Quién se incorpore a él, como pequeño transportista, pueda hacerlo a un coste razonable y a un sector ordenado y equilibrado, lo mismo desde el punto de vista del número de empresas que lo conforman que desde el punto de vista de la solvencia de las mismas.

Así mismo creemos que es de dudosa constitucionalidad las medidas que, vía Orden Ministerial, se pretenden imponer ya que:

- Se establece un trato discriminatorio, en cuanto a la posibilidad de la disposición patrimonial, entre las personas físicas y jurídicas.
- Nadie puede ser privado de sus bienes o derechos, salvo causa justificada.
- Queda seriamente dañado el derecho a la herencia establecido en la constitución ya que en ningún caso, en tanto en cuanto el titular de la explotación se encuentre en activo, aunque ya no quiera dedicarse a la profesión de transportista, sus hijos podrán continuar con el negocio familiar.

B.- Consecuencias de la eliminación del requisito de antigüedad para el transporte privado complementario:

Se entiende desde el sector que la imposición de un requisito relacionado con la antigüedad de los vehículos para solicitar autorizaciones “nuevas” de transporte está relacionada con la necesidad de contar con un sector cada vez **más moderno y sostenible**, así como un requisito **modulador de la solvencia necesaria** para acceder al mismo. La eliminación de dicho requisito para el transporte privado complementario, unido a las trabas que se pretenden imponer a la transmisión de autorizaciones de transporte público, va a suponer:

- La aparición de una bolsa de fraude y competencia desleal, dado que las diferencias en cuanto a las condiciones de acceso a uno u otro sector tentarán a más de un empresario a solicitar autorizaciones de transporte privado complementario para acabar realizando transporte público.
- Un envejecimiento general del parque de vehículos de transporte de mercancías al eliminar, en la práctica, cualquier requisito de acceso.

Desde el sector del transporte público somos conscientes del derecho que asiste a nuestros clientes de poder asumir con sus propios medios las necesidades que puedan tener. Pero no es cierto que el transporte público y el transporte privado complementario no tengan elementos en común que **deban ser tenidos en cuenta a la hora de legislar sobre la ordenación de uno y otro sector**. La eliminación del requisito de antigüedad, lo mismo para las autorizaciones nuevas que para las ampliaciones de flota, corre el riesgo de provocar desequilibrios de tal magnitud entre uno y otro sector que en las circunstancias actuales no puede ser asumida por el transporte público.

C.- Consecuencias específicas para el transporte ligero:

Con la reforma de la LOTT, que elimina prácticamente cualquier requisito para el acceso a dicho segmento del transporte, el transporte de mercancías realizado en vehículos que no superen las 3,5 tn de MMA va a sufrir una precarización, si cabe, mayor que el transporte pesado. **Le eliminación de los requisitos relacionados con la solvencia y cualificación de sus transportistas** permitirá el acceso indiscriminado de operadores al mismo con todas las consecuencias indeseables que esto tendrá para quienes actualmente operan en dicho segmento.

Hemos solicitado de la administración competente:

- 1.- **Se mantenga el régimen actual de transmisión** de las autorizaciones de transporte público.
- 2.- **Se mantenga el requisito actual de antigüedad** exigida a los vehículos destinados a la realización de transporte privado complementario o que, en cualquier caso, se establezca una antigüedad que suavice el agravio comparativo que se va a establecer entre el transporte público y el privado complementario.
- 3.- Se articulen medias, negociadas, que impidan la precarización previsible del transporte ligero, **manteniendo la clasificación actual del transporte ligero hasta 3,5 Tm de carga útil**. El plazo de varios meses hasta el 01/01/2015, permitiría la especulación y el acceso a MDP desde MDL por medio de vehículos ligeros de más de 3,5 Tm de MMA.
- 4.- Solicitamos la colaboración de todos los transportistas autónomos, principales perjudicados por esta medida de dudosa constitucionalidad, de cooperativas de transportistas autónomos que se verán abocados a la desaparición en un periodo corto de tiempo, haciendo desaparecer todo su patrimonio colectivo, creemos que es hora de ponernos a pensar si vamos a permitir que despojen de sus derechos al 70% de las empresas de transporte en este país, si vamos a consentir que nos eliminen del mercado para poner nuestro sector en manos de especuladores con conductores sin ningún derecho social, eliminándonos con una simple Orden Ministerial.

Desde Uita os hacemos llegar nuestra preocupación, esto fue fruto de varias reuniones con mas asociaciones de Castilla y León, País Vasco, Cataluña y Guadalajara, hemos elaborado un escrito dirigido al Ministerio de Fomento, al Comité Nacional del Transporte, (como principales responsables de implantar una normativa excluyente para la mayoría de este sector), a los responsables de transporte de todas las comunidades autónomas para que presionen y trasladen nuestras quejas al Ministerio de Fomento, a partidos políticos, etc., pero sin la colaboración del los principales perjudicados será imposible parar esta medida, como podeis observar nadie de los responsables de las asociaciones que integran el Comité Nacional ha informado verazmente de esta medida a transportistas ni cooperativas, incluso siendo muchos de ellos sus asociados, tampoco se ha dado a conocer en ningún medio de comunicación, sin embargo se pretende implantar no mas allá del próximo mes de abril.

Esperamos que después de hacer una reflexión sobre esta medida manifestéis lo que creáis conveniente, y sobretodo mantener informados a los verdaderos perjudicados que son vuestras bases.

Cayés a 4 de marzo de 2014.