



El transporte demanda más medios e inspecciones para acabar con los falsos autónomos

La utilización de falsos autónomos en el sector del transporte de mercancías por carretera está proliferando cada vez en mayor número e intensidad. El último caso con cierta repercusión ha tenido lugar en la Comunidad Foral de Navarra, donde en septiembre de este año la investigación de la Inspección de Trabajo hizo aflorar 1.561 autónomos en la empresa Lodisna. La Seguridad Social ha reclamado a esta compañía un total de 4,3 millones de euros en concepto de cuotas no abonadas. Este procedimiento preocupa a las principales asociaciones del transporte por carretera, que reclaman más medios y más inspecciones a la Administración para poner fin a esta práctica, que califican de «competencia desleal».

El presidente de Fenadismer, Julio Villaescusa, ha subrayado el perjuicio «para la Seguridad Social que supone esta práctica. Hay que dejar meridianamente claro a

la Administración que no es posible que este fraude salga rentable y que funcione». El secretario general de Froet, Manuel Pérezcarro, ha reconocido que la inspección de transporte y trabajo «deben ser más eficaces y dedicar más recursos para que controlen esta actividad irregular, porque la persecución de las empresas buzón o las falsas cooperativas hasta ahora no se ha trasladado a resultados satisfactorios y disuasorios». Desde CETM consideran que no se han tomado todas las medidas, «porque es un tema que conoce la Administración y la Inspección de Trabajo, ya que hay denuncias por parte de CETM y la mayoría de asociaciones del Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC), y deben actuar».

El ministerio de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social ha señalado a este respecto que «dadas las especialidades en el desarrollo de la actividad del sector de transporte, la actuación inspectora en materia de falsos autónomos se efectúa mediante una estrecha colaboración con organismos de otros ministerios, como son la Agencia Tributaria e Inspección de Transporte». «A ello», han añadido fuentes ministeriales «se suma la realización de acciones formativas conjuntas entre dichos organismos de resultado muy satisfactorio».

¿Cómo operan estos falsos autónomos? La principal fórmula, según las asociaciones del transporte, es la de las cooperativas de trabajo asociado. En ellas, las tarjetas de transporte y el título de transportista los posee la propia cooperativa. Los socios tampoco disponen de un vehículo propio, sino que pagan un alquiler a la asociación. También se utilizan las denominadas empresas buzón, que usan de forma fraudulenta los desplazamientos de trabajadores transnacionales para eludir las normas y abaratar los costes salariales, tributarios y de cotización a la seguridad social.

El presidente de la asociación de transportistas de Aragón Tradime, José Antonio Moliner, ha cifrado en «10.000 o 12.000 camiones los que están adscritos a estas cooperativas, de ellos entre 1.000 y 1.500 en Aragón». Sin embargo, la mayoría de las asociaciones de transporte reconocen que es complicado realizar una

estimación de la cantidad de falsos autónomos. También coinciden en la opinión de que cada vez se generaliza más esta práctica. En este sentido, el secretario general de la federación murciana Froet, Manuel Pérezcarro, ha destacado que las empresas, «ante la rigidez laboral del mercado, contraria a la libertad económica, están optando por externalizar los servicios de transporte, y algunas subcontratan estos servicios a las cooperativas». El ministerio de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social se ha negado a facilitar a esta publicación datos desagregados de esta práctica en el sector del transporte.

Una de las principales razones del uso de falsos autónomos es la económica. La reducción de los gastos laborales es considerable, ya que las principales asociaciones del transporte han señalado que el gasto de contar con conductores por cuenta ajena supone entre el 36% y el 37% de los costes de una empresa, entre salarios, cotizaciones a la seguridad social y otros apartados. Las diferentes asociaciones consultadas han destacado la falta de derechos de estos falsos autónomos, y en algunos casos, consideran que son cómplices por aceptar estas condiciones. En este sentido, Ramón Valdivia ha manifestado que las leyes «no favorecen al empresario que contrata personal propio». Por su parte, Manuel Pérezcarro ha añadido que la brecha «es cada vez más grande y hace difícil que sobrevivan las empresas que se mueven en la legalidad».

Estas prácticas dañan a la profesión según las principales asociaciones del transporte por carretera. El presidente de Tradime, José Antonio Moliner, ha señalado que es «entrar por la puerta de atrás sin ninguna titulación ni capacitación. No son autónomos, sino esclavos del contrato que firman». En este sentido, el presidente de Fetransa, Víctor González, ha explicado que en estas organizaciones «no se cooperativiza el trabajo, sólo se usan para tener acceso al sector del transporte». El secretario general de Astic, Ramón Valdivia, ha subrayado que daña «al sector en la cuenta de resultados de las empresas y también en la imagen, porque da la impresión de que seamos un sector en el que abundan las malas prácticas».