

MARCOS MONTERO RUIZ, PRESIDENTE DE LA CETM

La política europea de transportes está siendo un fracaso

Marcos Montero aplica el bisturí a la política que sobre el transporte por carretera se gesta en Bruselas, y no deja títere con cabeza. Inversiones, fiscalidad, pesos y dimensiones, Tiempos de Trabajo..., pero también analiza la multimodalidad, nuestra capacidad exportadora, los costes, y la "deslocalización" de no pocas empresas españolas, además de señalar la incipiente confianza que Europa comienza a tener en España.

¿Qué opinión, en términos generales, le merece la política de transportes que se está llevando a cabo en la Unión Europea?

A grandes rasgos, y por lo que estamos viendo, considero que será un fracaso, porque se está centrando el trabajo en las nuevas infraestructuras de los ejes de interconexión europeos y grandes redes de transporte. Parece claro que se está depositando la confianza en el traslado de mercancías a otros modos de transporte, distintos a la carretera.

Al parecer, se han previsto grandes inversiones en este sentido.

Éste es el objetivo del Comisario Europeo de Transportes **Siiim Kallas**, para lo que se ha previsto un presupuesto de 26.000 millones de euros. Y las inversiones de nuestro país van en la misma tónica, pues el 55% del total del presupuesto de Fomento se va a destinar, de nuevo, al AVE, a terminar las obras comenzadas. Yo puedo justificar que, tras realizar cuantiosas inversiones (después de cinco años de desarrollo les quedan otros cinco más), no se pueda dejar un puente a medio construir. Pero creo que invertir tanto dinero en líneas de alta velocidad no tiene futuro, salvo en los grandes corredores, como Madrid-Sevilla o Madrid-Barcelona, porque el resto no se va a rentabilizar.

FALACIAS Y MENTIRAS

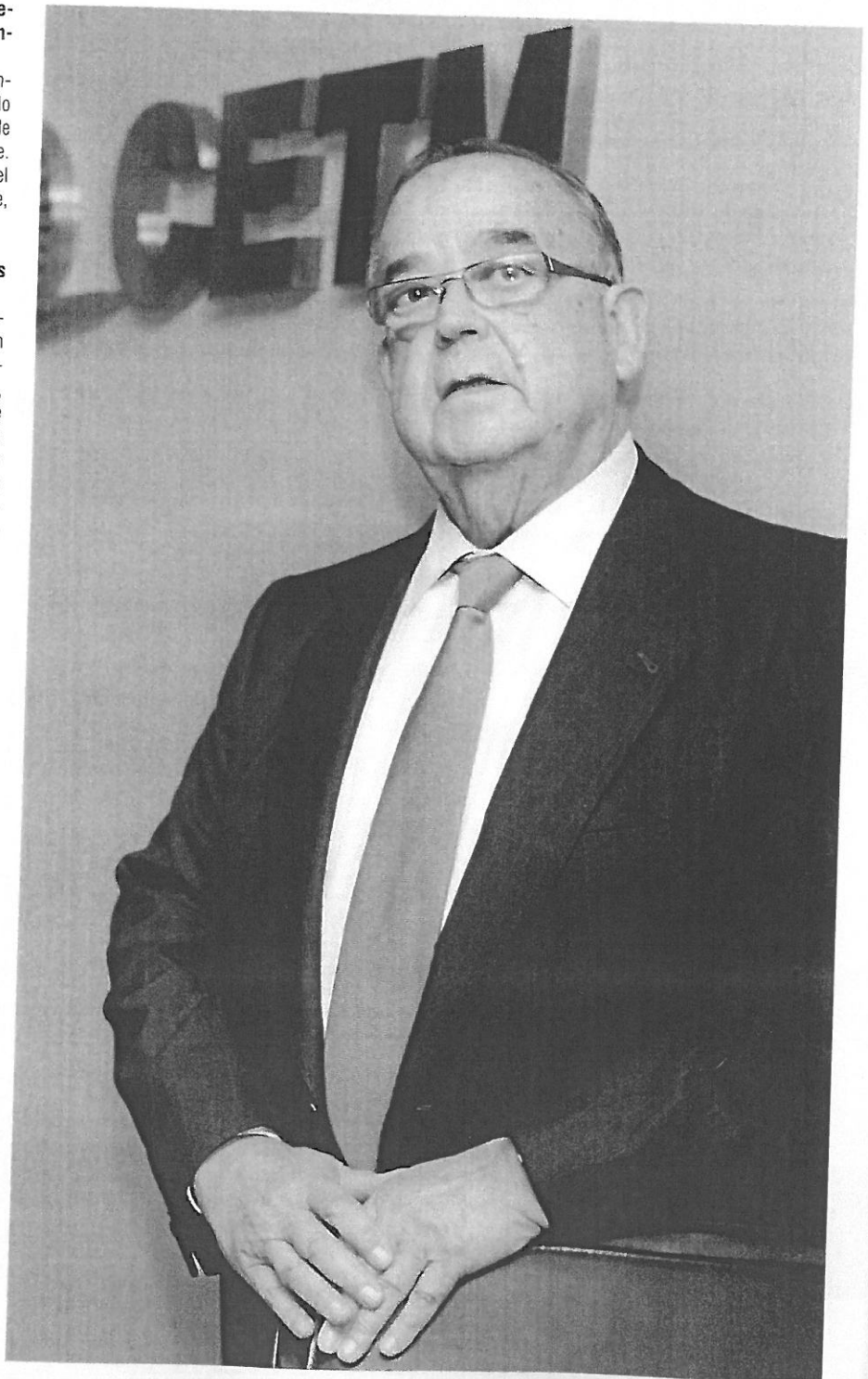
¿Seguimos con la misma idea, entonces, de que el camión contamina?

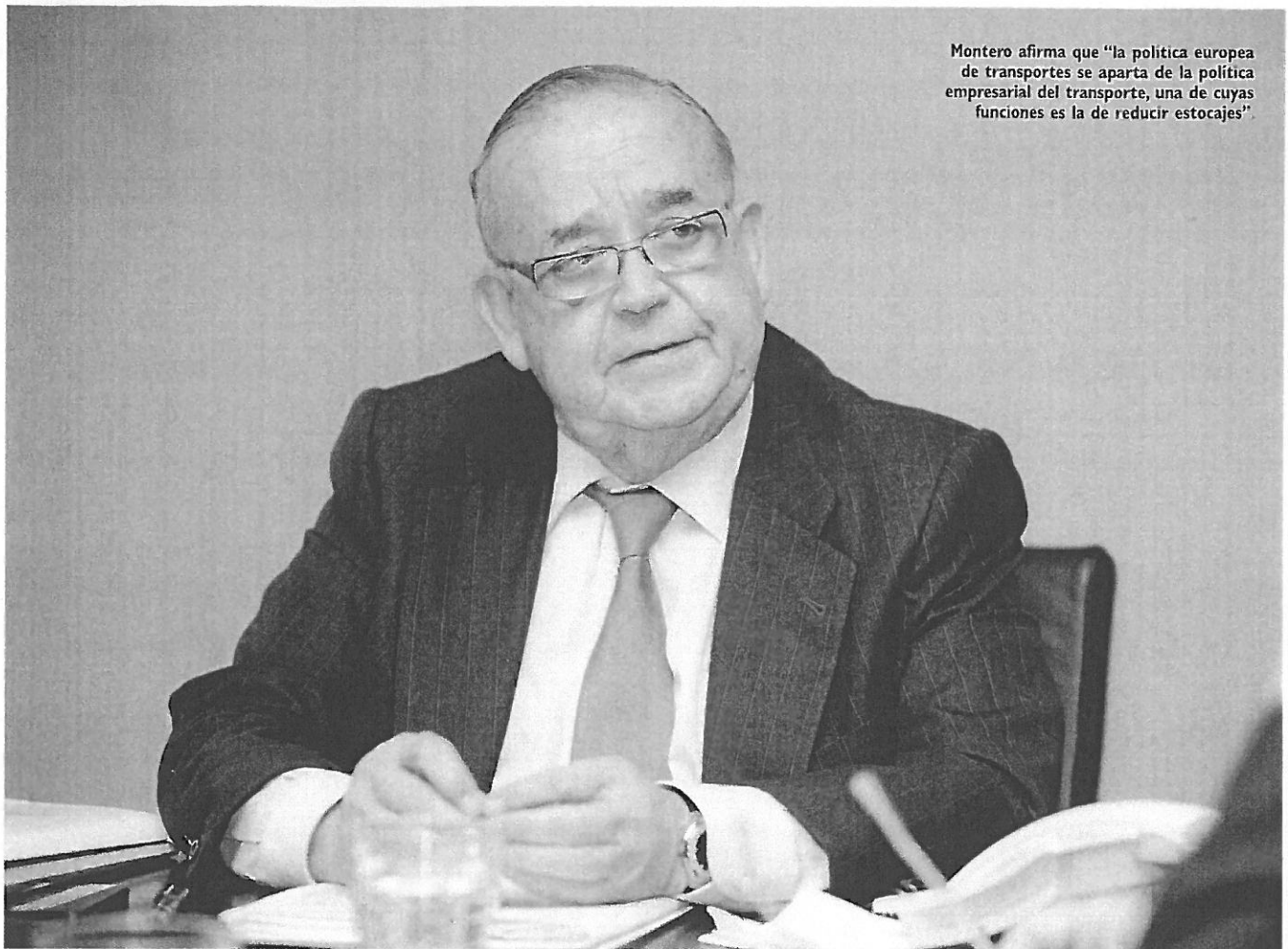
En Europa todo está basado en falacias y mentiras. Se habla, sí, de contaminación, de la ecología, pero casi nadie argumenta con sensatez sobre los avances que se han hecho en los últimos diez años, a propósito de la contaminación de nuestros vehículos. Con el CO2, por ejemplo, con la llegada de los motores Euro 4, Euro 5 y ahora el Euro 6, se ha logrado disminuir las emisiones contaminantes en más de un 75 por 100.

LA LABOR DE LA OFICINA DE LA CETM EN BRUSELAS

¿Hasta qué punto es interesante mantener una Oficina técnica en Bruselas, como está hacien-

"No va a existir ningún transportista español que se precie, que no tenga relaciones con otros países"





Montero afirma que "la política europea de transportes se aparta de la política empresarial del transporte, una de cuyas funciones es la de reducir estocajes".

do desde hace años la CETM? En realidad, ¿para qué sirve?

Nuestra Oficina de Bruselas es un instrumento válido, que nos facilita mucha información, que a la vez prestamos e incidimos donde podemos, pero hay que constatar que tampoco tenemos la fuerza suficiente; ni siquiera la tiene la IRU que es más fuerte.

No obstante, tenemos presencia en la Comisión y trato directo con los europarlamentarios, de los que quiero destacar la labor de **Inés Ayala** y **Luis de Grandes**, siempre volcados con nuestras causas, aunque luego no se consiga todo lo que se quiere. Y, por supuesto, tenemos toda la información respecto a lo que se pretende hacer, aunque a veces sean cosas sin sentido, como la idea de poner camiones de "morro", con más longitud. Un disparate.

De todas formas, quiero decir que Bruselas es un búnker, donde tienen dogmas de fé y a veces se apartan de toda lógica respecto al transporte por carretera. No es normal, por ejemplo, que en pesos y dimensiones, Bruselas diga que, como norma general, se pueden transportar 40 toneladas, pero al final exista una "coletilla" que permite que cada país haga de su capa un sayo. Se está dando libertad a los Estados con las consecuencias prácticas que estamos viendo. Estamos muy decepcionados, porque en lugar de ir a un mercado común europeo, de libre tránsito de personas y mercancías, como recoge la norma básica europea, se está impidiendo.

Todas estas barreras técnicas que ha ido colocando la UE no han favorecido en absoluto al transporte por carretera. Todo lo contrario: pensando que el barco es mejor y pensando en el ferrocarril —que no funcionará nunca— se opta por un tipo de liberalización que no tiene sentido. Y te encuentras con países como Francia, donde el ferrocarril hace cuatro o seis huelgas al año y te paralizan todo

el tránsito. En este sentido (a mí, como profesional del transporte me ha ocurrido), resulta "normal" que lleves contenedores a Amberes y te llame el cliente al cuarto día (por carretera se transporta en dos días), para decirte que no los ha recibido, a causa de la huelga, y que le envíe la mercancía por carretera, porque no puede tener la fábrica parada. Pues bien, le envío los camiones y todavía llegan antes que el tren.

LA POLÍTICA EMPRESARIAL NO CUENTA

Está claro que Bruselas no ve la realidad del transporte.

Efectivamente. La política europea de transportes se aparta de la política empresarial del transporte, una de cuyas funciones es la de reducir estocajes; todavía existen multinacionales que tienen, por ejemplo, tanques alquilados para guardar sus productos, pero entre la crisis y los problemas de competencia, están viendo que no les interesa tenerlos. Ocurre que los depósitos de mercancías están ahora en la carretera y, si la carretera falla, se acabó el negocio. Las empresas fabrican y sus productos van directamente al camión, que es el que les da la garantía, el que puede decirles que en 48 horas se coloca donde lo necesitan.

LA PUJANZA DEL "FRIGORÍFICO"

Una de las puntas de lanza de nuestro sector es el transporte frigorífico, sobre todo ahora que ha subido la exportación, pero se encuentra con el problema de los retornos. ¿Existe alguna solución al respecto?

Problemas con los retornos y a veces con las idas, porque en ocasiones se viaja de vacío a cargar fuera. Cuando contratamos con un cliente europeo, debemos garantizarle las cargas y las entregas, pero es imposi-

"Bruselas es un búnker, donde tienen dogmas de fé y a veces se apartan de toda lógica respecto al transporte de mercancías por carretera"

ble conseguir que el 100% de los portes se realice con el vehículo cargado, como señala la UE y es más difícil en época de crisis, por los flujos del mercado. Lo que se intenta es cobrar no "1", sino "1,5", entre los dos viajes, porque "2" no se puede.

De todas formas, se está recuperando el mercado internacional. Los costes son más bajos, hemos incrementado la productividad, las ventas de vehículos son para este tipo de transporte...

No tengo estadísticas, pero se podría pensar que seguimos siendo los primeros de Europa. El impacto de nuestras exportaciones, con el sector hortofrutícola o el de vinos, aceites, etc., es cada día mayor, por el dinamismo de nuestro mercado. En relación con los costes, quiero decir que éstos se van igualando. En el gasóleo, donde nuestro impuesto de hidrocarburos está en la

“Nuestro transporte, en relación con la competencia europea, está basado en la competitividad y la agresividad de nuestro sector, más que en la diferencia de costes.”



“En relación con la externalización (se refiere a la “rumanización”) la realidad es que están buscando un ahorro de costes, nuevas oportunidades”

parte baja de la tabla europea, el coste real del producto está, sin embargo, en la media de la misma. Por lo que respecta al coste social, también se va acercando al de otros países. Nuestro transporte, en relación con la competencia europea, está basado en la competitividad y la agresividad de nuestro sector, más que en la diferencia de costes. Un ferry o un túnel cuestan lo mismo para todos. Los costes —como el social— no son la panacea; son estables, quizá no de los más caros, pero nunca, repito, la panacea.

LA “RUMANIZACIÓN”

¿Y qué me dice del problema de la deslocalización, de la “rumanización”, del establecimiento

to en otros países de un número cada día más importante de empresas españolas?

No es un tema que me guste. Se habla de “rumanización”, pero se puede incluir a otros países, como Polonia, que no es un Estado emergente. Yo lo llamo “externalización” de medios españoles en otros países, con varias vertientes. En primer lugar, existen empresas que tienen flujos de transporte, con una parte de su logística integrada en otros países del Este, porque les interesan esos mercados. No obstante, la mayor parte de las empresas que han optado por este sistema han visto las ventajas, en cuanto a legislación y contratación y han montado una oficina. Los costes sociales son inferiores, porque algunos de estos países estaban en la miseria y con excedente de mano de obra, que está dispuesto a trabajar dos meses (o toda la vida, si se traslada con su familia) fuera de su país. Pero también está sucediendo con Portugal, donde se han matriculado vehículos para cumplir con los trámites reglamentarios y de personal, pero la realidad es que están buscando un ahorro de costes, nuevas oportunidades. España está internacionalizada, forma parte de Europa y, en este aspecto, el futuro pinta bien. Viendo los datos de la balanza de pagos, se intuye que tenemos porvenir. Si somos competitivos, si demostramos fiabilidad, ninguna multinacional tendrá rubor en contratar con transportistas españoles. No va a existir ningún transportista español que se precie, que no tenga relaciones con otros países.

Dentro de nuestras fronteras se está produciendo la “deslocalización interna”, a causa de la diferencia

salarial en los convenios colectivos en los salarios, por lo que se está optando por cambiar de centro de trabajo: una desgracia más de nuestro transporte.

¿Se deriva de sus palabras que no es posible sobrevivir a esta crisis si no se realiza transporte internacional?

Si esta crisis se hubiera tenido que soportar desde el punto de vista interno, habríamos desaparecido casi todos (ya van más de 24.000 empresas). En estos momentos hay empresas con el 100% de su actividad en el extranjero, trabajando con clientes europeos. En mi caso, por ejemplo, tenemos conductores en otros países, porque mis coordenadas son internacionales, aunque yo los tenga “recogidos” en el convenio de mi empresa, dados de alta en España, pero mi actividad me obliga a contratarlos en otros países, para poder realizar los tráficos y atender las necesidades de los clientes. Si todos los conductores fueran españoles, como les sucede a otras compañías, no podría atender la demanda.

LOS TIEMPOS DE TRABAJO

A propósito de esta cuestión, ¿cree imprescindible la modificación de la Directiva sobre Tiempos de Trabajo, para beneficiar a los conductores?

Llevamos tiempo, conjuntamente con ASTIC y la IRU, intentando modificar esta norma. Tenemos que conseguir el acercamiento a casa de los conductores, porque al final, es perjudicial para ellos y sus familias y también para las empresas. No entendemos el porqué de la nega-

tiva de los sindicatos, aunque tengo que señalar que en España son conscientes del problema. Lo que ocurre es que la maquinaria europea es harfo complicada. En este sentido estoy muy decepcionado con la política de transportes. Se montan reuniones y tardan años en sacar una norma. Nunca recibes una mala respuesta, pero luego está la política de hechos consumados, que no va orientada, como decía antes, al reequilibrio de los modos.

Hablando de reequilibrio, ¿cómo está la multimodalidad en Europa? ¿En qué forma se puede actuar para utilizar varios modos de transporte, a pesar de Bruselas?

Si estamos defendiéndonos en la multimodalidad, es porque hablamos con los clientes y les convencemos de cómo ahorrar costes en determinados transportes, como el de contenedores. Pero es que detrás de una empresa que hace servicios de contenedores, hay vehículos, personal y garantías, que puede garantizar el servicio, que es lo que quiere el cliente.

LA FISCALIDAD QUE NO CESA

¿En el supuesto de que venga la Euroviñeta, podría conseguirse, como en el caso francés, que el cargador pagara la tasa, un impuesto que luego revierte al Estado?

“Los depósitos de mercancías están ahora en la carretera y, si la carretera falla, se acabó el negocio”

Está claro que la Ecotasa francesa afecta al transportista galo, pero también le puede afectar al transportista español que facture a un cliente francés, porque el cargador es un mero recaudador de este impuesto. Otra cosa es que el cliente sea español; en este caso, nada podemos hacer. También podríamos tachar de “inmoralidad” el que un transportista francés venga a España y no pague. Yo creo que la Euroviñeta llega, seguro, por la necesidad perentoria de los gobiernos, por su afán de recaudación...; sin ir más lejos ahí tenemos el caso de Cataluña y del País Vasco. Pero, por el momento, confío en que la ministra Pastor pueda mantener su palabra de no aplicarla en esta legislatura, aunque tiene muchas presiones. No obstante, sabemos que están trabajando internamente en el tema. Entonces, lo que me parece una insensatez es que la CETM se quede de brazos cruzados, porque hay que defender nuestro sector y en consecuencia, hay que ponerse a trabajar. Está más que acreditado que el sector del transporte paga mucho más de lo que consume. Entonces, lo ideal es que consigamos la exención para el transporte por carretera (copiemos a los franceses) y la involucración de todos los estamentos, como los vehículos particulares, con todo lo que ello implica. Por otra parte, quién se va a beneficiar de su recaudación, los concesionarios de las autopistas? En Francia ha habido un problema precisamente con los concesionarios, que son los que se llevan los ingresos. Yo entendería lógico que cobraran entre un 5 y un 7 por 100 de gastos, pero no la parte del león para arreglar carreteras y bachearlas, y una cantidad mínima para el Estado. Lo que queremos es una fiscalización de los ingresos, que no vaya todo a la “caja única” del Estado y saber a qué se destinan.

¿Cree que se devolverá el “céntimo sanitario” a los transportistas si, como parece, Bruselas

dictamina que su aplicación vulnera la normativa europea?

Todo indica que el fallo es condenatorio para España. Habría que ver de qué hablamos, si desde que se implantó o de los cinco últimos años fiscales; por otra parte, mucha gente no podría cobrarlo, porque no tiene justificación, pero sí acabaríamos con el problema. Lo que nosotros venimos proponiendo desde hace años (si tenemos la seguridad de que se nos devolverá el impuesto vía gasóleo profesional), es que el Gobierno eleve el impuesto general de hidrocarburos, eliminando los autonómicos, y que luego lo distribuya como le parezca a las CCAA. Este es un criterio sensato, que evitaría, además, la ruina de muchas estaciones de servicio y la búsqueda, por parte de los transportistas, de la estación más barata.

Por último, quiero destacar que, a nivel general, tenemos confianza en Europa, pero estamos percibiendo que Europa comienza a tener mucha más confianza en España, no solo por el transporte, sino por otros muchos síntomas. Ya no estamos intervenidos como antes, desahuciados. Ha sido un milagro que en 14 meses esté viniendo dinero del exterior; termina este mes de octubre y ya tenemos cubierto el 94% de las necesidades de deuda y a mucho mayor plazo y hay sectores como la automoción que son muy competitivos produciendo y, a la vez, exportando. Las multinacionales vienen a nuestro país porque tenemos capacidad profesional, técnicas adecuadas y costes sociales adecuados también al entorno económico.

“En Europa todo está basado en falacias y mentiras”



Sobre la Euroviñeta, Montero confía “en que la ministra Pastor pueda mantener su palabra de no aplicarla en esta legislatura, aunque tiene muchas presiones”.