

EKONOMIA

ekonomia@deia.com

EL TRANSPORTE POR CARRETERA EN LA ENCRUCIJADA >



Los camioneros ven cómo la crisis está haciendo caer los volúmenes de carga y los precios pero no así los costes. El resultado es el cierre de cientos de empresas de transporte por carretera

La crisis y el gasóleo hundieron al transporte

► El transporte de mercancías por carretera en Euskadi ha visto desaparecer 1.662 empresas, un 15 %, desde 2007, según Hiru ► En el Estado han cerrado 19.000 compañías, afirma Fenadismer

XABIER AJA

BILBAO. El sector de transporte de mercancías por carretera en Euskadi pasa por uno de los momentos más duros en los últimos años. El descenso de actividad por efecto de la crisis económica, los altos precios de los combustibles y las intenciones de las administraciones de implantar más peajes han situado a las empresas con una rentabilidad mínima, máxime cuando tienen que negociar con clientes cada vez más grandes y en situación de imponer condiciones y tarifas a los transportistas. La situación se agrava si los transportistas de mercancías son autónomos o sea camioneros con un sólo vehículo.

El resultado de la crisis en el sector del transporte es demoledor. Se calcula que en Euskadi han desaparecido desde finales de 2007 a 2012 unas 1.662 empresas, 1.178 en la CAV y 484 en Navarra, según cálculos del sindicato de transportistas Hiru. En España la situación no es mejor pues han desaparecido unas 19.000 empresas, con datos de la patronal Fena-

dismar. Y la situación seguirá empeorando ya que los costes tienen visos de incrementarse con los cambios fiscales en curso y la posible implantación de nuevas tasas, léase euroviñeta, o de nuevos peajes en las autovías tal y como contemplan diferentes ejecutivos. En Gipuzkoa, en concreto, los autónomos ya están sufriendo una mayor presión fiscal debido al trato, supuestamente discriminatorio, que reciben los camioneros, ya que aunque tributen por módulos, pueden recibir liquidaciones paralelas que les hagan tributar con carácter retroactivo, como si estuvieran en estimación directa.

Por otra parte, en un sector muy atomizado con numerosos camioneros autónomos y pequeñas cooperativas, la negociación entre los transportistas y los clientes, cada vez más grandes por el proceso de fusiones de las multinacionales, es casi inexistente y los portes siguen evolucionando a la baja. La crisis implica menos mercancías a transportar lo que supone precios más bajos pero combinado con alzas de costes por el

gasóleo, las nuevas tasas e impuestos, y los futuros peajes.

SIN RENOVAR LA FLOTA El resultado es una destrucción de los márgenes lo que hace que los transportistas estén alargando la vida útil de los camiones y ya es normal que muchas empresas tengan la flota formada por vehículos con nueve o más

El precio del gasóleo pasó de costar 0,84 euros por litro a 1,38 y supone el 40 % del coste

años de vida frente a los seis de antes de la crisis. Según Asetravi, esto también va en contra de las empresas porque camiones más viejos suponen más gastos en combustible y en averías lo que incide negativamente en resultados acelerando el cierre de empresas.

Otro aspecto a destacar es que en Euskadi la crisis económica castiga

más al transporte *nacional* que a los viajes al extranjero ya que estos por mor del esfuerzo exportador de las compañías vascas están aguantando mejor pues la demanda es más firme. Según el documento *El transporte internacional de mercancías por carretera realizado por los vehículos españoles*, del Ministerio de Fomento, entre los años 2002 y 2007, el transporte internacional realizado por vehículos pesados del Estado representaba entre un 2,5 y un 3 % del total de las toneladas transportadas. Con la llegada de la crisis al derrumbarse la demanda interna española se ha incrementado el esfuerzo para vender fuera y el resultado es que estos porcentajes han ido creciendo: a un 3,2 % en 2008, al 3,5 % al año siguiente y el 4,1 % en 2010.

Por mercancía movida, en internacional se movieron alrededor de 62,5 millones de toneladas en 2005 y 67 millones en 2008, el máximo alcanzado. En 2009 bajó a 59,6 millones, pero en 2010 recuperó terreno y alcanzó los 64,3 millones de toneladas. Por el contrario, el transporte

interior ha ido perdiendo volumen de forma continuada desde 2007. De ahí que el internacional haya incrementado su cuota de participación en el global del transporte por carretera realizado por vehículos con matrícula del Estado.

En este contexto negativo las empresas, según la patronal vizcaína Asetravi, también están preocupadas por el estancamiento de la negociación colectiva. "En nuestro caso, afirman en Asetravi, el convenio finalizó en diciembre de 2009 y no hemos firmado el nuevo. De hecho hemos estado un año sin reunirnos pero con esta crisis las peticiones de los trabajadores son inasumibles porque la situación es mucho peor que la de 2009 y el no cumplir con la normativa legal de la reforma laboral, como piden los sindicatos, no lo contemplamos".

El futuro, según el sector vasco, pasa por un proceso de fusiones, "algo que ya se está produciendo" pero con reticencias porque muchas son empresas familiares que temen perder el control.

Las ayudas a la banca dividen a la UE
Rajoy pide que lleguen las ayudas mientras Alemania indica que no se recibirán este año y Francia se suma a la tesis española. **P.30**

EL TRANSPORTE POR CARRETERA EN LA ENCRUCIJADA

LA CIFRA

15 %

● **Menos empresas.** En Euskadi el número de empresas de transporte de mercancías por carretera se ha reducido desde 2007 a 2012.

PROPUESTAS

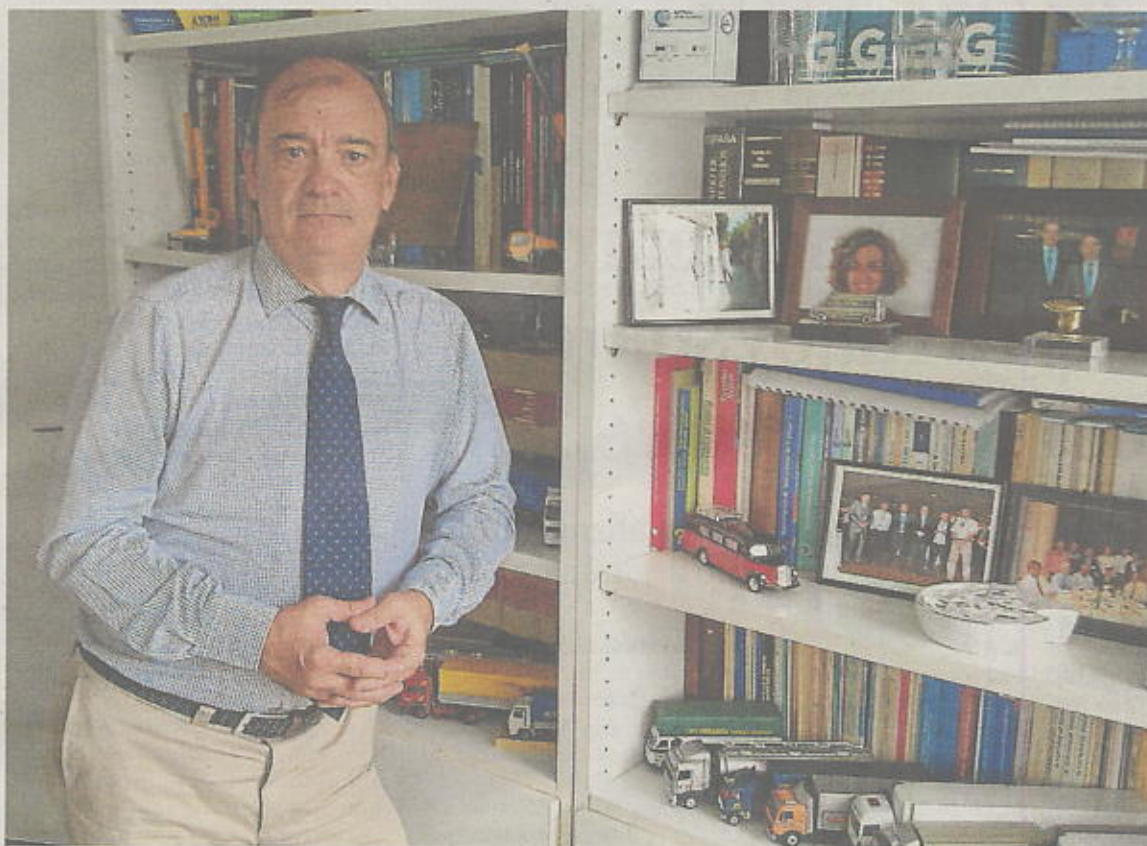
● **Gasóleo profesional.** Los camioneros se quejan del incremento de precios del gasóleo y defienden una revisión del concepto de gasóleo profesional ya que a partir de 2012 la cantidad que se devuelve en concepto de gasóleo profesional ha pasado de ser 1.450 euros por camión y año a 50 euros por camión y año, con lo cual prácticamente desaparece esta figura, según la patronal guipuzcoana Guitrans, cuando en otros países del entorno la devolución se mantiene en torno a los 3.000 euros, lo cual protege a las empresas que operan dentro de la legalidad.

● **Tarifas y plazos.** Los profesionales del camión insten en la necesidad de fijar un periodo de pago de 30 días, con una legislación similar a la Ley Perben francesa de 2006 y en la posibilidad de contar con unas tarifas que repercutan automáticamente los costes del gasóleo.

● **Peajes en autovías.** El sector rechaza en la actual coyuntura establecer peajes en las autovías y en todo caso propone que existan vías alternativas sin pago adicional.

ENRIQUE PÉREZ ORTIZ DE MENDIBIL

SECRETARIO GENERAL DE ASETRAVI



Enrique Pérez, secretario general de Asetravi, organización creada en 1977. FOTO: DEIA

“El transporte vasco da calidad europea a precios africanos”

El transporte de mercancías por carretera en Euskadi está sufriendo una crisis doble: Menos trabajo con peores precios y más costes

X. AJA

BILBAO. El sector de transporte de mercancías por carretera en Euskadi no pasa por uno de sus mejores momentos, según recuerda Enrique Pérez, el secretario general de Asetravi, que señala que en Bizkaia han desaparecido un 30 % de las firmas. **¿Cómo ven las expectativas del sector del transporte este año?**

La verdad es que lo vemos muy negro porque no se construye, no se fabrica, -buena parte de las acerías vascas están por debajo de su nivel normal de actividad-, las importaciones han bajado y, además, el consumo español está bajo mínimos. El resultado de todo ello es que hay menos mercancías para transportar y esto afecta negativamente al sector. Si hay más consumo, se distribuye más y se transporta más. Hay una relación directa **A la escasez de carga de trabajo se le suma los mayores costes de los combustibles.**

Aunque estos días los carburantes están a la baja, la realidad es que los precios del gasóleo pasaron de 0,84 euros por litro en marzo a 1,38 euro en mayo. Ha tenido una variación muy irregular en los últimos años pero al final el resultado es una

subida notable. Para una empresa de transporte de mercancías por carretera, el combustible suponía, antes de la crisis, un tercio de los costes totales y en la actualidad ha llegado a representar el 40 %.

¿Cómo han evolucionado las tarifas de los camiones?

Los precios del transporte han bajado sustancialmente. El recorte ha sido bestial pese a que se ha mantenido la calidad de servicio. El resultado es que, si se me permite la expresión, estamos prestando un servicio de calidad europea, de primera división, a precios africanos. Las empresas se están quedando sin márgenes pese a que los profesionales realizan una conducción preventiva para ahorrar combustible. **Hay asociaciones de transportistas que reclaman más puntualidad en el pago con plazos de 30 días**

Los plazos de pago se han desmarcado. Ahora el transportista está cobrando entre 100 y 180 días y esto

“Un 30 % de nuestras empresas ha desaparecido desde el inicio de la crisis”

“El combustible ha llegado a suponer el 40 % de los costes totales del sector”

es inasumible. En Asetravi pensamos que lo importante es que se cumplan los plazos pactados y que están en el entorno de los 90 días. Hablar de poder cobrar en 30 días, hoy por hoy, no es realista.

¿Están notando aumentos de la morosidad?

El problema no es solo que te paguen más tarde es que a veces no te pagan o te pagan menos de lo acordado. La morosidad se ha incrementado sustancialmente. El 99 % de las demandas antes las Juntas Arbitrales de Transportes son por reclamaciones de portes y en muchos casos las demandas son a empresas que ya han desaparecido. **¿Temen que se implante una nueva tasa con la euroviñeta para los camiones?**

Bueno, desgraciadamente, creemos que la euroviñeta va a ser una realidad. Va a llegar más pronto que tarde y hay que regular el cómo. Con esta realidad las asociaciones de transporte queríamos participar en la regulación, analizar cada tipo de vehículos. Nuestro planteamiento es que se primen los vehículos ecológicos y que ahorren combustible.

Hay territorios vascos que están defendiendo la posibilidad de implantar más peajes en las grandes vías de circulación. ¿Cómo ven esta posibilidad?

Un incremento de los peajes no es positivo para nuestro sector. En todo caso creemos que tiene que existir un itinerario alternativo gratuito.

EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE EN EUSKADI

NÚMERO DE EMPRESAS

CAV NAFARROA



FUENTE: HIRU

GRÁFICO: DEIA

en Euskadi. FOTO: EFE