



XIV CONGRESO NACIONAL DE EMPRESARIOS DE TRANSPORTE
ACTO DE CLAUSURA
INTERVENCIÓN DE D. MARCOS MONTERO RUIZ, PRESIDENTE DE LA CETM

Logroño, 5 de octubre de 2010

Sr. Secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda.

Sr. Delegado del Gobierno de La Rioja.

Sr. Director General de Transporte Terrestre.

Sr. Presidente de CETM LA RIOJA.

Estimados colegas de Anatrans, Asintra, Astic, Atfrie, Federación Valenciana, y de las Organizaciones Internacionales Anita de Italia y FNTR de Francia.

Saludo también a los representantes de Aecoc y Aeutransmer.

Sres. congresistas, ponentes, patrocinadores, expositores, sindicato CC.OO, medios de comunicación, amigos y amigas.

Empiezo recordando una cita del famoso físico Albert Einstein que dice: *"Hay una fuerza motriz más poderosa que la máquina de vapor, más poderosa que la electricidad y más poderosa que la energía atómica. Esa fuerza... es la VOLUNTAD"*.

Pues bien, lo que hemos vivido desde el miércoles hasta el día de hoy, en este XIV Congreso Nacional de Empresarios de Transporte, es un gran ejemplo de VOLUNTAD. Han sido días de intensas intervenciones. Por lo tanto, quiero, en primer lugar, tener un sincero reconocimiento a todas las personas e instituciones que a base de esfuerzo y VOLUNTAD han hecho posible este congreso.

Gracias a la implicación y la colaboración de todos, ha sido posible que a pesar de la crisis que estamos soportando, este congreso haya contado con vuestra asistencia y participación. Sin duda, esta presencia e interés son elementos que nos motivan y serán nuestra fuerza motriz en el futuro. El futuro se escribe cada día y para nosotros empieza hoy mismo.

Nuestro congreso, pretende ser un punto de encuentro, de trabajo, de ideas y reflexiones. Hemos analizado y debatido con rigor los temas que son de actualidad y preocupación para nuestro

sector, con el objetivo de definir una posición firme que nos permita seguir avanzando con éxito para el mejor desarrollo de las empresas de transporte de mercancías por carretera.

El TRANSPORTE es imprescindible para garantizar el bienestar de la sociedad en la que vivimos, que reclama una rapidez, calidad, seguridad, eficacia y competencia en el traslado de las mercancías, que sólo la combinación camión/carretera es capaz de resolver. Éste es quizá uno de nuestros mayores retos: conseguir que la fortaleza y el dinamismo de este sector estratégico, sea reconocido y respetado por toda la sociedad.

Por ello, necesitamos un nuevo marco normativo y fiscal, para que de verdad empiece a funcionar la unidad de mercado, respecto a los costes y los precios, unido a una política de inversiones e infraestructuras adecuadas a las necesidades actuales y futuras del sector.

La consecuencia de una crisis generalizada de tanta duración, es enfrentarnos a un mercado destrozado y completamente roto: exceso de oferta, escasa actividad, incremento de costes (en especial el combustible), morosidad, falta o nula financiación, competencia desleal y presiones sobre los precios ejercidas por muchos de nuestros clientes. El resultado es la desesperación y poner a un sector vital como el nuestro contra las cuerdas.

Por eso, durante este congreso se han debatido los innumerables problemas que tenemos en la búsqueda de posibles soluciones, en aspectos tan importantes como el análisis del entorno económico, la fiscalidad y los costes externos, las oportunidades de negocio ante los nuevos mercados, el futuro de las empresas de transporte, el impacto de la reforma laboral, la financiación de las empresas y los objetivos prioritarios de la política de transportes.

A partir de este momento, entraré en el fondo de lo que ha sido este Congreso, para ir aportando las conclusiones y reflexiones obtenidas sobre cada sesión de trabajo. Durante la primera jornada, dedicada a analizar la fiscalidad del transporte y los costes externos, contamos con la presencia de José María Quijano y Jesús Lauzurica, quienes expusieron su punto de vista sobre lo que nos depara el futuro inmediato en materia de fiscalidad en el transporte y tarificación por el uso de las infraestructuras, gasóleo profesional y céntimo sanitario.

Sobre estas intervenciones, resaltar que España está en el grupo de cabeza de la Unión Europea en cuanto a presión fiscal se refiere, con la mayor tasa de paro y con un sistema de módulos que en el caso del transporte distorsiona la competencia y los costes.

La aplicación de forma aleatoria, por parte de las Comunidades Autónomas, del mal denominado céntimo sanitario, con excepciones honrosas como es el caso de La Rioja, está provocando pérdidas de competitividad para el transporte y distorsión de la competencia entre regiones.

Sobre la Euroviñeta, destacar que su aplicación, ni es obligatoria, ni existe obligación formal de transponer la Directiva que la regula.

Por su parte, Jesús Lauzurica, Asesor de Impuestos Especiales de la Agencia Tributaria, habló de la modificación del Impuesto de Hidrocarburos y confirmó que la carretera continuará discriminada respecto a otros modos. Avanzó, además, que a partir de enero de 2013, el biodiésel comenzará a tributar como el gasóleo convencional y comentó que el céntimo sanitario se integrará en el nuevo impuesto sobre hidrocarburos.

En la tarde de ayer, asistimos a una interesante jornada de trabajo, sobre los nuevos mercados en el sector del transporte. El Presidente Ejecutivo de COFIDES, Salvador Marín, animó a nuestros empresarios a avanzar en la internacionalización, pues existen grandes posibilidades de éxito, y nos ofreció su apoyo y experiencia al respecto. Por su parte, Juan Miguel Márquez, responsable del ICEX, aseveró que a mayor exportación, mayor flujo de mercancías, asegurando que las empresas exportadoras tienden a ser más productivas. Por último, Luis Ángel Gómez, Director General de Norbert Dentressangle Gerposa, nos reveló las claves de cómo llegar a ser una empresa fuerte: innovación, especialización e internacionalización; asimismo, abogó por modificar la legislación de cara a combatir la morosidad mediante la acción directa con la posibilidad de reclamar al primer cargador y la instauración del pago a los 30 días. Escuchar sus experiencias, reflexiones e inquietudes, ha sido en mi opinión, valioso y debe hacernos recapacitar a todos.

Ya esta mañana, hemos tenido una interesante intervención del Consejero de Obras Públicas, Política Local y Territorial del Gobierno de La Rioja, Antonino Burgos, quien nos ha informado de la enorme importancia que tiene el transporte de mercancías por carretera en la economía Riojana. Prueba de ello es su oposición a la aplicación de nuevos gravámenes, el esfuerzo inversor en la construcción de nuevas infraestructuras de transporte, y su apuesta por el desarrollo de la formación profesional en el sector.

A continuación, se ha celebrado una interesante mesa de encuentro y debate sobre los problemas de financiación en el transporte de mercancías por carretera. Antonio Montero, Borja de Torres y Antonio Amarillo, en representación de los empresarios de transporte, describieron a la perfección las dificultades de financiación por las que atraviesan nuestras empresas, mientras que Pedro

Ignacio Goy, Rafael García-Ovies y Fernando Nieto, aportaron su punto de vista sobre cuáles pueden ser las principales iniciativas para la superación de estos problemas. Esperemos que lo veamos pronto materializadas en un mayor y mejor acceso a la financiación, que tanta falta le hace a un sector, que además, como ha quedado claro en esta mesa, CUMPLE Y PAGA sus deudas.

A continuación, hemos contado con la presencia del Vicesecretario General de la Confederación Española de Organizaciones Empresariales (CEOE), Alberto Nadal, quien ha identificado los desafíos de las empresas españolas y las principales dificultades que atravesamos en nuestro sector, a pesar de ser una actividad esencial para el desarrollo económico de España y de la Unión Europea. Alberto Nadal, también analizó el impacto de la reforma laboral, explicando los males endémicos, que padece desde hace décadas, nuestro mercado de trabajo y la necesidad de profundizar en las reformas laborales que está llevando a cabo el actual Ejecutivo. La disminución del paro y la mejora de nuestro mercado de trabajo, no sólo dependen de las reformas laborales, que aunque son un requisito ineludible para erradicar las altas tasas de desempleo y de temporalidad, necesitan obligatoriamente de una reactivación de la economía, que en su opinión se producirá a finales de 2013, siempre y cuando el Gobierno continúe con las reformas estructurales, incluyendo el adelgazamiento de la Administración Pública.

Miguel Pereira, Director de Relaciones Laborales de la CETM, analizó la incidencia que la reforma laboral está teniendo y va a tener en el futuro próximo en el transporte de mercancías por carretera, y apeló a la responsabilidad de los interlocutores sociales del sector, asociaciones empresariales y sindicatos, para afrontar el desarrollo de nuestra negociación colectiva, que se encuentra prácticamente paralizada, y a la que se le presentan grandes retos en unos meses, derivados de la reforma de la negociación colectiva acometida por el Gobierno.

Con las intervenciones de Francisco Corell, Juan Ignacio Gisbert, Dulsé Díaz, José María Bonmatí y Mikel Larrea, se ha realizado un repaso de la actualidad más reciente y de las claves del futuro del mercado de transportes.

Los ponentes han abordando aspectos de vital importancia para la viabilidad de las empresas, coincidiendo en que solo una reforma legislativa en profundidad, que atienda las necesidades del sector, provocará una recuperación de las condiciones del mercado y sentaría las bases de un crecimiento sostenible.

En la última Jornada de Trabajo, se ha analizado el futuro de la Política de Transportes y las principales modificaciones de la LOTT y el ROTT. En primer lugar, ha sido el Presidente del CNTC y Vicepresidente de la CETM, Ovidio de la Roza, quien ha intervenido para defender con acierto, los principales motivos para fomentar el desarrollo del transporte de mercancías por carretera, al que calificó como un sector de actividad esencial para el desarrollo económico y social de España. Ovidio nos ha recordado los aspectos positivos de la próxima modificación de la LOTT, pero también ha sido crítico sobre los asuntos que, a su juicio, deben introducirse, entre los que destacaría, la necesidad de modificar el Baremo Sancionador, con la bonificación del 50% por pronto pago, en consonancia con la Ley de Seguridad Vial; la eliminación de la cláusula "salvo pacto en contrario" de la Ley del Contrato de Transportes a efectos de la revisión del precio del transporte, en función del coste del combustible; el pago obligatorio a 30 días, y la introducción de la "Acción directa", en las reclamaciones a los clientes, entre otras medidas.

Finalmente contamos con la presencia del Director General de Transporte por Carretera, Joaquín del Moral, a quien agradezco especialmente su presencia. Ha llegado al sector en un momento de dificultad máxima, pero su intervención demuestra que está al corriente de que la situación actual de nuestro sector que necesita la aplicación de medidas urgentes. Sabes Director que valoramos tu compromiso de colaboración con el sector y que por nuestra parte, desde la CETM, seguiremos dedicando esfuerzo y trabajo en defensa de los intereses legítimos del sector.

Es un honor para la CETM que nos acompañe en la clausura de este Congreso el Secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, y el resto de autoridades autonómicas, y nacionales.

La delicada situación y el momento crítico que viven nuestras empresas, independientemente de cuál sea su tamaño, nos obliga a trabajar todavía más, si cabe, en la búsqueda de soluciones que aceleren nuestra recuperación. Nos queda mucho esfuerzo en común por hacer, pero le garantizo, Señor Secretario de Estado, que en la CETM seguiremos colaborando con honestidad mientras encontremos respuesta y soluciones a nuestros numerosos problemas.

Los empresarios de transporte no vamos a asistir resignados a ver la desaparición silenciosa, durante esta crisis, de más de 23.000 empresas y 94.000 vehículos, incluyendo pesados y ligeros. Alzaremos nuestra voz para exigir todas las reformas necesarias, que nos permitan salir de esta grave situación para revitalizar nuestro sector y poder crear riqueza y empleo, con nuevas iniciativas que nos garanticen el bienestar que el servicio que prestamos a toda la sociedad.

En mi opinión, el resumen de este Congreso quedaría incompleto si nos fuéramos a casa sin que todos sepamos cuál es el criterio y la posición de la CETM respecto a los asuntos de vital importancia y a ello me voy a referir a continuación:

Euroviñeta: Sigue siendo un problema que nos preocupa, a pesar de que la propia Ministra continúa manteniendo el criterio de su no aplicación en las autovías españolas. Para los empresarios de transporte es una cuestión de principios, ya que consideramos que la Euroviñeta, sería una medida injusta para nuestro sector, y no estamos dispuestos a que el mantenimiento de las infraestructuras sea a nuestro cargo, mientras se siguen subvencionando otros modos de transporte menos eficientes, para que compitan con nosotros en una situación de ventaja. En este sentido, apelamos al sentido común y a los acuerdos alcanzados con el sector, para evitar problemas que podrían ocasionar consecuencias imprevisibles.

Intermodalidad: Vaya por delante que coincidimos en la necesidad de modernizar los actuales sistemas ferroviario y marítimo de mercancías, lo que será, sin duda, en el caso del primero, un trabajo complicado y difícil, como consecuencia del retraso histórico del que se parte tanto en infraestructuras, como en rentabilidad y calidad de servicio. También quiero aclarar que el sector del transporte de mercancías por carretera no ve a estos modos como competidores, sino como colaboradores necesarios.

Pero no se llamen a engaño. Deben tener claro que los cargadores ya hace mucho tiempo que están eligiendo cómo y quién transporta sus mercancías, en base a criterios empresariales indiscutibles, como el coste, el servicio, la regularidad, la eficiencia y la flexibilidad. Créame que no es casualidad, que el 85% de las mercancías sean transportadas por carretera y en un camión.

En consecuencia, no compartimos criterios que pretendan condicionar o limitar el transporte de mercancías por carretera. Queremos un trato proporcional al del resto de los modos en política de inversiones e infraestructuras.

No permitiremos en el futuro la falta de retorno de las inversiones realizadas por el Estado, ni que el déficit de productividad de un sector se cubra a cuenta de los Presupuestos Generales del Estado, o lo que es lo mismo, que los paguemos entre todos los españoles.

Restricciones al tráfico: Necesitamos acabar, de una vez por todas, con las restricciones genéricas a la circulación, permitiendo el tráfico permanente de los vehículos a través de corredores de alta capacidad.

Pesos y dimensiones: Para evitar la pérdida de competitividad del transporte de mercancías español en su desarrollo europeo, no podemos cerrar los ojos a las modificaciones que están realizando países vecinos. Es necesario y pedimos la colaboración de nuestro Gobierno para la armonización de pesos y dimensiones dentro de la UE.

Combustibles: El aumento descontrolado de su precio, ha tenido incrementos de más del 65% entre los años 2009 y 2012. El sobrecoste es inasumible para nuestras empresas en las actuales condiciones del mercado.

La CETM ha denunciado públicamente la falta de competencia en el mercado de los carburantes, para que se investigue el precio del combustible antes de impuestos y los márgenes de comercialización de las petroleras, que se sitúan entre los más altos de la UE. ¿Qué motivo existe para que la bajada de precio del petróleo Brent no se repercuta en la misma medida y con la misma celeridad con que lo hacen sus subidas?

Céntimo Sanitario: El céntimo sanitario está provocando una grave distorsión de la competencia entre empresas situadas en distintas CC.AA. Debe eliminarse, incluir su importe en el Impuesto de Hidrocarburos y devolverse íntegramente al sector mediante la figura del gasóleo profesional.

Normativa y Política de Transportes: Solicitamos la modificación urgente de la Ley de Contrato de Transporte, sin posibilidad de pacto en contrario en las revisiones por la variación del coste del gasóleo, y normalizar el plazo máximo de pago obligatorio a 30 días, estableciendo a su vez sanciones por incumplimiento.

Además, nos urge y lleva mucho retraso, la reforma de la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre (LOTT) en aspectos tan relevantes como el baremo sancionador, la limitación de la responsabilidad objetiva del empresario en determinadas infracciones, y la reducción de un 50% del importe de las sanciones por pronto pago, en equiparación a la Ley de Seguridad Vial.

También existen otros puntos dentro de la reforma de la LOTT sobre los que hemos manifestado nuestra disconformidad, como son: la incorporación al mercado de los vehículos de hasta 3'5 toneladas y la regulación de las actividades auxiliares y complementarias, que esperamos sean reconsiderados por el Ministerio ya que suponen ir mas allá de las reformas necesarias para el buen funcionamiento del sector.

Régimen de módulos: La CETM siempre se ha manifestado partidaria de la neutralidad impositiva entre las distintas figuras empresariales, lo que eliminará distorsiones de la competencia y de los costes, y corregirá prácticas irregulares que se están produciendo al amparo de estas diferencias. Consideramos que la reciente modificación fiscal del régimen de módulos no es suficiente, ni por la cuantía, ni por la inclusión de un periodo transitorio de adaptación hasta terminar finalmente con el sistema, incorporando a todas las empresas al régimen general.

Y antes de finalizar, qué puedo decirles a vosotros, queridos amigos y amigas transportistas.

Nos toca ahora reflexionar y poner en marcha todo lo que hemos escuchado y aprendido durante los últimos días, en este congreso que ahora se cierra. Quiero compartir con todas y todos vosotros un atisbo de esperanza hacia el futuro.

Somos un sector vital para el desarrollo de España, con empresarios capaces de vencer esta crisis. Sois, somos, porque lo hemos demostrado hasta la saciedad, trabajadores incansables, emprendedores, capaces de innovar, de cambiar de mentalidad, e incluso de colaborar entre nosotros.

Un sector luchador como el nuestro, sufre pero al final vence. Aún nos quedan sacrificios, pero estoy seguro de que saldremos adelante. OJALA QUE SEA MÁS PRONTO QUE TARDE.

No podemos fallar a nuestras empresas y trabajadores. No podemos fallarnos a nosotros mismos. Tenemos un futuro de esperanza, no tengo duda de ello, si todos remamos en la misma dirección, con respeto y con inteligencia, manteniéndonos unidos frente a la crisis. Revaloricemos la noble función de ser empresario de transporte.

Señor Secretario de Estado, muchas gracias una vez más por el esfuerzo que ha tenido que realizar para estar hoy aquí con nosotros.

Señoras y Señores, queridos amigos y amigas, os deseo a todos un feliz regreso a casa, muchas gracias de nuevo a todos y hasta la próxima.