



ASAMBLEA GENERAL DE LA CETM
INTERVENCIÓN DE OVIDIO DE LA ROZA BRAGA (PRESIDENTE)
MADRID, 15 DE JUNIO DE 2018

SALUDO

Buenos días a todos. Quiero expresar en nombre de la CETM y en el mío propio, nuestro más sincero agradecimiento por haber venido, desde prácticamente todos los puntos de España, a compartir con nosotros un día tan importante como es el de la celebración de nuestra Asamblea General. Igualmente, quiero felicitar a todos los premiados con la placa de honor de la CETM que, como cada año, nuestras organizaciones nacionales entregan a quienes han destacado de manera especial en la defensa del sector del transporte de mercancías por carretera. Mi más sincera enhorabuena a todos.

Las predicciones a las que aludía en mi intervención ante la Asamblea General de CONETRANS, sobre la posibilidad de un cambio de Gobierno en nuestro país, se han cumplido. Se abre, pues, **un periodo cuajado de incertidumbres**, pero también de confianza en que el nuevo Ejecutivo sea sensible y comprenda la necesidad de apoyar con todos los medios a su alcance a un sector -vuelvo a insistir en ello- estratégico y de vital importancia para el desarrollo de nuestra economía.

Sin embargo, se ha producido un hecho que, lejos de ser anecdótico, considero relevante, puesto que viene a demostrar, una vez más, el escaso interés que parecen tener nuestras administraciones públicas para con nuestro sector: **ni el Comité Nacional del Transporte por Carretera, ni el Consejo Nacional de Transportes Terrestres**, máximos órganos de representación ante la Administración, **han sido invitados al acto de toma de posesión** del nuevo ministro de Fomento, **José Luis Ábalos**, a quien deseo darle mi más cordial bienvenida, y recordarle que Fomento es el órgano tutelar del transporte de mercancías por carretera.

Por otra parte, no nos parece adecuado el mantenimiento, ya confirmado, de una **única Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda**. En nuestra opinión debería haberse desdoblado en dos, Infraestructuras y Transporte, como en los anteriores gobiernos del PSOE. Confío en que estas circunstancias no empañen el inicio de unas fructíferas relaciones.

Doy la bienvenida igualmente a los nuevos titulares de las carteras de Hacienda, Economía, Industria, Interior, Trabajo y Educación; sobre estos Departamentos recaen funciones, competencias y responsabilidades que atañen de manera directa a nuestro sector.

Somos plenamente conscientes de que tenemos por delante **un tiempo para contactar, hablar y convencer** a los responsables del nuevo Gobierno, para abordar y dar solución a los graves problemas que nos acucian. No podemos esperar, como

viene siendo habitual en los cambios de Gobierno, a ser recibidos dentro de unos meses, o de un año. Necesitamos una respuesta lo más inmediata posible, **porque nuestra situación no puede ser más crítica**. En este sentido, espero que el nuevo equipo que se haga cargo del Departamento relacionado con el Transporte por Carretera tenga la mayor información y conocimiento sobre nuestro sector, sobre nuestros problemas.

EL SECTOR, UNA VEZ MÁS, EN LA ENCRUCIJADA

Lo datos macroeconómicos, como el descenso del paro en un 2%; el crecimiento del PIB en un 2,9% y del IPC en un 1,1%; el aumento de las exportaciones y de las importaciones (en un 9 y un 11 por 100, respectivamente), parecen haber influido en el comportamiento de nuestro sector. Tal es así que se han creado más de 2.000 empresas, han subido las matriculaciones de vehículos en un 7,5%, la facturación en un 5,8% y las toneladas-km. transportadas, en un 3,7%.

Sin embargo, estas cifras, aparentemente positivas, **no son en absoluto concordantes con la situación y la economía real de nuestras empresas**. Los costes de explotación han experimentado un crecimiento del 1,8%, mientras que los precios de nuestros servicios continúan a la baja, con un grave descenso de nuestra ya depauperada rentabilidad, en una senda cada vez más peligrosa.

Por más que se empeñen nuestros gobernantes y Administraciones Públicas, y así lo proclamen numerosos estudios pretendidamente "independientes" de diversos organismos (entre ellos las entidades bancarias), la recuperación de nuestra economía no está afectando a nuestro sector; todo lo contrario: **continuamos en crisis**.

Crisis **estructural**, derivada de **factores internos** como la **atomización** (a pesar de que la media de vehículos por empresa supere ya las 4 unidades); de nuestra **incapacidad** ya endémica de absoluta **debilidad para negociar** las condiciones de trabajo con nuestros clientes (estamos -datos del Observatorio de Costes- a **más de 11 puntos de diferencia entre los precios del transporte y los costes de explotación**); de una **competencia desleal** jamás vista hasta ahora, en aras a la supervivencia; de la proliferación de **falsas cooperativas** y otras fórmulas más novedosas de funcionar, como la denominada **economía colaborativa** y el **alquiler de camiones a pequeñas empresas y autónomos**, con las ventajas que conllevan estos "sistemas" y, por supuesto, de la tendencia hasta ahora imparable en la constitución de **empresas buzón**, un cáncer que es preciso extirpar cuanto antes, por parte de nuestras autoridades comunitarias.

LA PRESIÓN DE LOS CARGADORES

Es cierto que somos en parte responsables de esta crisis estructural, pero existen **otros factores exógenos** que vulneran tanto o más el normal funcionamiento de nuestra actividad.

Quiero referirme, en primer lugar, a nuestros clientes, los cargadores, puesto que ahí radica nuestro nudo gordiano.

¿Para qué han servido los esfuerzos realizados durante años, en las mesas de negociación con nuestros clientes? ¿En qué se han convertido las promesas de los representantes de sus influyentes organizaciones, como Aecoc, Aeutransmer y Transprime, de hacer frente a nuestras justas reivindicaciones, de alcanzar acuerdos razonables y beneficiosos para ambas partes, en un clima de igualdad?

Los hechos nos han demostrado que hemos perdido el tiempo. Se nos ha intentado manipular, hacernos creer que se atenderían nuestras demandas, como la eliminación de los tiempos de espera en la carga y descarga, la reducción de los plazos de pago, la revisión del precio en función del coste del gasóleo..., y otras harto conocidas; y todo ello, a cambio de la **instauración de las 44 toneladas** y otras modificaciones de no menor importancia. Nuestros cargadores están convencidos de que, tarde o temprano, **sus presiones ante los poderes públicos conseguirán ampliar la capacidad de transporte de la carretera, sin contrapartida alguna**. Y, mientras tanto, no cejan en su empeño de **empeorar las condiciones de trabajo**, tanto de nuestras empresas como de nuestros conductores. Se multiplican los tenders y sus irracionales exigencias en cuanto a nuestros servicios de transporte se refiere.

¡Basta ya! Los cargadores han traspasado todas las líneas rojas en esta larga negociación. Hemos llegado al hartazgo. **Vamos a solicitar la intervención del Ministerio de Fomento en la "mesa de negociación"**, con el compromiso de legislar sobre los temas anteriormente expuestos; solo así se podría resucitar y reconducir un diálogo que en estos momentos está roto, merced a la permanente situación de dominio de los cargadores. De lo contrario, nuestras excelentes condiciones de calidad y servicio se resentirán hasta alcanzar un deterioro nunca visto **que afectará al conjunto de nuestra economía**.

A nuestro juicio, así se lo haremos saber, Fomento deberá igualmente mediar en las conversaciones que de forma inexorable e inmediata debemos mantener con nuestros clientes, con relación a otro aspecto que ha desatado el nerviosismo y la preocupación de nuestros empresarios: **la estiba**. Existe un desconcierto absoluto sobre esta norma, fruto de la transposición de una Directiva a un Real Decreto que regula las inspecciones técnicas en carretera y la sujeción de la carga. Mucho nos tememos que **la responsabilidad de una correcta estiba de la mercancía recaiga, una vez más, sobre los transportistas**, cuando **solo atañe a los cargadores** (salvo pacto en contrario), como señala la Ley de Contrato de Transporte. Es urgente que la **Dirección General de Tráfico** publique ya -como prometió- las "fichas técnicas" relativas a este asunto, para clarificar posturas y responsabilidades.

Somos los primeros y los más interesados en velar por la seguridad vial pero, o hacemos respetar nuestros derechos, o tendremos más y nuevas sanciones, aparte de problemas con las compañías aseguradoras.

No estaría de más, si me lo permitís, una recomendación: **no firmemos nada**, y menos aún, nuestros conductores.

UN "LIBRO EN BLANCO"

El nuevo Gobierno es "un libro en blanco", sobre el que es difícil aventurar qué política se "escribirá", se llevará a cabo finalmente, debido a su precaria situación en el

Congreso y el Senado. Probablemente, tenga que legislar por Real Decreto, pero no debemos menospreciar su margen de maniobra.

En el ámbito legislativo nos preocupa el futuro del Reglamento de la LOTT, el ROTT, tantas veces retrasado, pues surgen dudas acerca de su entrada en vigor el próximo 1 de enero. Queremos, exigimos, que se publique en esta fecha, con independencia de las negociaciones que se están llevando a cabo sobre el Paquete de Movilidad en Europa. A este respecto, tengo que decir que no soy optimista en que se alcance un acuerdo entre los distintos países de la UE, pero es mucho lo que nos jugamos y Fomento debe retomar urgentemente las negociaciones emprendidas por el anterior equipo de la Dirección General de Transportes, en Bruselas, cuya actuación en la defensa de los intereses españoles ha sido adecuada.

La modificación del Reglamento 561, sobre Tiempos de Conducción y Descanso; el debate sobre las autorizaciones de transporte; el salario mínimo; el descanso en la cabina; la previsible ampliación geográfica del cabotaje; la lucha contra el dumping social y las empresas buzón son sólo algunos de los aspectos sociales y de mercado que tanto el Parlamento como el Consejo de la Unión Europea están discutiendo. Por el momento, sabemos que los conductores no serán contemplados como "trabajadores desplazados".

¿QUÉ VA A PASAR CON LA FISCALIDAD?

La fiscalidad que soporta nuestro sector es cada vez más elevada. A pesar de que aportamos a las arcas públicas mucho más de lo que recibimos, **siempre estamos en el punto de mira de los sucesivos gobiernos**, quienes nos ven como una fuente inagotable de la que sacar el preciado "agua" de los impuestos que, invariablemente, se destinan a otros capítulos, nunca a la carretera. El "céntimo sanitario" es solo un funesto ejemplo de esta aseveración.

Con independencia del **precio al alza del barril de crudo**, que ya está haciendo un daño considerable en nuestras cuentas de explotación, no debemos excluir la **tentación gubernamental de subir los impuestos del combustible**, por lo que volcaremos nuestros esfuerzos en el **mantenimiento de la bonificación al gasóleo profesional**, en su totalidad, así como en su armonización automática. Y, por supuesto, que de una vez por todas -como he comentado anteriormente-, ajustemos con nuestros clientes los precios del transporte, en función del coste del gasóleo.

Pero la fiscalidad llega también por otras vías. Me refiero a las imposiciones de cada vez más administraciones autonómicas de **obligar a nuestros camiones a circular por las autopistas de peaje**. A nuestro entender, el Ministerio de Fomento debería intervenir y negociar con Diputaciones y Comunidades Autónomas y, evidentemente, con el **Comité Nacional de Transporte por Carretera**, -no solo con las asociaciones de empresarios de transporte territoriales-, para **impedir el libre albedrío en la imposición -y recaudación- de nuevas tasas y peajes**, máxime cuando la titularidad de las vías recae sobre la administración central, en prácticamente todos los casos. De continuar esta tónica, ya no será necesario que el nuevo Gobierno no aplique -como el anterior-, la **Euroviñeta**, algo que continuaremos

demandando, porque asistiremos a su implantación de manera encubierta en todo el territorio nacional. Y no nos sirven las disculpas o los razonamientos falaces del Ejecutivo sobre las competencias de las administraciones territoriales. De otro lado, las autopistas de peaje no solo suponen un **sobrecoste** en su utilización, sino que **no están preparadas para atender las necesidades de nuestros conductores** (en cuanto al descanso y manutención se refiere) y vehículos.

Quiero llamar también la atención sobre los **"Módulos"**. Si queremos trabajar en las mismas condiciones de competencia, deben **desaparecer**, como en principio está previsto, en enero de 2019. No cabe duda de que los "intereses políticos" han hecho estragos al diferir año tras año su eliminación definitiva.

Asistimos, por otra parte, al **brutal y sistemático deterioro de nuestras infraestructuras**, que está ocasionando graves problemas de seguridad vial. Hasta ahora, el ferrocarril (tanto el AVE como recientemente el Corredor Mediterráneo), ha sido el destinatario de la mayor parte de las inversiones; la carretera solo ha recibido unas migajas. No criticamos las obras de alta velocidad, pero entendemos que las prioridades deben contemplar no solo el correcto **mantenimiento de nuestras vías**, por las que transcurre más del 85 por 100 del tráfico de mercancías, sino la **construcción de áreas de descanso en condiciones de seguridad** en puntos estratégicos de nuestra geografía.

Un detalle más respecto a la fiscalidad. Animo a nuestro nuevo Gobierno a que renueve y actualice el **Plan Movalt de ayuda a la compra de vehículos propulsados con energías alternativas**. El sector y la sociedad lo agradecerán.

LA FORMACIÓN, FACTOR CLAVE

¿Quién no está de acuerdo en que la formación es una de las bases de nuestro desarrollo actual y futuro? Nuestras asociaciones y empresas realizan un esfuerzo titánico para atender la demanda de formación, a todos los niveles, desde el CAP hasta la Universidad, con la instauración -desde hace algunos años- de un curso de Grado Medio en Transporte y Logística, además de másteres e infinidad de cursos presenciales. Todo ello precisa de unos recursos económicos importantes, por lo que no solo deben mantenerse, sino aumentar, las partidas destinadas a la formación profesional y también, dicho sea de paso, al abandono de la actividad.

Quiero reseñar que la **formación continua sufre un parón sin precedentes**, en cuanto a ayudas se refiere, con demoras de importancia. Por otra parte, pensamos que deberíamos formar parte activa, a través del Comité Nacional de Transporte por Carretera, del **Consejo General de Formación Profesional**, donde se debaten las líneas maestras y los grandes temas de la Formación Profesional. No es de recibo que, con 80 miembros, en este Consejo no exista representación alguna de nuestras empresas de transporte y logística.

LAS LÍNEAS ROJAS: NI UN PASO ATRÁS

Somos un sector necesario y vital para el desarrollo de la economía de nuestro país. Es cierto que tenemos grandes debilidades, pero también atesoramos **más fortalezas de**

las que podemos imaginar, porque somos un sector absolutamente **imprescindible** con el que se debe contar, negociar y llegar a acuerdos razonables, en todas las facetas. **Sin nuestra profesionalidad y nuestro trabajo, el país se paraliza.**

Sin embargo, nuestra situación actual es ya insostenible. El desánimo y la intranquilidad se han adueñado de nuestras mentes, probablemente porque no hemos sido capaces de atajar y responder de forma contundente a todos los desafíos, entre los que se encuentra la progresiva desregularización del sector.

Hemos llegado al punto de que tenemos una **guerra abierta en múltiples frentes**. En consecuencia, quiero **advertir** a las Administraciones Públicas, a los grupos de presión de este país, como -entre otros- las grandes constructoras y gestoras de las autopistas, y a los cargadores, que **ni podemos ni queremos soportar más esta falta de respeto, de consideración, de la merma de nuestra dignidad profesional y personal**, que no vamos a consentir ni una más de sus injerencias y presiones ante las administraciones para que nos asfixien con nuevos impuestos, para que, como siempre, la carretera sea el receptáculo donde se entierren su inutilidad e incompetencia para solucionar sus propios problemas.

Si nosotros respetamos a nuestros clientes, los cargadores, exigimos igual trato por su parte, además de una justa compensación por nuestros servicios.

Por nuestra parte y en lo que se refiere estrictamente a nuestra organización interna, quiero anunciar que estamos elaborando un **Plan Estratégico de futuro**, con todos los datos y claves para que nos ayuden a conocer dónde estamos y qué queremos conseguir y, en consecuencia, a tomar las decisiones y las acciones que estimemos más convenientes, sin excluir nada.

Queremos ser protagonistas de nuestro destino, y os prometo que lo vamos a conseguir.

DESPEDIDA

No quiero terminar, sin recordaros que la CETM va a celebrar su **XVII Congreso Nacional de Empresarios de Transporte en Ávila, entre los días 3 y 6 de octubre**. Estamos trabajando en un programa de máxima actualidad, con ponentes de primer nivel, así como en una exposición de vehículos, equipos, componentes y servicios relacionados con nuestra actividad, y que me atrevo a decir que será la más grande que hemos montado nunca. Espero veros a todos en Ávila.

Y para finalizar, solo me queda **agradecer a Iveco** su generosidad por patrocinar un año más el típico cocido madrileño del que disfrutaremos al finalizar esta Asamblea. Gracias de verdad, queridos amigos de Iveco.

Gracias de nuevo a todos por asistir, y buen viaje de vuelta a casa a todos.