



## FEDERACIÓN GALLEGA DE TRANSPORTES DE MERCANCÍAS

### **COMUNICACIÓN E IMAGEN**

**NOTA DE PRENSA: 07/2021**

**21/07/2021**

### **FEGATRAMER, CONSIDERA QUE EL PROYECTO DE MODIFICACIÓN DEL ROTT, ES UN PASO MÁS EN EL ABANDONO Y DETERIORO DEL SECTOR DEL TRANSPORTE.**

La Federación Gallega de Transportes de Mercancías, Fegatramer, señala que mientras por un lado se habla del sector del transporte público de mercancías por carretera, como un sector esencial, que hace posible el funcionamiento de las empresas, hospitales, estaciones de servicios, y general, el normal desarrollo de la actividad y vida de nuestra sociedad, por otro, se le ataca desde muchos frentes.

Por un lado, la UE con su afán recaudatorio y la obsesión de que el transporte por carretera es la causa de todos los males de la unión, accidentes, daños en las infraestructuras, contaminación, etc., sus normas generalmente siempre son contrarias o restrictivas para el sector, así ahora, se plantea la desaparición de los camiones actuales y sus carburantes, sin dar opción alguna a la inversión e investigación en las posibilidades que pueden haber dentro de unos futuros motores Euro 7 u 8, frente por ejemplo a vehículos eléctricos, por sus limitaciones y el coste de la electricidad, o las incertidumbres que hay en relación con el hidrógeno u otras alternativas, la imposición de tasas por el uso de las carreteras, cuando una empresa de transportes, ya hace frente al pago de multitud de impuestos, sobre todo en los combustibles, para la construcción y mantenimiento de las infraestructuras, se habla de daños en las mismas, pero de forma incongruente, se autorizan y promocionan los megatrailers y los duotrailers, pero a quien benefician estos super-camiones, desde luego a los transportistas, a las carreteras y al medio ambiente, no.

El Ministerio de Transición Ecológica, al que las palabras transporte de mercancías por carretera y camión, para que le es sinónimo de "cosa mala", cuando gran parte de los fondos de su ministerio y del resto, vienen de la gran cantidad de impuestos que soportan los transportistas, y de otras actividades, para las cuales el transporte de mercancías por carretera es fundamental, pero poco se habla, de lo que contaminan los aviones, (aviones de carga y los superaviones), el azufre de los barcos, (grandes portacontenedores de hasta 22.000 TEUS), que el tren necesita electricidad y que los montes de Galicia



## **FEDERACIÓN GALLEGA DE TRANSPORTES DE MERCANCÍAS**

están llenos de generadores, (mientras empresas como Gamesa nos abandonan), que se quiere cerrar la Central de As Pontes y Ence y no sabemos como vamos a sustituir dos empresas cuyo impacto económico y social afecta a toda Galicia y por lo tanto también al resto de España.

Y por otro lado, la Comisión de la Competencia, el MITMA y los cargadores empeñados en la total desregularización y desprotección del sector del transporte, tratando de hacer desaparecer o reducir al mínimo los requerimientos en materia de formación, estructura empresarial y antigüedad de los vehículos.

Se dice que los camiones contaminan, pero se suprime la norma que obligaba a introducir en el mercado camiones nuevos, de forma que ahora no habrá límite de antigüedad, es decir más camiones, pero mucho más contaminantes, menos seguros, etc.

Se habla mucho de la formación profesional, pero en el sector del transporte, se quiere limitar al máximo las exigencias en esta parcela, parece que cuanto menos sepan los transportistas, (empresarios), y los conductores, mejor, quizá, porque así será más fácil su control.

Es verdad, que cuanto más pequeñas, desunidas, débiles y dependientes sean las empresas de transporte, más facilidades tendrán los cargadores, pero también las propias administraciones, de ahí que interesa que el asociacionismo no esté de moda, ni se promocióne, y se extienda cada vez más, aquello de que las asociaciones no sirven para nada, pero quienes son los beneficiados con ello, la realidad, es que si funcionan, los cargadores tienen más quien les discuta sus propuestas y actuaciones, y por su parte las administraciones las necesitan como interlocutores, pero que no tengan demasiada fuerza para discutir sus decisiones y normas. Es verdad, que como toda organización las asociaciones de transportistas tienen sus fallos, pero no dejan de ser un reflejo del sector, y funcionarán según los transportistas, sus asociados, quieran que funcionen, pero lo que está claro, es que a los que están al otro lado de la mesa, (cargadores, operadores...), les interesa que no tengan fuerza ni capacidad de acción.

Y así, llegamos a situaciones como la de la carga y descarga de mercancías en el transporte público por carretera. Mientras en Portugal se regula y limita la carga y descarga de camiones por parte de los conductores profesionales, en España, cargadores y Gobierno, impiden que se haga, por lo que gran parte de los conductores en nuestro país seguirán siendo mozos de carga, en muchos casos mal tratados y despreciados por el personal de las empresas cargadoras, y aun por encima, en la mayoría de los casos deben hacerlo gratis, bajo la conocida advertencia, de no volver a cargar...