

1. ¿Cuáles son las líneas de actuación que pondrá en marcha (o ya ha puesto) desde su nuevo cargo de presidente de FEGATRAMER? ¿Serán continuista en su gestión?

Obviamente partiré de lo hecho por mis predecesores, Manolo Domínguez y Alfonso Parga de cuya gestión sin duda soy heredero.

Desde la Junta Directiva tenemos la obligación de buscar respuesta a las necesidades de las empresas de transporte en cada momento, a las de hoy y a las mañana, el pasado, solo es un recuerdo, enseña pero no resuelve; ello no significa que no tengamos presente que FEGATRAMER al igual que las empresas tiene vocación de permanencia y que el camino andado es la herencia que recibimos.

Nos toca un momento complicado, se nos ha encomendado gestionar en un momento de debilidad; si se me permite utilizar un símil deportivo, las empresas del sector están tratando de coronar un puerto y aun cuando nos dice el "director de carrera" que son las últimas rampas, quizás por ello se hagan las más duras, pues las piernas están muy pesadas, se nos hace difícil coger el ritmo, sin embargo, es necesario hacerlo y lo haremos en la confianza de que empezamos a salir de la crisis.

Tenemos que ser positivos, rejuvenecer nuestros órganos directivos, insuflar energía a nuestro entorno, para ello hemos de tomar todo lo bueno, todo lo útil, dejar el lastre y empezar a cambiar las cosas.

En esta legislatura serán nuestros objetivos:

- Mejorar la competitividad y la imagen de las empresas de transporte de mercancías por carretera de Galicia.

- Fortalecer nuestras Organizaciones provinciales, que es donde está nuestra masa asociativa, la que nos da fuerza para poder cambiar las cosas.
- Tender puentes con las demás Organizaciones Empresariales del sector en la Región.
- Propiciar la eliminación del llamado "céntimo sanitario" en nuestra Comunidad Autónoma.
- Conseguir iniciar un proceso de dotación de aparcamientos para camiones en los polígonos industriales de las distintas ciudades de Galicia.
- Propiciar un acuerdo para la rebaja de los peajes a los vehículos industriales que usen de modo habitual las autopistas de Galicia.
- Apostar por la formación de calidad en el sector, como uno de los medios para mejorar la productividad, la seguridad en la actividad del transporte y, cómo no, también la imagen.
- Luchar contra las empresas que realizan prácticas desleales e ilegales en el sector, hundiendo las condiciones de trabajo.

2. Además de los genéricos del sector, ¿qué problemas específicos tiene el transporte en Galicia y que urge solucionar con mayor celeridad?

En Galicia resulta especialmente necesario hacer un esfuerzo para recuperar el tejido empresarial. Las empresas de tipo medio han llevado la peor parte de la crisis, han desaparecido en su gran mayoría.

El largo periodo de recesión vivido, ha dejado a las empresas que han logrado sobrevivir a la misma en una débil posición. Pero si desde el punto de vista económico el impacto ha sido brutal, creo que lo ha sido más desde el punto de vista humano. Los empresarios han quedado exhaustos, están sin fuerzas para seguir impulsando sus empresas, para seguir siendo el corazón que marca el ritmo de las mismas.

Muchos han perdido la fe en el país, en los dirigentes del Estado, de la Comunidad Autónoma, también de las Organizaciones Empresariales, han dejado de creer en la unión como fórmula para dotarse de una fuerza de la que individualmente carecemos, aislándose en sí mismos.

Este es nuestro reto, poner las bases para recomponer las Organizaciones, para que los transportistas recuperen la confianza en sí mismos y en el grupo que formamos, pues solo así podremos ganar el futuro.

3. Una de las reclamaciones de Fegatramer en los últimos tiempos tiene que ver con la escasez de aparcamiento para camiones en su comunidad. ¿Cómo se encuentra en la actualidad este asunto?

Vamos dando pasos, a pesar de que la respuesta de la Administración es muy tibia. En el Sur nuestra Organización provincial Asetranspo ha conseguido cerrar un acuerdo con la Autoridad Portuaria en Vigo y ADIF para disponer de una zona próxima al recinto portuario para uso logístico complementario de los operadores de transporte por carretera usuarios de las Terminales portuaria y ferroviaria, y, aparte de esto, siguen trabajando para conseguir nuevos espacios en el entorno de Vigo y de Porriño-Mos.

En Lugo y A Coruña, hemos solicitado suelo para acometer una acción pionera en esta materia, pero además del suelo necesitamos conseguir la confianza y empuje del empresariado del transporte, sólo nuestra iniciativa nos permitirá resolver esta carencia que se arrastra desde hace años.

Tenemos que dejar de lamentarnos y acometer estos proyectos con voluntad de éxito.

4. ¿Galicia es una de las comunidades que más ha luchado porque se les devuelva el céntimo sanitario a

los transportistas de la región? ¿En qué situación se encuentra este asunto a día de hoy? ¿Se está haciendo algo desde la Asociación en este sentido?

Como periféricos, especialmente afectados por este impuesto declarado ilegal, Desde Fegatramer y sus Organizaciones se ha informado exhaustivamente a los socios desde un primer momento, cual era la situación y las alternativas legales. Todos han tenido a su disposición además servicios jurídicos concertados en condiciones ventajosas para acometer estas reclamaciones que se impulsaron ya en 2009 y de las cuales ya se están notificando las primeras sentencias favorables a las empresas de transporte. No obstante nuestro objetivo no es solo la devolución sino la supresión del mismo, que ya desde el primer momento decíamos que "no era céntimo ni era sanitario".

5. ¿Qué opinión le merece el tema de la posible modificación de la Directiva sobre pesos y dimensiones, especialmente en el caso de las 44 toneladas?

Nos produce una gran preocupación en diversos aspectos: por un lado no nos parece oportuno que este tipo de medias se adopten sin armonización por un Estado de forma unilateral y no en el seno del mercado europeo, entendido como mercado único; por otro lado exigirá inversiones importantes en nuestras empresas, pues requiere de la adaptación de la flota para evitar quedarse fuera, y además sabemos que a la larga significará, transportar más toneladas por el mismo precio.

6. ¿Y de la Euroviñeta?

La presión fiscal en el sector parece infinita. Estamos cansados de pagar impuestos, no somos un saco sin fondo, el sector no puede con todo. En cualquier caso, la euroviñeta penalizará de forma muy especial a las

regiones periféricas, como Galicia y muy especialmente al sector primario y a los productos con poco valor añadido, es decir, los nuestros, que podrían dejar de ser competitivos por el impacto del precio del transporte en relación con otros similares que se produzcan más cerca de las grandes zonas de consumo.

7. Ya ha pasado medio año y la tan ansiada recuperación de la que se habla no parece que sea una realidad por el momento en este sector, ¿o sí?

Podemos hablar de una cierta estabilidad, pero los próximos meses nos dirán si todo sigue igual o realmente mejoramos, porque no hay mejor termómetro que el sector del transporte de mercancías por carretera para valorar la situación económica. Si la economía mejora, se consume, si se consume, se produce y si se produce se transporta. Aunque ya no se trata de transportar más sino de que los precios se ajusten a la realidad y nadie trabaje por debajo de costes, que es un mal muy propio de este sector.

8. ¿Realmente se está incrementando la demanda de transporte?

En general se ha estabilizado, en algunos subsectores parece que quiere repuntar levemente, (alimentación, portavehículos, contenedores, etc.), pero de momento hablamos más de dejar de caer que de crecer en general, vamos a ver el comportamiento de los próximos meses que pueden sí, ya ser orientativos de a dónde vamos y en qué condiciones.

9. ¿Cómo ve el futuro del sector en su Comunidad?

Difícil, como dije, la estructura empresarial está muy diezmada, tardaremos años en recuperar el tejido empresarial que el sector del transporte de Galicia tenía

antes de la crisis, las empresas necesitan financiación para hacer frente a la renovación de la flota muy envejecida en estos años y liquidez para su actividad diaria. Y como todos sabemos ésta todavía no está disponible a día de hoy, con las enormes dificultades que ello supone en el día a día de empresas que tienen que pagar su principal partida de costes (salarios y gasóleo) a final de mes y cobran de sus clientes en unos plazos que superan los umbrales de la Ley de lucha contra la morosidad, sin que nuestros mayores hagan nada al respecto.