

## «La crisis y el gasóleo nos llevan a los transportistas guipuzcoanos a la ruina»



**Ignacio Cepeda. Presidente de Guitrans.**

**«En los tres últimos años hemos perdido 595 empresas y 2.600 empleos en el territorio».**

Corren malos vientos para la economía. Y lo peor es que nadie se atreve a pronosticar para cuándo veremos el final del túnel. Por si no bastara con la que está cayendo, ahora llega el encarecimiento del precio de los combustibles, en esta ocasión por culpa de la depreciación del euro con respecto al dólar y por la incertidumbre existente sobre Irán. Uno de los sectores más afectados por este hecho es el transporte, cuyos problemas detalla el presidente de la patronal guipuzcoana Guitrans, Ignacio Cepeda.

**- A la práctica desaparición de la subvención al gasóleo profesional se une ahora el encarecimiento del precio de los combustibles. Y todo ello en plena crisis económica. Parece la Ley de Murphy...**

- Sí, es cierto, el precio del gasóleo está por las nubes y ya nos encontramos en máximos históricos. Si a esto le añadimos que prácticamente nos han eliminado el gasóleo profesional desde el pasado día 1... Porque la cantidad que se nos devuelve por este concepto ha pasado de 1.450 euros por camión y año a tan sólo 50 euros, cuando en otros países del entorno se mantiene alrededor de los 3.000 euros. Entre una cosa y otra, el gasóleo se nos ha encarecido 0,182 euros por litro, más de 30 de las antiguas pesetas; por lo que en un consumo de unos 50.000 litros por año de media supone un coste añadido por camión de unos 9.100 euros. Y, por si no bastara todavía, a todo esto hay que añadirle el llamado 'céntimo sanitario' que ya aplican algunas autonomías a los precios de los combustibles.

**- ¿Y cómo está la situación fuera de España?**

-Todos los países europeos excepto Dinamarca, Finlandia, Grecia, Italia y Portugal tienen un precio del gasóleo antes de impuestos inferior al de España. En Francia, es de 0,713 euros mientras que en España es de 0,762, casi cinco céntimos de diferencia. ¿Por qué es más caro el producto refinado aquí que en otros países del entorno...?

**- ¿En qué medida les afecta?**

-El problema más grave al que se enfrenta el transporte es su falta de rentabilidad, que impide no sólo la inversión en el sector y su modernización, sino la propia

supervivencia de las empresas, que ven cómo suben los costes sin posibilidad de incrementar en igual medida los precios. Además, la crisis ha traído una fuerte reducción de la demanda de transportes, sobre todo a partir de septiembre del pasado año, a lo que hay que sumar el aumento constante del precio del gasóleo. Todo ello está llevando a las empresas del sector a la ruina. Por eso pedimos que se regule un gasóleo profesional que permita a las empresas asumir de forma razonable la fluctuación del precio.

#### **- ¿Tanto les está castigando la crisis?**

-En el último trimestre de 2011 Francia y Alemania frenaron en seco sus compras, lo que ha supuesto un verdadero mazazo para la economía española y guipuzcoana en particular, y para nuestras empresas. Nuestros camiones transportan menos toneladas y con mayores costes, lo que resulta insostenible. Entre 2008 y 2009, en Gipuzkoa sufrimos un descenso del 21% en las mercancías exportadas por carretera y del 9% en las importadas. Aunque en 2010 hubo un repunte, la tendencia en 2011 fue negativa, con un segundo semestre nefasto. El transporte estatal está en una situación grave por la falta de cargas y las empresas de transporte internacional tienen que pasar hasta cuatro y cinco días a la búsqueda de viajes de retorno, con el sobrecoste que ello supone.

#### **- ¿Y en el plano laboral...?**

-En el ámbito laboral, Gipuzkoa cuenta con uno de los convenios colectivos más altos del Estado y parte de Europa. Como estamos junto a la frontera con Francia y con el resto de Europa, nuestras empresas de transporte tienen que competir con transportistas de otros países que tienen costes laborales mucho más bajos. ¿Cómo competir si una doble tripulación con conductores de otros países es menos costosa que un solo conductor de aquí?

#### **- ¿Han tenido muchos cierres de empresas y recortes de empleo?**

-Desgraciadamente así ha sido y así continúa de forma inexorable. En los tres últimos años hemos perdido en Gipuzkoa 595 empresas, algunas de ellas emblemáticas, y unos 2.600 empleos. En el conjunto del Estado, la situación no es mejor, pues en ese mismo periodo se han cerrado más de 21.000 empresas y destruido unos 130.000 empleos.

#### **- ¿Cómo van las reivindicaciones históricas del transporte?**

-Continúan siendo eso, reivindicaciones, pues la Administración nos está machacando. Seguimos solicitando la modificación del baremo sancionador que se aplica en España, que consideramos abusivo, desproporcionado y muy superior al de otros países del entorno. También pedimos que se elimine la responsabilidad objetiva, que hace responsable al empresario de todas las infracciones cometidas por sus conductores en materia de transporte. Y que se equiparen a otros países, como Francia, por ejemplo, las sanciones a empresas y cooperativas ilegales, que trabajan a precios por debajo de costes. En el país vecino, las sanciones por este motivo pueden llegar a 30.000 euros y un año de prisión y no pueden volver a ejercer en el transporte, mientras que en España los ilegales son sancionados sólo con 4.600 euros como máximo y pueden seguir trabajando con sólo cambiar de autonomía y de razón social. Precisamente, la eliminación del gasóleo profesional favorece a las empresas ilegales, que no lo percibían antes. Es un problema muy grave, pues se calcula que hay unos 12.000 vehículos en España en esta situación, que no pagan impuestos y aplican tarifas más bajas.

**- ¿Al menos, se ha resuelto el problema de la morosidad en el pago de facturas por sus clientes?**

-En el Estado tenemos una Ley de Morosidad que no funciona. Y vuelvo a poner el ejemplo de Francia. En el país vecino está en vigor una ley que obliga a quienes contratan a un transportista al pago de las facturas en 30 días, con fuertes sanciones por vía penal en caso de que no se respeten los plazos. Y el que no cumple, es castigado. En España, la ley fija varios tramos y establece que ahora se pague en 75 días, pero te pueden pagar a 100 o 120 días, y no pasa nada. Porque si lo llevas a los tribunales, encima te cuesta dinero y pierdes un cliente. Esta situación requiere actuaciones contundentes. Si aquí contásemos con una ley como la francesa, dispondríamos de más tesorería. Como no es así, ¿qué sucede?; que dependemos de las entidades financieras, que no dan facilidades de crédito y tampoco ayudan en nada al sector.

**- ¿También se quejan de los bancos?**

-En su conjunto, las entidades financieras tienen una importante deuda con los gobiernos que han acudido a su rescate en momentos difíciles. Por eso se les debe exigir que respondan con responsabilidad y primen la necesidad de impulsar proyectos empresariales que generen empleo y riqueza. Creemos que es urgente y vital que la Administración establezca mecanismos que obliguen a bancos y cajas a atender, en condiciones razonables, las necesidades de financiación de las empresas. Estamos atrapados entre la falta de financiación y el largo plazo en el cobro.

**- ¿Qué le piden a las instituciones públicas?**

-Necesitamos el respaldo de las administraciones públicas; desde Bruselas a los gobiernos estatal, vasco y territorial. Modifiquemos lo que no se ha hecho bien y copiemos lo que funciona en otros países. Deben tomar conciencia de que nos estamos quedando sin un tejido como el del transporte, que es vital para el desarrollo de un país. Si nos lo cargamos, se irá fuera y perderemos riqueza y puestos de trabajo.

**BAREMO SANCIONADOR**

«Seguimos pidiendo su modificación porque es abusivo y superior al de otros países»

**MOROSIDAD**

«La ley española no funciona, sigue habiendo demoras en los pagos y no pasa nada»

**FINANCIACIÓN**

«La Administración debe obligar a los bancos a atender las necesidades de las empresas»

## «Sería un error no hacer el Centro del Transporte en Gipuzkoa»

### - ¿En qué fase se halla actualmente el proyecto del futuro Centro Integral del Transporte que se iba a construir en Astigarraga?

-En la reunión que mantuvimos a finales de octubre con la nueva diputada foral de Movilidad e Infraestructuras Viarias nos comunicó que este proyecto está en fase de revisión debido a la fuerte caída de la recaudación fiscal que sufre la Diputación por culpa de la crisis. La diputada nos habló también de la conveniencia de buscar otras ubicaciones en otros territorios con menos problemas orográficos, como sería la llanada alavesa. Este nuevo planteamiento nos parece un grave error.

### - ¿Por qué?

- Porque se perderían muchos de los tráficos procedentes de Europa que se dirigen hacia la Cornisa Cantábrica siguiendo su recorrido por la AP-8. El enclave de Astigarraga, ofrecido por el anterior Gobierno de la Diputación, con acceso directo al segundo cinturón y conectado con todas las arterias principales del territorio, es de una importancia decisiva y como tal hay que tratar el proyecto. Asimismo, el nuevo centro integral daría los servicios que necesitan los profesionales del transporte (aparcamiento en condiciones de seguridad, hotel, supermercado, centro de formación, taller...), dignificando sus condiciones de trabajo, y generaría puestos de trabajo e ingresos a las arcas públicas vía impuestos directos e indirectos. Además, tal y como le manifestamos a la diputada foral, hay posibilidades de obtener financiación de la Unión Europea, que ha fijado los criterios de prioridad de la red transeuropea de transporte definiendo el Corredor Atlántico como de vital importancia. Y le ofrecimos toda nuestra colaboración para llevar adelante el proyecto original.

### - En cuanto a los peajes, no tendrán que pagarlo en Etxegarate...

-En este tema sí nos han hecho caso y las nuevas Juntas Generales acordaron no establecerlo a partir del 1 de enero de 2012, como estaba previsto. A este respecto, quiero destacar que el sector del transporte de mercancías guipuzcoano aporta a la Hacienda foral 87 millones de euros sólo a través del Impuesto de Hidrocarburos, la mitad del presupuesto destinado por la Diputación al Departamento de Infraestructuras Viarias en 2010. Esta cantidad ya justifica por sí misma el uso que los camiones guipuzcoanos hacen de nuestras carreteras. Y a eso tenemos que añadir que también pagamos los impuestos de Sociedades, IRPF, IBI, módulos, matriculación, circulación, IVA, ITV, tacógrafo... Una empresa de transporte de un vehículo abona al año 23.000 euros sólo en impuestos. Creo que los transportistas pagamos más que suficiente. ¿Qué hacen con el dinero que recaudan?

-...

-Asimismo, seguimos solicitando a la Diputación que se respete el acuerdo alcanzado con el Gobierno Vasco en el año 2000, para que «ningún transportista residente en el País Vasco pague más por IRPF que uno del Estado». Acuerdo que se ha vulnerado con la aplicación, exclusivamente en Gipuzkoa, de liquidaciones paralelas a autónomos que tributan en módulos. Esto supone un agravio comparativo, pues nos obliga a competir en inferioridad de condiciones.