



**ESQUERRA
REPUBLICANA**

GP Republicano
Carrera de San Jerónimo, 40, 5a pl.
28071 Madrid
Centraleta. Telf. 91 390 59 95
c/e: administracioerc@congreso.es
Prensa. Telf. 91 390 56 87
c/e: premsaerc@congreso.es

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

El Grupo Parlamentario **REPUBLICANO**, a instancia de la Diputada **Inés Granollers Cunillera**, al amparo de lo dispuesto en el artículo 184 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente **Moción consecuencia de interpelación urgente sobre** sobre la democratización del sistema de representatividad y la lucha contra la precariedad laboral y económica del sector del transporte de mercancías por carretera para su debate en **Pleno**.

Congreso de los Diputados, a 12 de diciembre de 2024

Inés Granollers Cunillera
Diputada
G.P. Republicano

Gabriel Rufián Romero
Portavoz
G.P. Republicano



Exposición de motivos

Existe un problema grave de representatividad en el sector del transporte. La voz de los profesionales del sector del transporte, supuestamente, se ve defendida por sus representantes en el Comité Nacional de Transporte de Mercancías por Carretera, un órgano consultivo adscrito al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y debería actuar como interlocutor entre las autoridades públicas y los profesionales. Sin embargo, no existe correspondencia entre la realidad de los profesionales en la carretera y los miembros de ese órgano, viéndose magnificado el peso de las grandes empresas. El origen de esta desigualdad está en la ambigüedad y los criterios excluyentes para formar parte del Comité Nacional de Transporte de Mercancías por Carretera.

Las normas actuales para la composición de este Comité excluyen a la mayoría de los transportistas, como las pequeñas empresas y autónomos, que representan el 70% del sector en el Estado Español. Estas reglas consideran factores como el número de camiones afiliados o la obligación de disponer de locales y personal a cargo, requisitos imposibles de cumplir para muchos actores esenciales del transporte.

Este problema quedó en evidencia durante la huelga de transporte de marzo de 2022, protagonizada mayoritariamente por autónomos y microempresas. Más de 90.000 empresas exigieron entonces una interlocución efectiva y democrática con el Ministerio, demostrando que la representación otorgada al Comité Nacional no refleja la diversidad ni las necesidades reales del sector.

Diversas organizaciones han denunciado reiteradamente esta situación, subrayando que el modelo actual favorece a los grandes operadores de transporte, con o sin camiones, y agencias de intermediarios de transportes y discrimina a los pequeños transportistas y trabajadores autónomos. Esta falta de representación no solo genera tensiones internas, sino que pone en riesgo la capacidad del sector para garantizar su esencialidad como servicio para la ciudadanía.

Con todo, los retos del transporte por carretera van mucho más allá de la representatividad y la interlocución con las administraciones. Esto es, el sector enfrenta una crisis estructural que pone en peligro a uno de los pilares clave de la economía y de la industria del Estado Español. Estos trabajadores, fundamentales para garantizar la logística que conecta toda la actividad

económica y productiva, se enfrentan a condiciones laborales y económicas profundamente precarizadas.

El envejecimiento de la fuerza laboral es alarmante: más del 60% de los transportistas supera los 50 años, mientras que las condiciones actuales desalientan a las nuevas generaciones, condenando al sector a un colapso anunciado. Además, la competencia desleal, las tarifas injustas y la falta de protección legal colocan a los transportistas en una posición de vulnerabilidad.

El sector del transporte lleva años enfrentándose a incumplimientos reiterados por parte del Estado. Una de las principales demandas desatendidas del colectivo es la reducción de la edad de jubilación, ya aprobada en 2018 en una moción del Senado impulsada por el Grupo Parlamentario Republicano, pero que, casi seis años después, sigue sin aplicarse.

Mientras otros sectores, como pilotos de avión o conductores de ferrocarril, ya cuentan con coeficientes reductores para adelantar su jubilación, los transportistas siguen excluidos, pese a los riesgos evidentes para su salud e integridad física.

En este contexto, preocupa especialmente la posible aprobación de normas como el aumento de los pesos y dimensiones máximos de los vehículos de transporte, impulsada por la Comisión Europea, cuyos trámites ya ha iniciado la Dirección General de Tráfico. Aunque esta medida busca armonizar límites y reducir emisiones de gases de efecto invernadero, el incremento a 44 toneladas y 4,5 metros de altura en vehículos articulados plantea riesgos graves para la seguridad vial y la salud de los conductores. Ya en 2012, una prueba piloto en Catalunya demostró que esta modificación no fue satisfactoria ni en términos económicos ni de seguridad, subrayando la necesidad de priorizar el bienestar de los trabajadores y usuarios de la vía pública frente a intereses empresariales.

Por todo ello se presenta la siguiente,



Moción

El Congreso de los Diputados insta al Gobierno español a:

1. Modificar la normativa que regula la representatividad del sector en el Comité Nacional de Transportes, para garantizar una representación justa y democrática de manera que los criterios de acceso permitan reflejar la realidad de los trabajadores autónomos y los pequeños empresarios que son la base real del transporte del Estado español.
2. Establecer que los servicios de transporte de mercancías no se paguen por debajo de los costos reales, usando el observatorio de costes del Ministerio de Transportes como referencia obligatoria y sin posibilidad de pactos en contra.
3. Incluir una cláusula obligatoria en los contratos de transporte que garantice indemnización por paralización a partir de la primera hora de espera en las cargas y descargas.
4. Imponer un plazo máximo de pago de 30 días desde la fecha de factura, sin posibilidad de pactos que lo extiendan.
5. Impedir que los conductores realicen labores de carga y descarga, eliminando la posibilidad de pactos en contra.
6. Establecer la jubilación de los profesionales del sector del transporte de mercancías por carretera a los 60 años, con posibilidad de hacerlo a los 58 mediante coeficientes reductores.
7. Realizar las modificaciones necesarias en el cuadro de enfermedades profesionales y demás normativa en materia laboral y de Seguridad Social para garantizar que todos aquellos accidentes y enfermedades relacionadas con las jornadas de trabajo de los profesionales del sector del transporte por carretera sean reconocidos como derivados de contingencias profesionales.
8. Rechazar las 44 toneladas y 4.5 metros de altura en los actuales vehículos articulados ante la inseguridad y riesgos para los conductores y otros usuarios de la vía pública. Especialmente después de la prueba piloto que se realizó en Catalunya, en diciembre de 2012 y que tuvo una duración de 10

meses, y que probó la inseguridad viaria y la insostenibilidad económica de dicha medida.

9. Garantizar la vigilancia en los polígonos y áreas de servicios para prevenir robos a camiones y mercancías.
10. Habilitar áreas cómodas y adecuadas en los centros de carga y descarga que incluyan zonas para descanso, alimentación, limpieza y la gestión de documentos.
11. Aumentar la inspección para garantizar el cumplimiento estricto de la normativa vigente sobre cabotaje.
12. Regular y sancionar a las grandes empresas que tributan fuera del Estado Español para evitar que operen con ventajas injustas frente a las que cumplen sus obligaciones fiscales.
13. Ofrecer una moratoria de 18 meses para que los transportistas asociados a cooperativas de trabajo puedan obtener la capacitación profesional necesaria y acceder a una autorización de transporte transitoria mientras completan el proceso.

A LA MESA DEL CONGRÉS DELS DIPUTATS

El Grup Parlamentari **REPUBLICÀ**, a instància de la Diputada **Inés Granollers Cunillera** a l'empara del que es disposa en l'article 184 i següents del Reglament de la Cambra, presenta la següent **Moció conseqüència d'interpel·lació urgent sobre la democratització del sistema de representativitat i la lluita contra la precarietat laboral i econòmica del sector del transport de mercaderies per carretera per al seu debat en Ple.**

Congrés dels Diputats, a 12 desembre de 2024

Inés Granollers Cunillera
Diputada
G.P. Republicà

Gabriel Rufián Romero
Portaveu
G.P. Republicà

Exposició de motius

Existeix un greu problema de representativitat en el sector del transport. La veu dels professionals del transport suposadament és defensada pels seus representants al Comitè Nacional de Transport de Mercaderies per Carretera, un òrgan consultiu adscrit al Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana. Aquest òrgan hauria de funcionar com a interlocutor entre les autoritats públiques i els professionals, però en la pràctica no hi ha correspondència entre les necessitats reals dels treballadors i la composició dels seus membres, que privilegia les grans empreses. Aquesta desigualtat té l'origen en els criteris excloents i poc transparents per formar part del Comitè.

Les normes actuals de composició exclouen la majoria dels transportistes, especialment els autònoms i les petites empreses, que representen el 70% del sector a Espanya. Es prioritza criteris com el nombre de camions afiliats o la disponibilitat de locals i personal a càrrec, requisits impossibles per a molts treballadors que són essencials en la logística diària. Això provoca un desequilibri que perpetua l'exclusió dels petits operadors del procés de presa de decisions que afecta directament la seva feina i sostenibilitat.

La vaga del març del 2022 va evidenciar aquesta situació. Més de 90.000 empreses, en gran part microempreses i autònoms, van reclamar al Ministeri una interlocució efectiva i democràtica que reflectís les seves necessitats reals. Tanmateix, el Comitè Nacional continua essent dominat per grans operadors i agències intermediàries, que no sempre defensen els interessos de la base treballadora. Aquesta mancança no només genera tensions internes sinó que posa en risc l'eficiència i l'equitat d'un servei essencial per a la ciutadania.

La precarietat del sector afecta greument els seus treballadors. Amb més del 60% dels transportistes superant els 50 anys, l'envelliment de la plantilla és alarmant. Alhora, les condicions laborals actuals descoratgen el relleu generacional, condemnant el sector a un futur insostenible. La competència deslleial, les tarifes injustes i la manca de protecció legal agreugen aquesta crisi estructural, malmetent la seguretat i la salut dels professionals, que són un pilar essencial per a la indústria i l'economia estatal.

El col·lectiu també denuncia l'incompliment de compromisos històrics, com la reducció de l'edat de jubilació. Tot i que el Senat va aprovar el 2018 una moció per avançar aquesta edat, els transportistes encara no gaudeixen dels coeficients reductors que altres sectors, com pilots o ferroviaris, ja tenen.



Aquesta situació és arbitrària i incomprensible, sobretot per l'impacte negatiu sobre la salut dels treballadors en una professió amb altes exigències físiques i psicològiques.

Preocupen també noves normatives com l'augment de pesos i dimensions màxims dels vehicles, impulsada per la Comissió Europea. Tot i que l'objectiu és harmonitzar els límits i reduir emissions, l'increment a 44 tones i 4,5 metres d'altura comporta riscos greus per a la seguretat viària i la salut dels conductors. La prova pilot realitzada a Catalunya el 2012 ja va demostrar que aquesta modificació no era satisfactòria ni en termes econòmics ni de seguretat. Per tant, és imprescindible prioritzar el benestar dels treballadors i la seguretat vial per sobre d'interessos empresarials.

Per tot això es presenta la següent

Moció

Congrés dels Diputats insta el Govern espanyol a:

1. Modificar la normativa que regula la representativitat del sector en el Comitè Nacional de Transports, per garantir una representació justa i democràtica, de manera que els criteris d'accés permetin reflectir la realitat dels treballadors autònoms i els petits empresaris que són la base real del transport a l'Estat Espanyol.
2. Establir que els serveis de transport de mercaderies no es paguin per sota dels costos reals, utilitzant l'observatori de costos del Ministeri de Transports com a referència obligatòria i sense possibilitat de pactes en contra.
3. Incloure una clàusula obligatòria en els contractes de transport que garanteixi indemnització per paratització a partir de la primera hora d'espera en càrregues i descàrregues.
4. Imposar un termini màxim de pagament de 30 dies des de la data de factura, sense possibilitat de pactar acords que l'ampliïn.



5. Impedir que els conductors realitzin tasques de càrrega i descàrrega, eliminant la possibilitat de pactar acords en contra.
6. Establir la jubilació dels professionals del sector del transport de mercaderies per carretera als 60 anys, amb la possibilitat d'anticipar-la als 58 mitjançant coeficients reductors.
7. Realitzar les modificacions necessàries en el quadre de malalties professionals i altres normatives en matèria laboral i de Seguretat Social per garantir que tots aquells accidents i malalties relacionats amb les jornades laborals dels professionals del sector del transport per carretera siguin reconeguts com a derivats de contingències professionals.
8. Rebutjar les 44 tones i 4,5 metres d'altura en els actuals vehicles articulats davant la inseguretat i els riscos per als conductors i altres usuaris de la via pública. Especialment, després de la prova pilot que es va realitzar a Catalunya, al desembre de 2012, que va tenir una durada de 10 mesos i va demostrar la inseguretat viària i la insostenibilitat econòmica d'aquesta mesura.
9. Garantir la vigilància als polígons i àrees de serveis per prevenir els robatoris a camions i mercaderies.
10. Habilitar àrees còmodes i adequades als centres de càrrega i descàrrega, que incloguin zones per al descans, alimentació, neteja i la gestió de documents.
11. Augmentar la inspecció per garantir el compliment estricte de la normativa vigent sobre cabotatge.
12. Regular i sancionar les grans empreses que tributen fora de l'Estat Espanyol per evitar que operin amb avantatges injustos davant aquelles que compleixen les seves obligacions fiscals.
13. Oferir una moratòria de 18 mesos per tal que els transportistes associats a cooperatives de treball obtinguin la capacitació professional necessària i accedeixin a una autorització de transport transitòria mentre completen el procés.