

PLATAFORMA CUMPLE SU PROMESA E INICIA UN PARO INDEFINIDO DESDE EL 1 DE FEBRERO

El transporte se complica en Galicia



Galicia es un polvorín a punto de estallar. La Plataforma por la Defensa del Sector de Transporte de Mercancías por Carretera Nacional e Internacional aprieta las tuercas, la Xunta de Galicia hace oídos sordos al conflicto, y un amplio abanico de asociaciones de transportistas gallegos está a verlas venir. Sus reivindicaciones cayeron en saco roto y Plataforma cumplió su promesa. El pasado 1 de febrero los transportistas agrupados en su seno iniciaron un paro indefinido del transporte de mercancías por carretera con origen o destino en Galicia.

Un total de 19.000 transportistas gallegos estaban convocados a secundar el paro y, pese a que no hay datos oficiales, el seguimiento fue bastante considerable en las provincias de La Coruña y Lugo y de menor repercusión en Orense y Pontevedra. En Plataforma manejan datos de

seguimiento “del 90% en las provincias de La Coruña y Lugo, y 50% en Orense y Pontevedra”, en las dos primeras semanas de febrero.

A lo largo de esos días, algunos vehículos de transporte circularon por las carreteras gallegas, “pero no guiados por empresarios transportistas, sino por conductores profesionales asalariados que tuvieron que obedecer órdenes de su pa-

trón”, asegura Antonio Llanos, portavoz de Plataforma, quien también mostró su respeto hacia estos conductores.

Sea como fuere, la magnitud del conflicto fue tal que muchas empresas lanzaron mensajes de preocupación ya que comenzaban a aflorar signos de desabastecimiento como consecuencia del paro en el transporte. Algunas de las principales compañías gallegas estaban sintiendo en sus propias carnes los efectos del paro, y muy especialmente las del sector lácteo.

Fue entonces cuando muchas de estas compañías se decidieron por elevar las tarifas y resolver las desavenencias que mantenían con los transportistas. Varias empresas lácteas llegaron a acuerdos con el colectivo del transporte, en donde quedaron establecidas cláusulas para incrementar las tarifas, garantizando de este modo la recogida de leche en las explotaciones.

Servicios mínimos

“En el sector lácteo, todas las industrias han aumentado sus precios a los transportistas, un 10% de cuantía media”, informaban desde Plataforma el 18 de febrero. Del mismo modo, manifestaban “su especial sensibilidad para evitar cualquier tipo de daño al rural gallego”. “Por ello -Plataforma- dedicará una especial atención a servicios de transporte vinculados al sector lácteo”, especificaban desde la nueva asociación de transportistas.

“Existen empresarios gallegos, solidarios con los transportistas, más allá del mercado ruinoso

que existe en el transporte”, indica Antonio Llanos. “El sector lácteo ha consolidado su vínculo con el sector transporte y viceversa. Marcas como Río, Celta, Feiraco, Leyma, Fontoira, salen de Galicia en camiones de empresarios gallegos,

pilotados por conductores profesionales, asalariados o autónomos”, prosigue el portavoz de Plataforma. Por el contrario, otras industrias “como los tableros aglomerados o la siderurgia se mantienen y son contumaces en pagar precios muy por debajo de costes mínimos de explotación”, concluye.

Asimismo, desde Plataforma se critica que “algunos prepotentes y abusivos cargadores” hagan “oídos sordos y no acepten sentarse en una mesa de negociación”. El portavoz de la asociación asegura que “se equivocan”, y advierte que “este paro indefinido es de carácter asimétrico y no se va a desconvocar, en tanto no acepten pagar los costes mínimos de explotación” recogidos en el Observatorio de costes de Fomento y, simultáneamente, se constituya una mesa negociadora con la Administración para abordar el resto de reivindicaciones de Plataforma. “Mientras tanto, el paro se mantendrá indefinidamente”, reitera Antonio Llanos.

Varias empresas lácteas acordaron con Plataforma incrementar las tarifas, garantizando así la recogida de leche en las explotaciones



Según la conselleira de Transportes, se destinaron 8.698.942 de euros en subvenciones para la modernización de vehículos a empresas del sector del transporte de mercancías.

Resulta de especial complejidad las situaciones en las que participan las agencias de transporte. Y es que Plataforma apunta que, "muy a menudo", estas agencias descuentan "más del 25% de la cifra, ya ruinosa, que paga la cargadora. Esto ocurre a diario en las llamadas bolsas de cargas", confirman. De igual modo, Plataforma deja claro que "no está en contra de los operadores de transporte (agencias), que los hay buenos, regulares y malos, igual que en el colectivo de los transportistas; las buenas agencias son muy útiles al transportista". Las agencias y los transportistas comparten "un presente y futuro común", manifiesta el portavoz de la asociación.

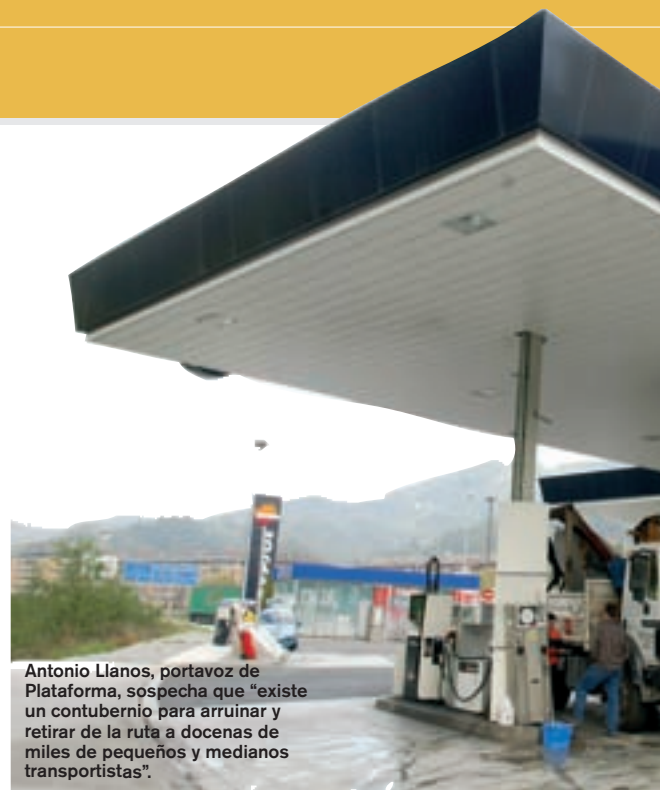
Otras asociaciones gallegas

Y mientras todo esto sucedía, ¿qué papel estaban jugando en el conflicto las otras asociaciones gallegas del transporte? Pues bien, Fegatramer (Federación Gallega de Transporte de Mercancías) y Fetram (Federación Empresarial de Transportes de Mercancías por Carretera de Galicia), las dos federaciones que integran el Comité Gallego de Transporte, órgano consultivo de la Xunta de Galicia en materia de transportes, se opusieron desde el principio al paro convocado por Plataforma, a la que califican como "reducido grupo de empresarios", alegando varias razones: "porque tendrá ninguna repercusión sobre el mercado de transporte estatal, pero sí causará daño a la economía y empresas de Galicia", además añadían que "las circunstancias no justificaban el paro patronal y en modo alguno este resolvería la situación".

Desde Apetamcor, Asociación Empresarial de Transporte de Mercancías por Carretera de Galicia, respetan y entienden la decisión de los transportistas que han convocado y secundado el paro, "ya que los problemas se están manifestando a la hora de repercutir en sus clientes los incrementos en los costes del transporte o evitando las habituales prácticas de dumping que se manifiestan frecuentemente en las cargas en retorno".

En Apetamcor son partidarios de "apelar a la responsabilidad de nuestros clientes cargadores para que, de forma individual o grupal, dialoguen y pacten con nuestros transportistas o, en su defecto, con sus organizaciones representativas, unas tarifas justas y razonables". Se trata de "tarifas que permitan a los transportistas repercutir la subida real y justa en los costes de explotación, de

Plataforma afirma que el paro continuará indefinidamente en tanto se no acepten pagar los costes mínimos de explotación del Observatorio de Costes y se constituya una mesa negociadora



Antonio Llanos, portavoz de Plataforma, sospecha que "existe un contubernio para arruinar y retirar de la ruta a docenas de miles de pequeños y medianos transportistas".

manera que se puedan garantizar idénticos patrones de calidad en el servicio, al igual que sucede en otros sectores en los que estás subidas están más asumidas", indican desde la asociación.

Frente a esta postura, Plataforma afirma que, individualmente, los transportistas no tienen capacidad de negociación "en condiciones de igualdad con prepotentes cargadores y operadores que les imponen precios ruinosos, por debajo de costes de explotación. La única posibilidad es la unión de los transportistas y la negociación colectiva". En palabras de Antonio Llanos, "los directivos de las asociaciones que promueven dicha postura, de negociar individualmente, saben muy bien que promueven una farsa, un subterfugio" para detener las reivindicaciones de los transportistas.

En todo caso, la realidad es que muchas asociaciones de transportistas están de acuerdo en la existencia de dumping, y del incumplimiento de los acuerdos firmados tras el paro de octubre de 2005. "Somos conscientes que este fenómeno -el dumping- se da con alarmante frecuencia, fundamentalmente en los retornos, y es necesario dar una respuesta eficaz a ello", informan desde Apetamcor. Tanto es así que en 2006, Fenadismer solicitó a Fomento la inclusión en la Ley de Transportes de un nuevo "tipo infractor que sancionara la contratación de transporte por debajo de costes, para evitar el dumping. De hecho, ya existen precedentes en Francia y Bélgica", explican fuentes de la asociación originaria de Orense.

Respecto a los convenios de 2005, Apetamcor indica que después de dos años, "temas de diversa índole que formaron parte de los acuerdos firmados tras ese paro de 2005, fundamentalmente la revisión automática del precio del transporte



en función del coste del gasóleo, y la no participación de los conductores en las operaciones de carga y descarga, en muchos casos no se han cumplido”.

Aeutransmer, Asociación de Usuarios del Transporte de Mercancías y Asimilados, que se ha mostrado contraria al paro convocado por Plataforma, manifestó recientemente que los observatorios de costes y precios del Ministerio de Fomento son un estudio cuyo objetivo es ayudar al transportista a calcular sus propios costes indicando la naturaleza de los mismos, “pero esos costes deben ser calculados por cada profesional o empresa para cada vehículo y cada viaje”. Y añaden que “constituirse en un precio mínimo de obligado cumplimiento” no es la finalidad de este estudio.

Plataforma responde a estas alegaciones explicando que “trabajar por debajo de costes de explotación es dumping. La UE tiene normativa anti-dumping, y a ella nos acogemos, igual que los transportistas italianos”. Según confiesa Antonio Llanos a TodoTransporte, “sospechamos que existe un contubernio para arruinar y retirar de la ruta a docenas de miles de pequeños y medianos transportistas que parece que molestan a los planes de la gran patronal y sus multinacionales”.

“Si esto llegara a suceder –continúa Llanos– los cargadores pasarían a pagar unos precios de transporte impuestos por un pequeño grupo de flotistas y multinacionales”, conformando un libre “mercado ficticio, al estilo de lo que ocurre con la telefonía, la electricidad o los carburantes”. Entonces no serían precios mínimos de coste de explotación, como reivindica Plataforma. Las consecuencias directas, un aumento generalizado de

precios; los beneficiarios, unos pocos accionistas y algunos plutócratas; los perjudicados, todos los ciudadanos en sus bolsillos”.

Papel de la Xunta

A todo esto, ¿qué papel está jugando el Gobierno autonómico en el conflicto? Desde Plataforma comentan que la conselleira de Transportes, María José Caride, “reconoce la existencia de precios mínimos de coste de explotación, definidos por el Observatorio de costes del Ministerio de Fomento, pero hace dejación de mandar cumplir estos precios que protegen a los transportistas gallegos. Alega libre mercado y libre competencia, y hace burla y desprecio de las propuestas de Plataforma”, a la que se refiere como “una minoría”.

La joven asociación de transportistas “exige normativa Europea anti-dumping”, si bien reconocen que “tal vez pueda existir controversia entre diversas normativas europeas”, apelan a la Comisión de Economía y Política Monetaria del Parlamento Europeo como “el cauce natural para interpretar y regular el mercado del transporte de mercancías por carretera”. Y muestran el deseo de que “los representantes políticos no fallen a los transportistas de mercancías de Europa ya que el transporte de mercancías es la base del mercado Europeo”.

Por lo que respecta al principio de libre competencia del mercado, el portavoz de Plataforma aclara que “no ocupa la máxima jerarquía de valores de la UE. Lo más importante son las personas. No es justo abocar a la ruina a decenas de miles de transportistas en aras de la libre competencia. Plataforma no lo va a tolerar. No se puede hacer un ídolo del susodicho principio de libre competencia. En este sector del transporte de mercancías por carretera, parece lógico armonizar el principio de libre competencia

En Plataforma manejan datos de seguimiento del paro “del 90% en las provincias de La Coruña y Lugo, y 50% en Orense y Pontevedra”, en las dos primeras semanas de febrero.



con la normativa anti-dumping, comenzando por las bolsas de cargas”, remata Antonio Llanos.

Sin embargo, no todo es ausencia de acción en la consellería. Recientemente se ha dado a conocer un nuevo plan de actuación en el que la Dirección General de Transportes está trabajando con el objetivo de mejorar la competitividad del transporte de mercancías por carretera en Galicia. Se trata del Plan de Acciones Inmediatas para el Sector del Transporte de Mercancías (Petragal), que, según fuentes de la Xunta, “nace con vocación de consenso con el sector, con el que se cuenta para aportar su visión de sus propuestas de medidas concretas a incluir en el mismo y que se implantarán de manera progresiva”.

transporte, con aplicaciones o planes específicos para cada uno de los modos de transporte” informan desde el gobierno autonómico.

“Plan fantasma”

Plataforma considera “el plan fantasma Petragal conjunto de generalidades y vaguedades sin concreción inmediata y además, sin financiación”. Se trataría de un plan “con la que la conselleira Caride pretende engañar a los transportistas gallegos”. Además, Plataforma exige que se ponga a “disposición pública la redacción actual de Pitgal y de Petragal”.

María José Caride compareció el 12 de febrero en el Parlamento regional para informar de las medidas que está impulsando su departamento para intentar mejorar la productividad en el transporte de mercancías. Caride explicó los presupuestos destinados al sector, según los cuales la Dirección General de Transportes cuenta este año con 72,3 millones de euros. Según la conselleira, esta apuesta “permitirá el avance cuantitativo y cualitativo de los resultados de un sector que representa prácticamente el 5 por ciento del PIB de Galicia”.

Asimismo, según informó la conselleira, del total de 10.051.454 euros otorgados como subvenciones para la modernización de vehículos, 8.698.942 euros (el 86,5%) fueron destinados a las empresas del sector del transporte de mercancías. Además, María José Caride destacó que esta línea de ayudas se verá incrementada durante este año, con una partida de 13 millones de euros que permitirá seguir en la senda iniciada el pasado 2007. Estas ayudas están destinadas, fundamentalmente, a la incorporación de nuevas tecnologías, avances medioambientales y fomento de la seguridad.

Paro pacífico

Un aspecto que no ha pasado desapercibido para nadie en medio de esta crisis ha sido la casi ausencia total de incidentes gracias, en parte, a los continuos llamamientos que desde Plataforma se ha hecho. “Reiteramos -una vez más- el carácter s y repudiamos cualquier tipo de violencia. Hacemos un nuevo llamamiento a la cordura de las empresas cargadoras y operadoras”, manifiestan.

“La Administración no suele reaccionar rápido y bien, ante pacíficas y justas reivindicaciones, por más razones, buenos argumentos y leyes que se expongan. Para que reaccionen y se ocupen de buscar soluciones, primero tienen que ver incidentes, bloqueos, daños a las personas y vehículos etc. Es triste pero es así. Es una pena y una vergüenza la desidia de los políticos y funcionarios responsables del transporte en Galicia”, consideran desde Plataforma.

Pablo Esteban



Varias asociaciones gallegas de transportistas están de acuerdo en la existencia de dumping, y del incumplimiento de los acuerdos firmados tras el paro de octubre de 2005.

Así, el pasado 30 de enero la directora general de Transportes, Mar Chao, mantuvo una reunión con representantes de las federaciones de transportistas de mercancías que forman parte del Comité Gallego de Transporte.

En esa reunión se acordó priorizar el fomento de las inversiones en activos y logística, el apoyo de la Administración a la calificación profesional del sector (favorecer la formación de los profesionales, implantación de nuevas tecnologías), y la optimización de la organización del mercado y la creación de un Observatorio de costes así como apoyar a las juntas arbitrales que ya están funcionando.

Este plan específico para el sector, es complementario de los resultados que se obtengan del Plan Integral de Transportes de Galicia, Pitgal. Este plan, que aún se encuentra en fase de redacción “dada su complejidad y amplitud”, señalan desde la consellería, “constituirá la primera planificación global de la totalidad del sector del