

UN PARO INDEFINIDO. UN ERROR. UNA RESPUESTA EQUIVOCADA A LA CRISIS.

Como valora Fegatramer el último anuncio del Gobierno de poner a disposición del sector 500 millones de euros.

En Fegatramer consideramos esta medida insuficiente desde el punto de vista cuantitativo, pues en el sector hay más de 325 mil vehículos con autorización de transporte, llega tarde, no se concreta y además su entrada en vigor se pospone hasta el mes de abril.

No debemos perder de vista que el problema surge porque los cargadores no pueden asumir el necesario incremento de los precios de los portes que impone el incremento del coste del gasóleo en más de un 50%, por ello se hace necesaria una medida de impacto que permita recudir el coste del gasóleo para que los cargadores, últimos beneficiarios de esta medida, puedan afrontar el pago de los portes y reanudar su actividad.

Porque no secundan ustedes el paro del transporte

Como hicimos público en el último Comité Gallego no solo entendemos que haya empresarios del sector que se vean obligados a parar, sino que los apoyamos. Son siempre libres de tomar sus decisiones. Obviamente rechazamos que alguien se vea obligado a parar porque lo decida otro u otros o porque se le coaccione o agreda. Un paro indefinido nunca es una solución.

En Galicia, en España estamos viviendo una profunda crisis que tiene su origen en la pandemia provocada por el COVID-19 (falta de materias primas y componentes básicos, encarecimiento desmedido de la energía, alta inflación, etc.) que se ve agravada con la más que anunciada invasión de Ucrania. Esta crisis afecta a todo el tejido productivo, a la sociedad en general, no solo al transporte de mercancías, por ello, como digo, el paro convocado no es la solución sino un problema añadido.

Estamos ante un escenario que era en gran medida previsible, pero nuestros gobernantes no solo no se anticiparon al mismo sino, y lo que es peor, siguen paralizados, sin tomar las medidas suficientes.

La exigencia de medidas al Gobierno pasa por concretar propuestas, no por convocar un paro indefinido que puede llevar a una gran parte del sistema productivo a una difícil situación, especialmente a las empresas del sector primario como los ganaderos y los pescadores y al propio transporte.

Cuáles son los problemas del sector del transporte de mercancías en Galicia.

En el sector, todos conocemos y compartimos los problemas de los empresarios de transporte: costes muy altos (impulsados por la escalada del precio del gasóleo), imposibilidad de repercutirlos a los clientes (por la atomización del sector), caída de actividad por la crisis derivada del Covid, (Alcoa, Megasa, Stellantis, Vestas, etc.) abusos

de muchos cargadores, entre otros. Problemas que son más graves cuanto más pequeñas son las empresas y la media del sector son poco más de tres camiones, por lo tanto, la mayoría, pero discrepamos a la hora de determinar su origen y las soluciones.

Cualquiera, mínimamente observador, sabe que todos estos transportistas quieren “trabajar y cobrar un precio digno por su trabajo”, la dificultad está en acertar con las medidas que incidan en el mercado para conseguirlo. Las soluciones demagógicas o simplistas, que preconizan algunos, no son de recibo.

Realmente no se conoce cuál es el diagnóstico de la llamada Plataforma, que medidas propone para conseguir este objetivo. De momento ésta que, ya convocó un paro indefinido en 2.008 (que aun a día de hoy no llegó a desconvocar, a pesar de fracasar), convoca ahora, en 2.022 otro paro indefinido.

Quién es quién en el sector del transporte, como se articula su representación.

Para enmarcar el problema y responder a esta pregunta, es oportuno saber que, en Galicia existen casi siete mil empresas de transporte público de mercancías con poco más de veintidós mil vehículos (entre pesados y ligeros), es decir, un tejido empresarial muy atomizado, con una media de poco más de tres vehículos por empresa, por cierto, similar a la del resto de España, donde operan unas ciento seis mil empresas con aproximadamente trescientos veinte mil vehículos.

La representación de estas empresas ante la administración debe acreditarse documentalmente cada cuatro años ante el MITMA (empresas y vehículos asociados) y se instrumenta a través del Comité Nacional de Transporte, órgano, de funcionamiento democrático, en el que se sientan aquellas Federaciones y Asociaciones que acreditan el número de socios mínimo exigible. En España en la actualidad la CETM es la organización mayoritaria, le sigue Fenadismer y luego Fetranca.

En el Comité Gallego de Transporte la organización mayoritaria es Fegatramer, seguida de Fegatrans y Fetram. En estas participan y trabajan a diario (en mesas de negociación económicas, técnicas, de convenios, etc.) decenas de empresarios que dirigen nuestras organizaciones provinciales, autonómicas y nacionales, personas que altruistamente dedican parte de su tiempo, siempre escaso, como el de todos, al sector.

Por cierto, la Plataforma, que se dice fundada en 2008, no ha acreditado nunca los mínimos para participar en el Comité, más aún no se conoce quienes conforman su directiva, donde están sus organizaciones provinciales.

El Comité Nacional no secunda el paro pero si lo hacen algunas organizaciones del mismo.

Como ya hizo público el Comité Gallego de Transportes, en donde es mayoritaria Fegatramer, se apoya a los empresarios que se ven obligados a parar, en tanto los precios que les pagan no cubren sus costes, pero no secundamos un paro indefinido cuyo objetivo no se concreta y que quieren imponer de forma coactiva al sector y a todos los ciudadanos.

Hay organizaciones que creen que en un paro indefinido es la solución otros han anunciado un paro hasta el viernes a la espera de la concreción de la forma de distribución de los 500 millones y otros que seguimos trabajando, por que la solución propuesta es insuficiente.

Que medidas proponen para solucionar esta crisis.

Además de aplicar las acordadas por el Comité con el MITMA ya publicadas (las últimas en marzo de este año), que desde nuestro punto de vista supondrán un cambio sustancial en el sector, entre las que destacaré:

- Las sanciones a las empresas que excedan un plazo máximo de pago de 60 días.
- El pago de las paralizaciones de más de una hora., a precio mínimo legalmente previsto, por cualquier causa ajena al transportista.
- Prohibición de participación de los conductores de vehículos pesados en la carga y descarga de los camiones, salvo excepciones legales. Con cuantiosas sanciones para cargador y empresas que incumplan esta prohibición.
- Cláusula obligatoria de revisión de precios en función de la evolución del precio del gasóleo.

En este momento creemos necesario aprobar y publicar:

- a) De forma urgente, una Ley que reduzca el precio de los combustibles, para compensar cuando menos el incremento derivado de la guerra en Ucrania, y hacer viable no solo el transporte por carretera, sino también otras muchas actividades que necesitan de este y que no pueden asumir esta alza de costes.
- b) A medio plazo normas que:
 - o Acometan una armonización fiscal que permita a todas las empresas del sector competir en igualdad de condiciones.
 - o Ponga fin a las falsas cooperativas, a los falsos autónomos y a las empresas buzón.

Aunque algunos transportistas no sean conscientes de ello, y prefieran dar rienda suelta a su “cabreo e impotencia” estos y otros aspectos son y siguen siendo objeto del trabajo diario de nuestra Federación, de muchos empresarios de transporte que dedican su tiempo en los órganos de dirección de nuestras organizaciones, en el Comité, en las reuniones con la administración, de lo que quiero dejar constancia y público agradecimiento. J. Carlos Garcia Cumplido . Secretario General de FEGATRAMER