

## **Patronales del transporte y sindicatos coinciden en criticar el reciente ROTT**

**El retraso de más de 6 años hasta su aprobación, la exclusión de la opinión de los sindicatos y la falta de medidas para modernizar el sector del transporte centran las principales críticas**

ASTIC, CONFEBÚS, UGT y CCOO han criticado en conjunto el nuevo ROTT, en el marco de la jornada organizada por la Fundación Corell: 'Normativa Social Europea. Modelo de relaciones laborales y plataformas para el transporte y la movilidad', celebrada en la sede de la CEOE en Madrid.

José Manuel Pardo, Director Técnico de ASTIC, ha cuestionado el nuevo Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres, debido al retraso de más de 6 años para su aprobación, que ha producido una situación anómala. "El proceso de adaptación del ROTT, ha durado demasiado. Desde 2013 a 2019 han ocurrido muchas cosas; ha habido dos sentencias del TSJUE y además la normativa comunitaria también ha cambiado. Ahora ya está preparada la siguiente modificación de la normativa, a la que el ROTT tendrá que volver a adaptarse". Por otro lado, José Manuel Pardo ha cuestionado, además, que el ROTT haya respetado los principios de jerarquía normativa. "La normativa comunitaria no establece sanciones, pero el ROTT lo hace, siguiendo la disposición adicional décima de la LOTT, lo cual crea mucha controversia".

Por su parte, Mario Martín, Secretario General de Sector Carretera de CCOO, ha denunciado el desplazamiento sufrido por los principales sindicatos: "Es una falta de respeto. No ha habido interlocución, ni petición de valoración a los sindicatos por parte de Fomento, independientemente de los colores políticos". Emilio Cardero, Secretario Sectorial de Transportes de UGT, ha resaltado la falta de unidad de criterio de los actores del transporte por carretera incluidos los sindicatos: "Cuando se presentó el borrador del ROTT, los únicos que no habíamos tenido ninguna reunión previa éramos los de carretera. Cuando preguntamos si se podían hacer alegaciones, nos dijeron que únicamente nos presentaban lo que se iba a aprobar; ya contaban con que el criterio de la carretera no iba a ser unánime".

Rafael Barbadillo, Presidente de CONFEBUS, ha criticado, igualmente, que el ROTT tendrá que ser modificado nuevamente, en breve. "Ha sido una oportunidad perdida para modernizar el sector. Se habla de algunos aspectos sobre documentos electrónicos y menos trabas administrativas, pero la modernización es mucho más que eso: abordar la gestión de concesiones de transporte, ofrecer más transparencia, etc. son factores que no se han tenido en cuenta. El ROTT simplemente transpone normativas comunitarias que ya estaban en vigor".

A lo largo de su intervención, José Manuel Pardo, ha desgranado algunos de los aspectos fundamentales del ROTT. La figura del gestor de transporte es uno de los puntos más importantes. Si es una persona física, el titular será el gestor de transporte, con alta en la Seguridad Social y si es una persona que no es el propio titular, deberá tener alta en la Seguridad Social a tiempo completo. En el

caso de las personas jurídicas, el gestor deberá tener más del 15% del capital social o estar dado de alta en la Seguridad Social a tiempo completo. Sin embargo, el mayor problema son los requisitos académicos para ser gestor, ya que deben tener como mínimo el título de Bachiller o equivalente.

Otro aspecto importante es la ampliación de flotas, ya que la adquisición de un nuevo vehículo implica que tendrá que ser más nuevo que la media de antigüedad de la flota. En cuanto a la pérdida de honorabilidad de las empresas, se incluyen nuevas categorías de infracciones, muy superiores a las anteriores. Sin embargo, los procesos sancionadores serán tan complicados que, a pesar de que este punto ha causado alarma en el sector, según José Manuel Pardo "va a ser difícil de aplicar en la práctica".

Otro punto destacable es el descanso en cabina. Según José Manuel Pardo, "en la práctica no se va a poder comprobar, a no ser que inspeccionen a alguien una vez transcurridas las 45 horas de descanso".

Una de las partes principales de la jornada se ha dedicado al posicionamiento del Parlamento Europeo sobre el paquete de la carretera, a cargo de Ramón Valdivia, Director General de ASTIC. Valdivia ha destacado que, a pesar de que el transporte de mercancías y viajeros por carretera es fundamental en la sociedad moderna, el tejido empresarial del sector puede sufrir grandes cambios por los efectos legislativos. Según Valdivia: "En España somos una potencia en transporte internacional, con un tercio del transporte total del país y ocupando el segundo lugar en Europa por detrás de Polonia. Sin embargo, las cifras de actividad entre países son muy diversas y eso influye en la negociación del paquete de movilidad". "El Parlamento Europeo, el Consejo y la Asamblea tienen que ponerse de acuerdo para crear una directiva que entre en vigor y eso no va a ocurrir antes de la disolución del Parlamento, con motivo de las elecciones europeas, por lo que la aprobación de todo el paquete no ocurrirá hasta finales de año".

La Comisión Europea revisó las lagunas existentes en la reglamentación general del transporte por carretera con el objetivo de simplificar, vigilar la aplicación y disminuir la burocracia, pero, según Valdivia, "sólo se ha avanzado en la reducción de la burocracia, sobre todo respecto a los trabajadores desplazados". "En España las flotas son proporcionales a la actividad exportadora, pero en otros países son excesivamente grandes y eso produce distorsiones. Los costes sociales, laborales y la flexibilidad son muy diferentes en los países europeos y no se ha podido absorber ese impacto".

Respecto al acceso a la profesión, con el objetivo de combatir las empresas buzón y el dumping social, a las normas ya existentes se ha unido un requisito fundamental, que es que la empresa debe tener una actividad real en el país de establecimiento, lo cual, según Valdivia, es algo que no está bien definido, salvo aspectos como tener un parking en el que aparcar los vehículos, que cada vehículo haga al menos 1 viaje desde o hacia su país de origen cada 4 semanas, además de aplicar la legislación laboral del país en el que está constituida la empresa. El trabajador deberá ser tratado según la legislación del país en el que habitualmente ejerce su labor, lo cual también necesita una aclaración. Cada país podrá inspeccionar a las empresas y comprobar si el trabajador realiza su actividad habitual en el país en el que está instituida la empresa. Las autoridades locales pueden, por tanto, frenar a las empresas que realicen deslocalización. Esto afecta también a los vehículos ligeros que realicen transporte internacional. "El transporte tiene tanto derecho como el resto a

internacionalizarse, pero hay que definir los factores que introducen distorsiones en la competencia o prácticas desleales, que hacen daño en la cuenta de resultados y en la imagen del sector";

En cuanto al acceso al mercado de cabotaje, el Parlamento tiene una posición diferente a la Comisión y, aunque es restrictivo, según Valdivia, resulta favorable a las prácticas de las empresas españolas. El cabotaje estará limitado a 3 días después del transporte internacional, sin límite de operaciones y con un tiempo de "enfriamiento" de 60 horas.

Respecto a los tiempos de conducción y descanso, es un tema en discusión. El reglamento busca reducir la siniestralidad y mejorar la competencia y las condiciones de los trabajadores, pero se ha utilizado como freno a las flotas extranjeras por algunos países. Se establece que las cabinas no se pueden utilizar para realizar descansos semanales obligatorios, pero en opinión de Ramón Valdivia, es un tema que necesita aclaración, porque no está bien definido y produce problemas de aplicación. "Los tiempos de descanso provocarán una pérdida de flexibilidad y obligará a una organización diferente por parte de las empresas, ya que habrá que unir descansos compensatorios a descansos regulares de más de 45 horas, pero además el camión tiene que volver al país de origen y el conductor tiene derecho a un descanso en el país de la empresa o en el que elija. ASTIC ha intentado flexibilizar el retorno de los conductores en la vuelta a casa, permitiendo que se puedan conducir hasta 2 días más para dicho regreso y aumentando las horas de descanso a la llegada, pero no ha tenido éxito". El parlamento sólo permite dos horas más de conducción con pausa previa, una vez finalizados los 6 periodos de trabajo.

La directiva de trabajadores desplazados es uno de los grandes puntos de debate, ya que es una normativa transversal, no solo para el transporte y desde el sector se ha insistido en explicar que los conductores no son trabajadores desplazados, como establece la directiva, puesto que pueden atravesar tres fronteras en un mismo día y las leyes de cada país provocan grandes distorsiones. Sin embargo, los trabajadores del transporte están incluidos en la directiva, con excepciones como el transporte bilateral, el tránsito por diferentes países y los "triangulares", es decir si se va a un país y hay que regresar, se puede hacer una operación en un país intermedio. Por cada operación bilateral, podrán hacerse dos operaciones triangulares. No serán excepciones las operaciones de cabotaje o las operaciones triangulares no vinculadas a una operación bilateral.

Valdivia ha explicado que existe una directiva adicional sobre la coordinación de la Seguridad Social, que establece que las cotizaciones se pagarán en cada uno de los países en los que se trabaje principalmente. "Esto habrá que ver cómo se hace. Puede suceder que un trabajador no tenga derechos en ningún país porque no haya cotizado suficiente en ninguno de ellos".

La jornada ha cerrado con una mesa redonda integrada por Víctor García Biel, Director de RRHH de Vía Augusta, Emilio Cardero, Secretario General de Transportes de UGT; Mario Martín Moreno, Secretario General Sector de Carretera de CCOO y Rafael Barbadillo, Presidente de CONFEBÚS.

Víctor García Biel ha considerado favorable la definición de la figura del gestor de transporte. "Organizativamente tenemos que cambiar las formas de proceder, sobre todo con los cambios en los descansos. Necesitaremos ampliar medios productivos en las empresas, pero el problema lo

encontraremos con los conductores, ya que el mercado está en una mala situación. Además, los trámites por desplazamiento van a generar mucho trabajo". Sin embargo, para Mario Martín no existe falta de conductores: "Faltan condiciones salariales dignas. La salud laboral, la inseguridad, la falta de arraigo, etc. están echando a los conductores del sector. La profesión debe hacerse atractiva y aplicar coeficientes reductores".

Mario Martín ha destacado que el paquete de movilidad deja a todo el mundo insatisfecho, porque se habían creado grandes expectativas y se ha perdido la oportunidad de abordar el desarrollo de la logística para evitar el dumping social. En cuanto a los trabajadores desplazados, Mario Martín propone la creación de un salario mínimo europeo.

Por su parte Rafael Barbadillo ha explicado que en el sector de transporte de viajeros el futuro estará marcado por la Ley de desindexación, creada durante la crisis, que supone desvincular la revisión de los precios de los contratos públicos del IPC, estableciendo limitaciones que hace inviable que se revisen los precios de los contratos de más de 4 años. En cuanto a la liberalización de los servicios de más de 100 Km. "el Parlamento deja libertad a los estados para que organicen sus sistemas, por lo que, afortunadamente, el sistema español no cambia. Además, vamos a trabajar para que el sector quede fuera de la Euroviñeta, con el objetivo de no aumentar los precios del transporte de viajeros".

**Datos de contacto:**

Noelia Perlacia  
915191005

Nota de prensa publicada en: [Madrid](#)

Categorías: [Finanzas](#) [Sociedad](#) [Logística](#) [Recursos humanos](#) [Consumo](#) [Industria](#) [Automotriz](#)

---

**NotasdePrensa**

<https://www.notasdeprensa.es>