

«El sector del transporte en Asturias ha dejado de facturar 37 millones de euros por el paro»

Ovidio de la Roza Presidente de Asetra y CETM

«Hemos denunciado que hubo dejación de funciones, no se protegió la libertad de las personas que querían hacer su trabajo»

PALOMA LAMADRID



GUIÓN. Ovidio de la Roza se ha sentado en la mesa negociadora convocada para intentar mejorar las condiciones de trabajo del sector y desactivar el paro del transporte. Reuniones que se saldaron con un paquete de medidas para ayudar a los transportistas a recuperarse del impacto producido por la desorbitada subida de los precios de los combustibles, que suponen más de un tercio de sus costes totales de explotación. El presidente de Asetra y la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM) explicó ayer a Juan Neira en 'La Lupa' los detalles de este acuerdo.

Dificultades

«Tardamos más de dos años en llegar a un acuerdo con el Ministerio de Transportes»

Lugar que el Ministerio de Transportes implemente estas medidas «ha sido realmente difícil, tardamos más de dos años en llegar a un acuerdo». De hecho, explicó De la Roza, las grandes patronales del sector tuvieron que «forzar» y convocar un paro de tres días en plena Navidad para sentarse a negociar. El 17 de diciembre, las partes llegaron a un acuerdo basado en dos líneas: mejorar las condiciones de trabajo de los conductores y los autónomos, por un lado, y la competitividad de las empresas, por otro.

Como se pactó, el 1 de marzo se aprobó en el Consejo de Ministros y, al día siguiente, se publicó en el BOE. «Con la convalidación en el Congreso, ya es una ley y ahora hay que desarrollarla; va a beneficiar mucho al sector, sin duda».

Guerra de Ucrania

«La energía llegó a precios difícilmente asumibles por los transportistas»

Con la firma de este acuerdo, que incluye 31 medidas, las perspectivas del sector eran positivas. Pero la invasión de Ucra-



El presidente de Asetra responde a una de las preguntas formuladas por Juan Neira en 'La Lupa'. PALOMA UCHA

nia por parte de Rusia disparó aún más el coste de la energía, «llegando a precios difícilmente asumibles». Este giro de los acontecimientos obligó a buscar «medidas excepcionales», que se plasmaron en el documento rubricado la pasada semana. El camino hasta esa meta estuvo lleno de obstáculos, relató De la Roza. En primer lugar, porque fue «compleja» la negociación con las ministras de Economía y Hacienda, que «no conectaban con los problemas que planteábamos». La primera reunión terminó con la promesa de destinar 500 millones al sector, pero «sin concretar» más. En la segunda, tras más de 12 horas en la mesa, ya se definió

el destino del dinero, que se elevó a 1.050 millones. «Entendimos que se había llegado al máximo en las medidas, pero mucho nos tememos que, a la hora de la verdad, no tengan la eficacia que pretendemos, es decir, que el gasóleo y gas tengan precios más baratos», señaló el presidente de Asetra en el programa.

Impuestos

«España ya está en el mínimo de la fiscalidad que marca la directiva europea»

Una de las medidas acordadas para atenuar el precio de los combustibles es la rebaja de 20 céntimos por litro en todos los carburantes de automoción. El Gobierno decidió no bajar im-

puestos, como han hecho otros países europeos porque «España no tiene el mismo margen sobre la fiscalidad, ya que estamos en el mínimo que marca la directiva de la UE», señaló. En este sentido, De la Roza recordó que, además, reducir tasas no tendría efecto sobre los transportistas, ya que les devuelven parcialmente el impuesto sobre hidrocarburos mediante la figura del gasóleo profesional. «Otra cosa es el precio de coste de los combustibles», recaló. Así, la bonificación del Gobierno central supondrá un ahorro mensual de unos 700 euros por cada vehículo, cuyo consumo medio se sitúa en unos 3.500 litros de gasóleo.

Bonificación

«Advertimos al Gobierno de que el dinero público podía ir a parar a las petroleras»

Esta bonificación de 20 céntimos por litro ha llevado a algunas gasolineras a subir los precios. Una maniobra de la que el Comité Nacional del Transporte por Carretera —organización que engloba a las principales patronales— ya advirtió al Gobierno. «Les dijimos que a ver si iba a resultar que el dinero de todos los españoles iba a ser para engordar las cuentas de resultados de las petroleras». La respuesta del Ejecutivo central fue que la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) va a controlar que no se dé esta picaresca.

Por otro lado, las estaciones de servicio se enfrentan a la problemática de tener que adelantar esos céntimos por litro —que luego les abonará el Estado—. «He escuchado a gasolineras decir que no tienen caja para adelantar ese dinero. Veremos cómo funciona ese mecanismo para controlar y cómo se va a ingre-

AYUDAS

«Tememos que las medidas no sean eficaces para conseguir que el gasóleo y el gas tengan precios más baratos»

INCIDENTES

«Fue un paro patronal, no una huelga; es demerencial lo que ha ocurrido en Asturias y en España estas semanas»

EMPRESARIOS

«En Asturias la fuerza está en las cooperativas, autónomos que no se dan cuenta de que son los propios operadores»

«De los presidentes del Principado rescataría a Tini Areces»

- ¿El camionero lo es por vocación o por azar?
- Debería ser por vocación.
- ¿Cuál es la principal cualidad que debe tener un camionero?
- Mucha profesionalidad y cierta independencia.
- ¿El camionero sufre el mal de la soledad?
- El que lo es por vocación, no.
- ¿El camión es la casa del camionero?
- Sin duda.
- ¿Los contratos orales, que son la mayoría en su sector, implican que uno se puede fiar de la palabra de un transportista?
- Creo que sí.
- ¿Qué le falta a Asturias?
- Creer en sí misma y explotar los recursos que tiene.
- Como ya vamos mal en Asturias, ¿iremos a peor?
- Si no se cambian las tendencias, sí.
- ¿Ha sentido decepción con los gobiernos del Principado?
- Con los últimos, sí.
- Si tuviera que rescatar a un presidente del Principado, ¿quién sería?
- Tini Areces. Y Pedro de Silva, si puedo decir dos.
- ¿Cuál es el mayor enemigo del camión?
- Creo que el propio transportista.

sar ese dinero, a mí se me escapa un poco», aseguró.

Movilización «En Asturias llegó a parar casi el 90% de la flota durante varios días»

De forma paralela a las negociaciones entre el Gobierno y las grandes patronales del sector, se gestó el paro convocado por la Plataforma en Defensa del Sector del Transporte, iniciado el 14 de marzo. De la Roza puso de manifiesto que es «difícil entender desde fuera» cómo una asociación minoritaria llegó a paralizar buena parte del país. Anotó tres razones que explican el éxito de esta movilización. En primer lugar, «por el cabreo que hay en el sector, donde prácticamente se trabaja a pérdidas». En segundo, porque es un sector «muy atomizado, con males endémicos como la falta de estructura». Y, por último, la «violencia inusitada» de algunos piquetes, que han provocado «daños millonarios» a vehículos e incluso «coacciones personales».

Estos factores contribuyeron a que el paro «tuviera un éxito muy importante en ciertas regiones». Según el presidente de Asetra, hubo zonas como «el Mediterráneo, el centro del país o Cataluña donde no tuvo una incidencia tan fuerte como en Asturias, donde llegó a parar casi el 90% de la flota varios días».

Estructura «Asturias es la comunidad que más cooperativas de transporte tiene»

El paro ha sido más contundente en Asturias porque, al contrario de lo que ocurre en el resto del país, las mayores operadoras son cooperativas. Según explicó De la Roza, «es la región que más cooperativas de transporte tiene». La mayor de ellas es Casintra, que cuenta con cerca de 400 camiones. «La fuerza se concentra en estas cooperativas, formadas por autónomos y muchas veces no se dan cuenta de que son los propios operadores».

Piquetes «No es de recibo en un Estado de derecho lo que ha ocurrido durante el paro»

Ovidio de la Roza dejó claro que la movilización convocada por la Plataforma en Defensa del Sector del Transporte «fue un paro patronal, no una huelga, que corresponde a los asalariados y está regulada con servicios mínimos». A su juicio, «es demencial lo que ha ocurrido en Asturias y en España», en alusión a las acciones de los piquetes para impedir que los transportistas que no secundaban el paro realizaran su trabajo. «Hemos denunciado los hechos ante Delegación de Gobierno porque no es de recibo que esto ocurra en un Estado de derecho».

En su opinión, «hubo una clarísima dejación de funciones, no se protegió la libertad de las personas que querían trabajar», como se lo comunicó Asetra al Ministerio del Interior ante lo que considera inacción por parte de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado.

Impacto «En España, el sector ha perdido más de 1.600 millones de facturación»

El impacto de las más de dos semanas de paro ha sido enorme para la economía regional. La Federación Asturiana de Empresarios (Fade) lo cuantificó en unos 300 millones de euros, cifra que para el presidente de Asetra puede quedarse «un poco corta». Solo el sector del transporte «ha dejado de facturar 37 millones en Asturias estos días y más de 1.600 en España».

Perspectivas «En 2021 crecimos más de un 7% y este año no empezamos mal en cuanto a la demanda»

Una vez recuperada casi la total normalidad, el sector mira ahora al futuro con «mucho incertidumbre». En 2021, se acercó a las cifras prepandemia gracias «a un crecimiento superior al 7% y este año no había empezado mal por el lado de la demanda». Pero la guerra de Ucrania y sus consecuencias para las grandes compañías, que ya hablan de recortes en la producción, preocupan al transporte.

«No entendemos que en este país no tengamos capacidad para contar con conductores profesionales»

«Es lamentable que Seopan, que es una patronal monopolística, quiera tener una fuente de ingresos más a base de los transportistas»

P. LAMADRID

GIJÓN. La falta de relevo generacional es otro de los problemas que afronta el transporte, que cada día tiene más dificultades para encontrar conductores jóvenes que continúen con la actividad. La previsión de instalar peajes en las autovías y autopistas también preocupa al sector, que no ve posible asumir estos costes sin perder competitividad.

Empleo «Es necesario dar ayudas para abaratar los carnets de conducir»

«En nuestro sector, al igual que en otros como la construcción y la hostelería, tenemos un problema con el empleo». De la Roza explicó que las empresas encuentran grandes obstáculos para cubrir puestos. Además, «con todos estos problemas, el sector cada vez es menos atractivo para los jóvenes». Una situación incomprensible para los empresarios teniendo en cuenta la elevada tasa de paro de España, sobre todo en la franja juvenil. «No entendemos que en este país no tengamos capacidad para tener conductores profesionales».

Para atraer nueva savia, el presidente de Asetra considera necesario que la Administración ofrezca ayudas para «abaratarse los carnets de conducir» requeridos para desempeñar esta actividad, que cuestan «2.000 euros o más».

Peajes «No es raro que Seopan diga cada dos meses que hay que implantar tasas»

Otra de las amenazas que se cierne sobre el sector, a juicio de De la Roza, es la previsión del Gobierno de implantar el pago por uso de autovías y autopistas. Un asunto en el que los transportistas chocan frontalmente con la Asociación de Empresas Constructoras y Concesionarias de Infraestructuras (Seopan), hasta el punto que «el cruce de denuncias y críticas es constante porque dice hasta la cantidad que quiere que se imponga. «Es lamentable que Seopan, con el dinero que gana por ser una patronal monopolística,



De la Roza, en varios momentos de la entrevista. P. UCHA

quiera tener una fuente de ingresos más a base del transportista», subrayó. En esta tónica, «no es raro que cada dos o tres meses salga Seopan en los medios hablando de la necesidad de implantar tasas». Sobre los peajes, apuntó que su única finalidad es «recaudar». «Nadie se cree que se vaya a destinar a mantener infraestructuras».

Transición energética «Nos vendieron que el gas era la alternativa verde y ahora ya no lo es»

La subida estratosférica del precio de la energía afecta al con-

junto del transporte, pero en esta coyuntura resultan gravemente perjudicados aquellos empresarios que hace años invirtieron en vehículos alimentados por gas para renovar sus flotas. «Nos vendieron y nos prometieron que el gas era la alternativa como energía verde y ahora ya no lo es», indicó el presidente de Asetra. Vehículos que cuestan alrededor de 13.000 euros más que los de gasóleo y que ahora es casi imposible amortizar por el elevadísimo encarecimiento del gas en los mercados mundiales, lo que supone una carga adicional.