

azpiegiturak

“Los cargadores imponen las tarifas; es muy raro que podamos negociar”

Sonia García, gerente de Transportes Dagase y presidenta de Asetravi

> TRANSPORTES

A mediados de febrero, Sonia García, gerente de Transportes Dagase, fue nombrada presidenta de la Asociación Empresarial de Transportes de Vizcaya (Asetravi), relevando en el cargo a Iñaki Errasti, quien ha liderado la organización los últimos 10 años. Sonia García, en la Junta Directiva desde 2012 –como tesorera y vicepresidenta–, mantendrá una línea continuista con los objetivos de la Asociación, pero intensificará su trabajo para defender los derechos de los asociados y afrontar los retos a los que se enfrenta el sector.

Durante el pasado año, por las carreteras del País Vasco se transportaron 69,6 millones de toneladas, un 24% menos que en 2016, según el Eustat; es la cifra más baja de la última década. ¿A qué cree que se debe esta caída?

La situación en el transporte no es como en otros sectores, que parece que comienza la recuperación. Aquí persiste la crisis; la contracción de la industria nos ha hecho mucho daño y numerosas empresas han desaparecido. Se ve más movimiento de mercancías, pero la rentabilidad es menor.

¿Existe demanda hoy en día para que surjan más empresas en el sector?

Lo que hace falta es que haya más actividad industrial, que se creen más empresas, pero no de transporte. Sí, quizás, que haya uniones, que las empresas se hagan más grandes para poder competir mejor. Pensábamos que con la crisis el transporte se reconvertiría, habría una selección... Pero continuamos con los problemas históricos del sector: la atomización y la competencia desleal.

¿Dónde está esa competencia?

Las empresas de transporte, que tienen almacenes, oficinas, flota de vehículos, chóferes en plantilla... no pueden competir con los autónomos, que trabajan con costes muy inferiores y márgenes con los que las empresas no pueden trabajar; además, también están las compañías de provincias limítrofes, que tienen costes laborales más bajos; las empresas extranjeras, etc.

¿Y qué se puede hacer frente a la atomización?

Desde la Administración siempre se ha tratado de solucio-



|| J. Blasco

nar este tema. Por ejemplo, en el borrador del nuevo Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT) contemplaba la obligatoriedad de disponer de tres camiones que sumaran 60 toneladas de carga útil para poder ser titular de una autorización de transporte de mercancías. Pero el Tribunal de Justicia de la Unión Europea acaba de echar abajo este requisito. Así que, como hasta ahora, cualquiera puede montar una empresa de transportes. No obstante, el Ministerio de Fomento parece que va a garantizar unas condiciones suficientemente exigentes para acceder al mercado, a través de la reforma del ROTT.

También los transportistas deberían hacer algo al respecto...

Sí, claro. Como he dicho, podrían unirse, formar sociedades, del tipo que sea; por ejemplo, cooperativas. Muchos transportistas autónomos han surgido de la crisis: han juntado un dinero, se han comprado un camión y se han echado a la carretera. Pero no calculan bien los costes y acaban trabajando a cualquier precio... Al final, muchos no aguantan y desaparecen, pero mientras han estado ahí han desestabilizado al sector. Necesitamos ser más grandes y más fuertes. Y la unión es una posibilidad.

Otro tema que preocupa, y que enfrenta a transportistas y cargadores, es la propuesta de incremento de la Masa Máxima Autorizada (MMA) de los conjuntos articulados de 40 a 44 toneladas.

“La atomización y la competencia desleal, problemas históricos del sector, continúan sin resolverse”

Nosotros no creemos que los problemas del transporte de mercancías por carretera se arreglen con las 44 toneladas. Merecería la pena si el mayor gasto que se generará, los mayores consumos... pudieran repercutirse a los cargadores, pero no va a ser así: tendremos más gastos y cobraremos lo mismo, o menos.

¿Y los megatrailers?

Esto es algo que está bastante parado. Algunas empresas ya disponen de estos vehículos, sobre todo las que trabajan con empresas de distribución. Pero yo creo que se han puesto los megatrailers en la carretera sin saber muy bien cómo iban a funcionar. Y yo no veo que sean muy rentables, si no puedes repercutir los costes que se generan, si tienen que circular en determinados momentos, en vías de gran capacidad...

A final, es un problema de costes y rentabilidad...

Las empresas de transportes tenemos muchos gastos: en infraestructuras; en vehículos, obligatoriamente cada vez más seguros y menos contaminantes; en formación de chóferes; en combus-

tible; en impuestos... pero luego no se pueden repercutir en el precio, porque son los cargadores los que marcan las tarifas. Es raro aquel con el que puedes negociar; lo habitual es que ellos las estipulen. Y, encima, cuando el gasoil sube, no puedes sacar el camión, porque pocos aplican la indexación del coste del combustible en el precio del transporte. Es obligatorio pero casi nadie lo hace. Y a todo ello hay que sumar los peajes, que seguimos pensando que son meramente recaudatorios. Y hay que pasar por ello porque, además, las administraciones nos impiden circular por carreteras públicas y nos obligan a ir por autopistas y pagar a las concesionarias. Tenemos la sensación de que somos un sector con el que es muy fácil recaudar.

¿Y qué medidas proponen para reactivar el sector, de manera que sea más eficiente y competitivo?

Entre otras cosas, que se cumplan las leyes. Hay normativa suficiente pero es necesario que la Administración haga cumplir la ley en temas, por ejemplo, como los plazos de pago, porque es vergonzosa la morosidad que hay en el sector, y en la indexación de los precios del combustible. Además, que no se nos obligue a circular por autopistas, que no se nos cargue con peajes y que se rebaje el baremo sancionador, que hoy en día resulta desproporcionado y muy gravoso ante faltas leves.

[Joserra Blasco]

Obras públicas

Bilbao Ría 2000 destinará este año 5,5 millones a obras

El Consejo de Administración de Bilbao Ría 2000 ha aprobado el presupuesto de la sociedad para 2018, que asciende a 5,5 millones de euros de inversión en obras. Para el presente ejercicio se ha previsto materializar ingresos por ventas de 15,08 millones, lo que permitirá seguir con el proceso de reducción de su deuda. Además, ha acordado sacar a concurso dos parcelas para viviendas, una en Garellano y otra en Barakaldo.

Adjudicadas las obras de la segunda fase del puente de Astiñene

El Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián ha adjudicado las obras de la segunda fase de reparación del puente de Astiñene a la UTE Freyssinet-Rodio por 603.263,48 euros y un plazo de ejecución de tres meses. La obra consiste en el refuerzo de las pilas mediante micropilotes que permitirán garantizar la estabilidad del puente, que podría reabrirse completamente entre junio y julio.

Vivienda

Bilbao instalará ascensores en 56 edificios de Irala



El Ayuntamiento de Bilbao, a través de la sociedad municipal Surbeha –encargada de gestionar la rehabilitación urbana de edificios y viviendas de la capital vizcaína– ha redactado el documento técnico del Plan Especial de Accesibilidad en el barrio de Irala. En total, 56 edificios con graves carencias de accesibilidad recibirán la ayuda y apoyo integral de la sociedad municipal para la instalación de ascensores.

El CES pide que el concepto 'residencial' se defina mejor en las ITE

El Consejo Económico y Social (CES) vasco ha elaborado un dictamen en el que considera adecuada la tramitación del Proyecto de Decreto por el que se regula la Inspección Técnica de Edificios en la CAPV y el Registro de Inspecciones Técnicas, si bien considera que la definición de 'uso predominantemente residencial' para los edificios de más de 50 años que deben someterse a las ITE "genera dudas y dificultades de comprensión respecto a su aplicación en inmuebles con otros usos, además del residencial".