



*Plataforma para la Defensa del Sector del
Transporte de mercancías por Carretera
Nacional e Internacional*
Nº REGISTRO NACIONAL 590743
CIF. G-27369412

www.plataformanacional.es

info@plataformanacional.es

tels. Contacto; 674.08.33.96 – 637.76.00.24

En Madrid a 27 de septiembre de 2024

Presidenta de la Comisión de Transportes y Movilidad Sostenible

Doña Esther Peña Camarero

Congreso de los diputados, Carrera de san Jerónimo s/n. 28071 Madrid

PROPUESTA DE “COMPARECENCIA EN EL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS” PARA EXPLICAR, EXPONER Y SUGERIR A TODOS LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS EL URGENTE Y NECESARIO CAMBIO SOBRE EL PROCEDIMIENTO ACREDITATIVO DE EMPRESAS EN LA COMPOSICIÓN DEL COMITÉ NACIONAL DE TRANSPORTE, EN SU SECCIÓN DE MERCANCÍAS POR CARRETERA.

Orden FOM/1353/2005, de 9 de mayo, y Resolución de 18 de marzo de 2021.

LE DAMOS CARÁCTER DE URGENCIA A LA COMPARECENCIA YA QUE EL PRÓXIMO MES DE MARZO DE 2025 COMIENZA LA COMPOSICIÓN DE DICHO COMITÉ, COMPOSICIÓN QUE DENUNCIAMOS POR SU VULNERABILIDAD ANTE LOS DATOS REALES DE REPRESENTATIVIDAD.

Somos una Organización Nacional de Transportistas efectivos y Conductores.

Recordarán la Huelga de Transporte que se produjo en el mes de marzo del año 2022 y que fue protagonizada por nosotros.

En aquel conflicto quedó más que en evidencia que la interlocución que el Ministerio da por válida (**comité nacional de transporte**) para hablar con los trabajadores del sector, es una interlocución que desde hace muchos años dejó de recoger la verdadera voz y representación de la rama obrera del sector.

De hecho, en aquella huelga donde movilizamos al 90% de las empresas que componen el sector del transporte, no se quería recibir a esta Organización siendo menospreciada y calificada como minoritaria.

Existe un problema real de representatividad en el sector del transporte que no hace justicia a la realidad y necesidad del sector en su parte efectiva, y nace de la ambigüedad del comité nacional de transporte de mercancías por carretera.

En dicho comité se mezclan distintas sensibilidades dentro del sector que por su naturaleza son incoherentes que puedan beneficiar aquellas empresas a las que representan cada cual.

Además, el transporte ligero (transporte de mensajería, paquetería, de última milla) no se ha tenido en consideración en el actual comité de transporte, siendo discriminado y privado de la mayoría de ayudas y beneficios en distintos sentidos, siendo una rama decisiva por la función que cumplen ya que llevan a la puerta de casa los productos que a diario se piden.

- En el sector del transporte de mercancías por carretera, existen según el último registro de empresas que publica el Ministerio de Transportes los siguientes datos;

1º El 92,9% de las empresas de transporte pesado somos transportistas con camiones propios y nuestras empresas son de pequeña dimensión, compuestas por la figura del **Autónomo y micro-pyme** (entre 1 y 10 camiones)

Somos los que realmente realizamos el transporte de forma material y efectiva, a pesar que la contratación directa con los fabricantes de los productos que se transportan venga hecha por parte de intermediarios.

2º El 6,2% son empresas de Transporte de (**entre 10 y 40 camiones**) que hacen el mismo papel que los autónomos y micro-pymes, pero que su capacidad de negociación directa con fabricantes es mayor, aunque insuficiente para poder competir con la gran empresa.

3º El 0,9% son **grandes empresas** de Transportes (más de 40 camiones) **operadores de transporte con o sin camiones y agencias e intermediarios de Transporte.**

4° Estos porcentajes sobre el transporte pesado serían perfectamente traducible en cifras muy similares al transporte ligero.

“Aquí es donde viene el kit de la cuestión, porque son estos últimos los que por su posición privilegiada deslealmente dentro del sector, dominan el 99,1% de la contratación con fabricantes y utilizan a los Autónomos, micro-pymes y medianas empresas para servir la demanda de trabajo obtenida por sus contratantes”

- Dicho esto, a la hora de acreditar actualmente la representación para la composición del comité nacional de transporte ante el Ministerio, nos encontramos con unas reglas ambiguas y que dejan un amplio espacio a la especulación y situaciones interesadas;

1° Se presentan unos listados en Excel “que aportan las distintas organizaciones aspirantes” al manejo del comité, con los afiliados “que dicen tener cada una” **(Punto Sexto de la resolución de 18 de marzo de 2021 sobre la Orden FOM/1353/2005, de 9 de mayo)**

2° Dichos datos son comprobados en un pequeño porcentaje **(2° párrafo del punto Noveno de la resolución de 18 de marzo de 2021 sobre la Orden FOM/1353/2005, de 9 de mayo)**

3° Se tiene en cuenta el número de camiones de cada empresa que las Organizaciones presentan como afiliadas y de esta manera se favorece la influencia de grandes empresas a desfavor de pequeñas empresas de transporte y autónomos **(1° párrafo del punto Séptimo de la resolución de 18 de marzo de 2021 sobre la Orden FOM/1353/2005, de 9 de mayo)**

4° Las organizaciones que en los últimos 40 años han ostentado el monopolio del comité nacional, son casualmente las organizaciones dirigidas por aquellas empresas que materialmente suponen el 5% real dentro del sector del transporte, pero que tienen acceso a los datos empresariales del otro 95% del sector por ser ellos sus contratistas, y sí, sabemos que existe la Ley de protección de datos, como otras tantas que se vulneran por algunos.

5° En la incansable acreditación de afiliados que dicen poseer las actuales Organizaciones que componen el comité nacional, se ha llegado a dar el caso de que en la suma de las empresas presentadas por todos, excedía hasta en un 40% la existencia real de empresas activas en el sector, hecho que evidencia las malas prácticas y controversias que denunciamos, Pero además la administración considera **“errores que alteran sustancialmente la representatividad”** cuando afecten al 60% o más de las empresas que la Organización en sí presente como socias **(Último párrafo del punto Noveno de la resolución de 18 de marzo de 2021 sobre la Orden FOM/1353/2005, de 9 de mayo)**

6° También existe una exigencia hacia las Organizaciones aspirantes a poseer locales y personal a cargo, punto que vuelve a favorecer la influencia de aquellas Organizaciones más pudientes

económicamente (**Punto Cuarto de la resolución de 18 de marzo de 2021 sobre la Orden FOM/1353/2005, de 9 de mayo**)

En esta breve exposición pueden comprobar la discriminación y el favoritismo que las actuales normas para la composición de la representación de los transportistas poseen.

Nuestra Organización está dispuesta a aceptar estar dentro del comité nacional de transporte para evitar las tensiones representativas y de interlocución que se han producido en los últimos meses, pero siempre y cuando, los trámites de acceso y el porcentaje representativo, no suponga una vulneración de los derechos y voluntades de los trabajadores que van a ser representados.

Por todo lo expuesto, a continuación detallamos un resumen de la propuesta de modificación de la Orden Ministerial que regula la representatividad del sector, y que consideramos más que necesaria y urgente para garantizar una cadena de transporte que garantice la esencialidad de su servicio para la ciudadanía sin riesgos de tensiones y conflictos por una interlocución irreal sobre el sector y sus problemas, además en un escenario actual de incertidumbre laboral y económica.

- **PROPUESTA DE PLATAFORMA PARA DEMOCRATIZAR LA REPRESENTACIÓN DE LOS TRANSPORTISTAS ANTE EL MINISTERIO DE TRANSPORTE:**

La representación debe ser transparente, democrática y elegida por la voluntad de cada empresa titular de una licencia de transporte, público, pesado y ligero, de mercancías por carretera.

LO FUNDAMENTAL ES QUE SEA EL SECTOR EL QUE ELIJA A SUS REPRESENTANTES MEDIANTE VOTO LIBRE Y NO AL REVÉS.

1º Las Organizaciones aspirantes a formar parte del comité nacional de transporte deben de estar constituidas legalmente sin otro requisito que las discrimine por su tamaño o capacidad económica.

2º “El voto del representado debe ser contado por empresas y no por camiones” ya que la figura física o jurídica es “1” para cada empresa y no se debe medir en ningún caso por el número de empleados o vehículos que pueda tener (**Es un fraude que “1” empresa de 100 camiones pueda tener más influencia en las decisiones que “90” empresas con un camión cada una, como es el caso de los autónomos**)

3° Al no existir la obligatoriedad de estar asociado como colectivo a ninguna organización sindical, **“pero sí” estar condicionados como sector a una interlocución oficial impuesta por el Ministerio**, el voto para la representatividad del sector ante el Ministerio de Transporte debe ser ofrecido a todos los titulares de empresas de Transporte para que elijan la organización nacional que estimen oportuna voluntariamente.

4° En el periodo de tiempo que se estime, el Ministerio de Transporte con la coordinación de todas las delegaciones provinciales de transporte, debe hacer llegar a los titulares de las licencias de ámbito público nacional de transporte ligero y pesado por carretera, un documento donde aparecerán las organizaciones aspirantes a la representación para que cada empresa señale, firme y selle cuál es su voto para la representación e interlocución con el gobierno.

5° Dichos documentos serán requeridos por el Ministerio para el recuento y posterior composición del comité nacional de transporte en los próximos años.

6° Estos documentos estarán expuestos en un periodo de 3 meses para ser auditados en su caso si se requiere por parte de cualquier Organización que haya sido partícipe en dichas elecciones, y de esta manera ofrecer claridad y garantías al recuento.

7° El estar asociado o no formalmente a una Organización, no puede privar al transportista de la elección de sus representantes, al igual que en los trámites electorales políticos, el derecho a voto es el mismo se esté o no afiliado algún partido político.

PD; EN LA MAYORÍA DE LOS CASOS LOS TRANSPORTISTAS QUE SE ASOCIAN A DETERMINADAS ORGANIZACIONES, ES SOLAMENTE PARA BENEFICIARSE DE CIERTOS DESCUENTOS EN SUMINISTROS DE TRANSPORTE, PERO NO POR DAR VALIDEZ A ESAS ORGANIZACIONES PARA HABLAR EN VOZ DE ELLOS.

La modificación propuesta es fundamental para evitar una interlocución discriminatoria e irreal entre los transportistas y sus gobernantes, y representa un escenario justo e igualitario para todas las empresas y organizaciones de transporte.

No es aceptable que en pleno siglo XXI mantengamos sistemas representativos carentes de las realidades actuales y a favor todavía de intereses económicos más propios de otros tiempos.

Esta reivindicación nuestra sobre la representación, es el origen de la mayoría de nuestros problemas, ya que de la manera actual las administraciones no reciben la información certera y necesaria para dar un trato al sector adecuado.

Dicho esto, y por el gran problema que supone para los trabajadores del sector la breve explicación expuesta, sugerimos la concesión de la comparecencia sugerida y presencial ante todos los grupos Parlamentarios en el Congreso de los Diputados para poder hacer una exposición más extensa y así que puedan valorar la posibilidad de proponer un cambio en la Orden Ministerial que regula nuestra representación, para que sea justa, democrática, real y equitativa.

A la espera de respuestas, reciban un afectuoso saludo y gracias de antemano por su atención.

Informamos que este escrito también se le ha hecho llegar a cada Diputado de la comisión de transporte de todos los grupos parlamentarios, donde esperamos que cada partido muestre su interés por un sector clave en el día a día de la ciudadanía.

Ejecutiva Nacional