



FETRANSA 2017-2020 : **UNA ORGANIZACIÓN PARA LA DEFENSA DE LOS INTERESES DE LOS MAS PEQUEÑOS.**

El Comité Ejecutivo de FETRANSA señaló como objetivo principal a su llegada al cargo, la puesta en valor de la aportación de pymes y autónomos al sector del transporte de mercancías por carretera, frente a la opinión mayoritaria, tanto en el aquellos momentos Ministerio de Fomento, como en el propio Comité Nacional de Transportes. El axioma era simplista y demoledor: puesto que el único mal que acechaba al transporte de mercancías por carretera era la excesiva atomización, es decir, que había demasiados autónomos y pymes en el sector, la solución solo podía pasar por la eliminación de éstos del sector. Así pues, partíamos de una situación de partida muy contraria a los intereses de nuestro colectivo, la amenaza real era que, dado que el mercado no era capaz de expulsarnos, se hacía necesario impulsar los cambios normativos que, de facto, nos hicieran imposible la continuidad dentro del sector. Todo ello a través de un pretendido “paternalismo” que lo que escondía en realidad era la intención de eliminar a una parte de la molesta competencia.

Por otra parte, en el orden interno, tuvimos que abordar dos asuntos de vital importancia para el devenir de la Federación: El modelo de llevanza de la organización y la gestión de la formación subvencionada del Ministerio de Transportes.

En cuanto a lo primero, cabe señalar que, con anterioridad al relevo en la Comisión Ejecutiva, la Federación se regía por un modelo de gestión que dejaba en manos del Secretario Técnico el peso de los asuntos más importantes de la Federación. Esta fórmula se quebró cuando el Secretario Técnico recibió una oferta de trabajo que Fetransa no pudo igualar, lo que dejó a la organización en una situación muy difícil, pues ya no se podía contar con la persona que hasta ese momento la gestionaba y tampoco se disponía de los recursos suficientes para contratar un sustituto de garantías. En ese momento se decidió abrir el debate sobre el modelo de gestión de la organización, cuyo resultado fue un cambio radical en la manera de llevar Fetransa. A partir de ese momento la responsabilidad y, sobre todo, la gestión iba a recaer en los miembros de la Comisión Ejecutiva, compuesta por los representantes de las organizaciones territoriales y no por técnicos. Transcurridos varios años desde esa decisión podemos afirmar que la defensa de los intereses de nuestro colectivo y la gestión interna de la Federación han mejorado sustancialmente.

En relación con la formación, es importante señalar que apenas unas semanas después de asumir el cargo, la nueva Comisión Ejecutiva tuvo que afrontar un requerimiento del departamento de formación del ministerio de transportes bajo la amenaza de dejarnos sin la posibilidad de acceder a formación subvencionada por varios años debido a una mala gestión por parte de la empresa elegida para llevar a cabo la ejecución del plan formativo. Se tuvo que diseñar un nuevo modelo de gestión de la formación que fuera capaz de revertir la consideración que desde el ministerio se tenía con respecto a Fetransa. Así, se diseñó el actual modelo de reparto y gestión de la formación basado en un reparto ponderado de los cursos en función de la aportación de cada territorio, y en la separación de la oficina técnica de la impartición de los mismos. A día de hoy contamos con el reconocimiento y consideración del Ministerio por la buena labor realizada en los tres últimos ejercicios, lo que debería reportar más cursos para nuestra Federación en los próximos años.

De todas las organizaciones que forman parte del CNTC, Fetransa es sin duda la que más ha hecho por la defensa de las pymes y autónomos de nuestro país, sin que, en muchos casos, ni el sector ni sus afiliados, hayan sido conscientes de ello. Esto es así, dado que los escasos recursos con los que cuenta para llevar a cabo su labor, hacen que su política de concienciación no alcance los niveles deseados, ya que debe dedicar todos sus esfuerzos a la labor del día a día.



Fetransa está presente en todos los foros en dónde se discute y se decide sobre cuestiones relacionadas con el sector del transporte, bien directamente, bien a través de sus organizaciones asociadas. El máximo exponente de todo ello es su presencia en el **Comité Nacional del Transporte (CNTC)**, siendo la organización de mayor tamaño de las que representan los intereses de las Pymes y autónomos de nuestro sector. Así mismo, formamos parte de las comisiones negociadoras con la DGT y organismos en general de carácter estatal.

Por otra parte, Fetransa mantiene un dialogo permanente con los diferentes representantes de los partidos políticos que conforman el arco parlamentario, trasladándoles en todo momento aquellas sugerencias que consideramos son necesarias incluir en las leyes que se promulgan relacionadas con nuestro sector, lo mismo a nivel nacional que de la UE.

Así mismo, Fetransa ha afianzado su relación con la intersectorial ATA, presidida por Lorenzo Amor y con gran relevancia pública, al ser reconocida como la Asociación intersectorial de autónomos y pymes más numerosa y representativa del panorama nacional. En este sentido cabe señalar que fruto del trabajo desarrollado en este ámbito haya hecho posible que ATA mantenga la defensa de los actuales límites de facturación en módulos, dentro de su catálogo reivindicativo.

Para finalizar, nuestro dialogo con la Dirección General de Transportes o las autoridades de las diferentes CC.AA. procura ser permanente. Dicho diálogo siempre se ha basado en el respeto y la confianza mutua. Podemos afirmar que el contacto es permanente con la dirección general, cuyo máximo exponente son las reuniones mantenidas de manera directa con la directora, Mercedes Gómez, y su equipo de trabajo. A través de estos encuentros hemos conseguido influir en la visión que desde la administración se tiene de nuestro colectivo y, sobre todo, hemos sido protagonistas del cambio en la consideración que desde la dirección general se tiene en este momento del fraude y la competencia desleal que protagonizan las cooperativas de trabajo asociado y las empresas buzón en nuestro país.

En relación con las CC.AA. Fetransa se ha significado por su insistente solicitud de creación de foros y Mesas de trabajo permanentes entre las organizaciones profesionales territoriales y la administración, con el objetivo de impulsar políticas de transporte en consonancia con lo que el sector necesita. La mejora de la ejecución de los planes de inspección, la mejora de la inversión en infraestructuras, los planes de calidad del aire, el desarrollo de un plan de áreas de descanso seguras son algunos de los asuntos que deberían estar en la agenda de estas Mesas de Trabajo.

Desde el punto de vista de nuestra presencia en la geografía nacional, Fetransa tiene representación en Galicia, Cantabria, País Vasco, Cataluña, País Valenciano, Castilla La Mancha, Castilla y León, Madrid y Andalucía. Por subsectores, Fetransa tiene especial presencia en los foros relacionados con el transporte pesado y ligero, en el transporte internacional y en el transporte portuario, donde su asociada Fenatport es la única Organización interlocutora con Puertos del Estado en materia de transporte de mercancías por carretera.

Uno de los mayores logros de Fetransa, ha sido el haberse labrado una imagen de seriedad y coherencia dentro del sector, lo que nos ha permitido ganarnos el respeto del resto de las organizaciones de transportistas, de las autoridades competentes y del sector en general.

Los ejes principales de la política de Fetransa han sido:

- La defensa de los intereses de las Pymes y Autónomos del país. Dicha defensa se ha realizado desde el reconocimiento del resto de los actores del sector y siempre en positivo, es decir, que el sector se debe de construir aunando esfuerzos y no intentando neutralizar al adversario.
- La lucha decidida contra cualquier forma de competencia desleal o dumping social, reconociendo, en muchos casos que la misma se encuentra dentro de nuestro propio país. Las empresas deslocalizadas y las cooperativas de trabajo asociado son dos muestras de ello.



- La lucha contra el “paternalismo” de la administración y de una buena parte del resto de organizaciones que consideran a las Pymes y autónomos como organizaciones malas en sí mismas y que es necesario suprimir por su propio bien y el del sector. Dicho paternalismo no esconde más que el intento de eliminar una competencia molesta, ante la falta total de ideas sobre cómo afrontar los cambios del mercado en un contexto de desregularización casi total.
- La promoción de un sector formado, incluidos los transportistas autónomos. Pivotando los ejes sobre los que se asentaban las condiciones de acceso al sector, de cuestiones principalmente cuantitativas, al cumplimiento del requisito de competencia profesional.
- La búsqueda de una salida digna del sector de aquellas generaciones más veteranas y que los diferentes cambios normativos han dejado comprometido su patrimonio y se encuentran cercanos a la finalización de su vida profesional.

Es desde esta perspectiva desde la que hay que observar las decisiones que desde Fetransa se han adoptado y que, en su conjunto, han servido para los fines que se mencionan.

Un año más Fetransa ha conseguido, contra la oposición de casi todo el CNTC, que se prorroguen los límites de facturación para permanecer en el sistema de módulos. Dicha prórroga supondrá, para los autónomos más veteranos, poder alcanzar su jubilación con una cierta dignidad. Lo primero que hay que mencionar, es mostrar el agradecimiento a todos aquellos compañeros que deben de tributar en otros sistemas impositivos y que han aceptado la convivencia de los mismos. Lo segundo es que, dado el escaso número de camiones que pueden encuadrarse en este sistema, apenas unos 27.000 de un total de 230.000, desde Fetransa siempre hemos defendido que necesariamente deben de concurrir otros factores que hacen que los precios del transporte sean tan bajos. **Las cooperativas de trabajo asociado, el cabotaje ilegal y la deslocalización son parte de esos factores.** Por lo tanto, la relación causa efecto en los precios es muy discutible. Así mismo, es más que discutible que el transporte que hoy recae en los autónomos y pymes españolas fuera directamente a parar a empresas puramente españolas en caso de desaparición de los primeros. En este sentido nuestra tesis siempre ha sido que, en caso de que pymes y autónomos españoles tuvieran que cerrar sus negocios a causa de los cambios normativos que se proponían por parte de otras patronales, el trabajo que venían desarrollando los pequeños transportistas españoles iría a parar a las diferentes figuras que representan la competencia desleal, bien a través de las cooperativas de trabajo asociado o bien a través de las empresas buzón que contratan y tributan fuera de nuestro país.

En los debates habidos en el CNTC, la única asociación que planteó la necesidad de mantener las ayudas al abandono ha sido Fetransa, en contra, incluso, de la oposición beligerante de otras organizaciones o la pasividad del resto. El compromiso temprano que la actual Directora General manifestó a nuestra organización para el mantenimiento de las mismas durante el año 2020 es muestra de ello. Así mismo, fuimos la única organización que planteó, con motivo de las negociaciones para la desconvocatoria del paro planteado para el mes de septiembre del presente año, que la administración manifestara su voluntad de mantener las ayudas durante el tiempo necesario para que las generaciones más veteranas puedan salir con dignidad del sector, dado que la pérdida patrimonial sufrida con motivo de las reformas habidas en el ROTT son enormes y no tienen tiempo de ser beneficiarios de los efectos que la nueva regulación tenga en el mercado del transporte, ya que los mismos no se esperan antes de 5 a 8 años.

En cuanto a la lucha contra el fraude en general y de las cooperativas de trabajo asociado en particular, Fetransa ha colaborado de manera estrecha con la Subdirección General de Inspección del Transporte Terrestre y con el departamento encargado de la lucha contra el fraude laboral del Ministerio de Trabajo. Todo ello ha significado la apertura de varios expedientes sancionadores a las mencionadas organizaciones, que han comenzado a sentir que es necesario que realicen un cambio



sobre lo que significa promover una cooperativa de trabajo asociado. Que nadie se engañe, las palancas para una lucha efectiva contra las mismas, se encuentran en los órganos centrales del Estado. Desde Fetransa hemos contribuido de manera decisiva a acabar con la sensación de impunidad de quienes cometen todo tipo de fraudes a la normativa de transportes, de trabajo o de hacienda. Prueba de ello es que prácticamente han desaparecido de las revistas del sector la publicidad de las falsas cooperativas.

En cuanto a la reforma del ROTT, las aportaciones de Fetransa fueron encaminadas a preservar el patrimonio de los transportistas el mayor tiempo posible, aunque era previsible que la eliminación del requisito de flota mínima y antigüedad era cuestión de tiempo. Durante la tramitación de la reforma del ROTT una sentencia del Tribunal de Justicia Europeo eliminó el requisito de flota y carga mínima y sabíamos que el requisito de la antigüedad iba a ser recurrido. Por todo ello se consideró fundamental que los requisitos de honorabilidad, capacidad económica y competencia profesional adquirieran mayor relevancia, de tal manera que no se produjera un acceso indiscriminado al sector por una parte y al mismo tiempo se buscó que, cada vez más, acceda gente consciente y formada al mismo. Aunque pueda parecer desproporcionada la exigencia de una titulación mínima para acceder a la obtención del título de competencia profesional, estimamos que las nuevas generaciones ya cuentan con ese nivel mínimo de estudios de manera generalizada, que las anteriores generaciones todas contaban con el título de transportista a su nombre y que se evitaría que el sector fuera considerado como un sector refugio. No pudimos conseguir, a pesar de haberlo manifestado por escrito y de palabra a la Subdirección General de Normativa, que era necesario establecer, en las disposiciones transitorias, el mantenimiento de las situaciones preexistentes, sobre todo para el caso de los autónomos que cumplían el requisito a través de su cónyuge. El no habernos escuchado ha resultado especialmente gravoso para los autónomos, dado que han tenido que asumir un coste "extra" en la última fase de su vida profesional y se han visto agraviados respecto de otras situaciones.

En general, desde Fetransa, hemos observado que las organizaciones en teoría más representativas, salvo honrosas excepciones, albergan en su seno grandes contradicciones, que las llevan a mantener, en muchos casos, posturas muy contradictorias en diversos temas. Hemos podido comprobar cómo se estigmatiza a los autónomos y a las pymes, a los que se les responsabiliza, sin rubor, de los grandes males del sector, entre ellos precios bajos y precariedad. Su tesis es que, con la desaparición de todos ellos, el sector cambiaría de manera radical. Todas sus posturas han estado encaminadas a la adopción de medidas en ese sentido, a pesar que entre sus socios la presencia de pymes y autónomos es importante. Otras organizaciones que se dicen mayoritarias entre los autónomos, no solamente mantenían posturas similares, sino que promocionan organizaciones que no hacen más que precarizar a sus integrantes y a todo el sector.

Una de las áreas donde Fetransa puede y debe mejorar es en la de la comunicación, tanto interna de cara a sus asociaciones territoriales y a los asociados de éstas, como externa en los medios de comunicación sectoriales y generalistas y sobre todo en relación con la administración pública.

En cuanto a la comunicación interna, varias han sido las novedades incluidas en los últimos meses. La incorporación de los boletines quincenales que recogen las noticias más importantes relacionadas con nuestra actividad; la actualización y modernización de nuestra página web y la creación de nuestros canales de Facebook y Twitter son las aportaciones más significativas y que poco a poco empiezan a dar sus frutos. **En 2021 realizaremos dos eventos en los que esperamos contar con la presencia de todos los miembros de las juntas directivas de nuestras territoriales, fomentando así la interacción entre los mismos.**

En cuanto a la comunicación externa, hemos multiplicado nuestra presencia en los medios del sector a través de nuestras notas de prensa, artículos de opinión y participación en eventos relacionados con el mundo del transporte profesional. En los últimos años hemos estado presentes en



FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE TRANSPORTE
DISCRECIONAL DE MERCANCÍAS

C.T.M. - CENTRO DE TRANSPORTES DE MADRID
C/ta Villaverde a Vallecas, Km: 3,5 / **Oficina O-306**
28053 - Madrid
Tfno: 91 354 50 54
e-mail: fetransa@fetransa.org

actos promocionados por la Comisión europea, el ministerio de transportes, ministerio de asuntos exteriores (Brexit), ministerio de hacienda (módulos), ministerio de trabajo (competencia desleal e inspecciones conjuntas). En todos ellos hemos trasladado nuestra visión del transporte, sus necesidades y carencias.

Fetransa formó parte de la comisión negociadora del CNTC con el ministerio de transportes en relación con la propuesta de paro nacional de transporte.

Fetransa forma parte de la Mesa de impulso al documento de control electrónico

De cara al 2021, entre otras muchas cuestiones, Fetransa se ha planteado los siguientes objetivos:

- La organización de dos nuevos eventos en Madrid que permitan profundizar en las relaciones que los territorios mantienen con la federación y entre ellos mismos.
- Mantener la celebración de asambleas itinerantes que permitan acercar Fetransa a cada uno de los territorios.
- Negociación del nuevo Plan de impulso al sector del transporte de mercancías por carretera 2021-2023.
- Impulso de nuevos acuerdos comerciales desde la Federación.
- Aumentar nuestra presencia mediática y mejorar los canales de comunicación con los territorios y cada uno de los socios que los conforman.
- Promocionar la participación de los socios en el "Boletín de Fetransa", con el fin que sirva de verdadero canal de comunicación y participación de todas aquellas personas que componen la Federación.

JOSE CARLOS LOPEZ JATO
Vicepresidente de FETRANSA.

Ponferrada, 30-12-2020

