

Ataques indiscriminados Las cooperativas se defienden

No han faltado en las últimas semanas informaciones en medios "supuestamente especializados en transporte" dando una información absolutamente sesgada, equivocada (¿intencionadamente?) y confusa sobre las cooperativas del transporte que muchos han convertido en el objetivo a batir como si fueran las responsables únicas de los males que acechan al transporte. Por eso, en Valencia se organizó a finales de marzo una "Macroasamblea" de cooperativas, organizada por FECOTRANS (Federación de Cooperativas de Transporte de la Comunidad Valenciana) con el apoyo de FENACOTRANS (Federación Nacional de Cooperativas de Transporte de España) a la que asistieron 7000 transportistas autónomos que acordaron por unanimidad iniciar movilizaciones si persiste el acoso de las Administraciones contra las coo-

operativas de transportistas, entidades que llevan trabajando legalmente décadas.

Dicho Asamblea tenía un objetivo muy claro, denunciar las actuaciones de acoso y de limitación de su actividad que vienen soporitando las cooperativas de transporte en los últimos años por parte de las Administraciones Públicas, especialmente de los Ministerios de Hacienda y Fomento, así como el pretendido cambio de criterio que se quiere aplicar a dichas cooperativas y que afectaría directamente la relación socio-cooperativa y su fiscalidad, poniendo en peligro gravemente la subsistencia de las mismas, de sus socios y de sus empleados, provocando la desaparición de más de 15.000 puestos de trabajo, con el agravante de que al tratarse de trabajadores autónomos no tendrían derecho a percibir contraprestación alguna por desempleo.

En la misma Asamblea se acordó instar a las Administraciones competentes de transporte y de trabajo a que se inspeccionen a los grandes flotistas y cargadores que utilizan de forma incorrecta la figura de la cooperativa para ceder ilegalmente conductores asalariados, abusando de éstos y desprestigiando al sector del cooperativismo. Porque claro, cooperativas hay muchas y de muchos tipos, pero no todas han sido creadas con la finalidad de esquivar los estrictos requerimientos legales que impone la normativa española para acceder al transporte ni para cargar los costes sociales a los propios conductores.

Esta situación sí que es la que degrada la imagen del cooperativismo y causa un verdadero daño a todo el sector del transporte en su conjunto, incluidas las cooperativas de transporte. ■



Ley de morosidad

Pagos a 30 ó 60 días... pero en 2013

El Congreso de los Diputados ha aprobado una Proposición de ley para modificar la Ley que fija los plazos de pago con el fin de reducir o acotar en lo máximo posible la morosidad, los elevadísimos plazos de pago tanto entre particulares como, y sobre todo, por parte de la Administración.

En la actualidad, frente a una media de 55 días de plazo de pago en Europa, en España nos encontramos con que la media es de 98 días en el sector privado y de 154 días cuando le toca pagar a la Administración. Con la nueva Ley de Morosidad se establecen dos plazos de pago, a 30 días cuando el pagador es una entidad privada y a 60 días máximo cuando es una Administración. Pero estos plazos no estarán operativos hasta dentro de 3 años (2013).

■Periodo transitorio, también para autónomos

La Ley fija un periodo transitorio para ir reduciendo los plazos de pago hasta llegar a los 30 y 60 días respectivamente como hemos comentado más arriba. Así, la Administraciones están obligadas a pagar en un plazo máximo de 50 días en 2010, los mismos en 2011, 45

días en 2012 y 30 días en 2013. Por su parte las empresas privadas se irán adaptando de la siguiente forma: 85 días desde la entrada en vigor de la Ley y a lo largo de todo 2011, 75 días en 2012 y 60 días a partir de 2013.

Las organizaciones de autónomos han puesto el grito en el cielo puesto que este plazo sigue siendo excesivo para los autónomos y pequeñas empresas que teniendo muy difícil acceso a la financiación dependen de los pagos de sus clientes para poder mantenerse en la actividad.

Las estimaciones que ha realizado el propio Gobierno, consideran que el pago en estos plazos inyectaría en las pequeñas y medianas empresas más de 6.400 millones de euros, más 9300 millones de euros procedentes del sector público que supone un 1% del PIB. 600.000 puestos de trabajo podrían salvarse si las empresas y el sector público pagara dentro de estos plazos.

■Aciertos y desaciertos de la Ley

Al final no se ha permitido que el cómputo de los días de plazo para proceder al pago se



haga a partir de la fecha de la factura, puesto que siempre se

ha podido negociar entre las partes la fecha que se pone en la factura, y no siempre las partes están en igualdad de condiciones para negociar (y si no que se lo digan al sector del transporte). La fecha que se tendrá en cuenta es la de la recepción efectiva de los bienes o servicios.

Un desacuerdo es sin duda no haber dejado a los autónomos fuera del periodo transitorio como se había pedido desde UPTA y como se había introducido en el texto pero que finalmente se ha eliminado.

Precisamente los autónomos, al final de la cadena de prestación de servicios o producción de bienes son siempre los últimos en cobrar y los primeros que se quedan sin cobrar en caso de incidencias, por lo que siendo la parte más débil deberían haberse quedado fuera del periodo transitorio de forma que ya desde este año hubieran cobrado sus facturas a 30 o 60 días según el pagador fuese un ente público o una entidad privada. ■