

INTERVENCIÓN ASAMBLEA GENERAL OVIDIO DE LA ROZA, Presidente de la CETM Madrid, 26 de junio de 2015

Estimadas autoridades, representantes de los medios de comunicación, señoras, señores, queridos amigos, muy buenos días a todos y muchas gracias por acompañarnos.

Hoy es para mí un día muy especial, pues tengo el placer de presidir por vez primera la Asamblea General de la Confederación Española de Transporte de Mercancías.

El pasado 25 de marzo asumí la presidencia de la CETM, con un doble y encontrado sentimiento: el **agradecimiento por la confianza** que se ha depositado en mi persona, y el **compromiso y la responsabilidad** que ello comporta. No os ocultaré que esta situación no estaba en mis planes personales y de futuro, todo lo contrario, pero el abandono voluntario de la presidencia, por parte de **Marcos Montero**, y la insistencia tanto de la Junta Directiva como del Comité Ejecutivo, me impelieron a aceptar el cargo, que voy a desempeñar con ilusión, dando lo mejor de mí mismo, pero con un ingrediente fundamental: vuestra ayuda, colaboración y, sobre todo, **participación**, que desde este momento os solicito. Sin ella, de nada valdrán ni mis esfuerzos ni los de nuestra Junta y Comité ejecutivos. Un recuerdo a Manolo García Abárzuza, Alfredo Irisarri, Manolo Monfort y Marcos Montero, marcaron etapas de enorme relevancia para el sector y la CETM.

Ser la **primera organización de empresarios de transporte de mercancías por carretera no solo de España, sino de Europa**, conlleva sin duda múltiples obligaciones porque, además, somos el **"reflejo"** en el que se refleja un sector con graves carencias y excesivas presiones. En consecuencia, de nosotros se espera, además de trabajo y dedicación, **soluciones tangibles**.

A tal fin, debemos establecer un **ambicioso Programa**, dotado de los mejores medios humanos, técnicos y económicos a nuestro alcance, capaz de conseguir nuestros objetivos que, a mi juicio, deben centrarse en un doble aspecto de funcionamiento: Interno y Externo.

FUNCIONAMIENTO INTERNO

No queremos ser un gigante con los pies de barro. Hemos realizado cambios significativos en nuestra "casa", que ahora debemos consolidar y acrecentar, adaptándonos a los nuevos tiempos, a los nuevos mercados, a las nuevas formas de trabajar; tenemos que "inventar" nuestro futuro, sobre la base de nuestra experiencia y conocimientos.

Es preciso mejorar, y vamos a hacerlo cuanto antes, nuestro modelo asociativo, rejuvenecer nuestros órganos de gobierno, reforzar nuestros cuadros profesionales y aplicar **nuevos métodos de financiación y de gestión**, de forma que den respuestas al enorme y heterogéneo conglomerado de empresas e intereses que agrupa nuestra Confederación, desde los empresarios autónomos hasta las grandes flotas de todo tipo de especialidades.

Ser **más fuertes, influyentes y respetados**, pasa inexorablemente por estar **más unidos que nunca**, para que nada ni nadie merme nuestra competitividad y rentabilidad. Es hora de que el sector, **nuestras organizaciones territoriales y nacionales, pongamos en valor nuestro trabajo y dedicación**. Esta es la fórmula resistir las presiones, para decir NO a intereses **espúrios** que solo buscan su propio beneficio.

Trabajemos sin complejos en nuestras negociaciones con las administraciones, los clientes, los sindicatos..., demostrando nuestra fortaleza en todo momento, **de forma racional y hasta contundente si fuera necesario**. Si los cargadores o los constructores han creado sus lobbies, con más motivo debemos transformarnos en un **grupo de presión**, pues somos uno de los **principales sectores estratégicos** de la economía nacional. En España y en Europa unir fuerzas ante la inutilidad de la IRU en defender nuestros intereses.

Me preocupa, quizás antes que nada, el futuro de la **FORMACIÓN**, porque es un pilar fundamental en nuestra actividad. La nueva normativa al respecto trae no pocas incertidumbres, que es preciso despejar cuanto antes. Somos un **modelo** de gestión, buen funcionamiento, eficacia y **transparencia** (algo que quiero recalcar especialmente). Contamos con un Centro de Formación pionero y único en Europa por sus características, pero debemos potenciar aún más la formación y centrar nuestros esfuerzos en conseguir que esta **profesión sea más atractiva para los jóvenes, los necesitamos para consolidar nuestro futuro**.

La **COMUNICACIÓN** es otro de los parámetros fundamentales en esta nueva etapa. Para empezar, he reforzado nuestro Departamento con la incorporación de un reconocido profesional del periodismo. Además de implantar y conseguir que **la CETM sea una imagen de marca a nivel nacional**, los planes previstos incluyen mejorar la comunicación interna y externa, la realización de estudios, informes, estadísticas, jornadas técnicas, incorporación a las redes sociales... Y me gustaría **pedir a los medios de comunicación que no sean parcos en sus críticas y opiniones**, en la seguridad de que nos ayudarán a trasladar a la opinión pública nuestras inquietudes de la mejor forma posible.

El objetivo va más allá de **dignificar nuestra profesión**. Quiero que la **opinión pública** mire con otros ojos a nuestro sector, que reconozca en él **a un aliado que le procura bienestar** y que destierre para siempre esa imagen que no nos hace justicia.

FUNCIONAMIENTO EXTERNO

¿CÓMO ESTAMOS? ¿QUÉ PREVISIONES ECONÓMICAS TIENE NUESTRO PAÍS?

Los datos macroeconómicos "destilan" optimismo. Una previsión de crecimiento de un 3% en el PIB; un repunte del consumo de un 4% y de un 6,4% en la inversión; un fuerte aumento de las matriculaciones y una moderada contención en el precio del combustible; cifras que auguran una **subida en la demanda de transporte del 6% para este año**.

Sin embargo, la realidad es tozuda. **Seguimos en respiración asistida**, somos un sector con poco músculo financiero, sin liquidez, alto riesgo, mínima rentabilidad y una morosidad que se ha reducido, pero que mantiene en 82 días el plazo de cobro.

A pesar de la **desaparición de 30.000 empresas y más de 90.000 empleos**, nuestro mercado continúa siendo disperso, atomizado, débil. Por ello no somos capaces de trasladar nuestros costes a **cargadores y determinados operadores sin escrúpulos**, quienes han hecho de los **tenders** o "subastas de cargas" y de la subcontratación, **herramientas legales pero poco éticas para seguir envileciendo los precios**.

Sí, los **CARGADORES**, nuestros apreciados clientes, con quienes hemos llegado a acuerdos como la firma de las normas RAL, con quienes queremos tener un **diálogo fluido y racional**, en el que **ambas partes ganen** defendiendo sus legítimos intereses, pero que deben **desterrar posiciones de fuerza al margen de sus "colaboradores"**, que es lo que somos. Afortunadamente, entre sus filas he encontrado a gente seria, a empresarios como nosotros que piensan que **abocarnos a la baja rentabilidad, a la ruina de nuestras empresas, es hacerse el "harakiri" a corto plazo**, pues ni habrá vehículos ni un servicio eficaz que les atienda.

EL DEBATE DE LOS MÓDULOS

Enlazando con la actitud de nuestros clientes, quiero decir que ya comienzan a estar preocupados ante la **eliminación** del sistema de tributación por **MÓDULOS** el próximo 1 de enero. Y no es para menos, porque, **¿Quién dijo que los autónomos van a desaparecer con el cambio al Régimen General?** Con independencia de que se incremente o no la cifra de facturación anual, de 75.000 a 150.000 euros y de que se consideren autónomos "puros" a quienes posean un solo vehículo y lo conduzcan, esta afirmación es falsa; no pasa de ser una **"leyenda urbana" más**. Lo único cierto es que

los **precios del transporte deberán subir -como mínimo- entre un 10 y un 12 por 100**. Porque también lo único que debe preocuparnos, en realidad, es **trabajar por encima de nuestros costes**.

FISCALIDAD

La FISCALIDAD. Otra de nuestras lacras. Tasas, Euroviñetas, propuestas de todo tipo procedentes de todos los estamentos, públicos y privados, de dentro y fuera de nuestro país (ahí está el salario mínimo, por ejemplo) para que **se nos grave con nuevos impuestos, se coarten nuestros derechos, se cercene nuestra libertad y, lo que es aún más grave, se atente contra la competitividad y la rentabilidad de nuestras empresas**. Aportamos más de 12.000 millones de euros a las arcas públicas y solo recibiremos (no hay más que ver los Presupuestos de Fomento) 5.000 millones en este año. Pero somos **tenaces** cuando se trata de defender nuestros derechos.

Me refiero, en primer lugar al **"CÉNTIMO SANITARIO"**. El ministro de Hacienda y Administraciones Públicas, señor Montoro, no tuvo más remedio que rectificar y atender nuestros justos requerimientos **iClaro que fue necesario "presionar" con una amenaza de paro!**, y cumplir con la sentencia del Tribunal Europeo de Luxemburgo. **Conseguimos parar** lo que, a juicio de muchos, **más parecía una burla que una decisión razonada**. Y ahora hemos **colapsado** el funcionamiento de la Agencias Tributarias con nuestras reclamaciones, de forma que los plazos de devolución se han alargado más de lo aconsejable. **Hemos exigido el 100% de todo aquello que esté justificado y comprobado, más los intereses, por supuesto**.

De otra parte, hemos **conjurado** las pretensiones de los ministerios de Fomento y de Interior: bajo la premisa de mejorar la seguridad vial (**no hay nadie más interesado que nosotros**) se pretendía obligarnos a circular por 1.300 kilómetros de **AUTOPISTAS DE PEAJE**. Lo haremos sí, pero solo **como alternativa a las vías convencionales y de manera voluntaria**.

NORMATIVA

En un año marcado por los procesos electorales de todo tipo, me atrevo a asegurar que **la actual LEGISLATURA ESTÁ ACABADA**, de lo que se infiere que la normativa pendiente se sumirá en un largo letargo y no sabemos si el próximo Gobierno será capaz de "despertarla".

La modificación de la LOTT entró en vigor en julio de 2013. Un año más tarde su Reglamento (el ROTT) debería haberse aprobado. Ya no hay tiempo en esta legislatura. En este injustificado retraso tienen que ver tanto el **Ministerio de Economía como el de Hacienda y la Oficina Económica de Moncloa, quienes pretenden desregularizar totalmente el sector**, eliminando normas obligatorias en la UE, como

el acceso al mercado y a la profesión o la transmisibilidad de las autorizaciones. De nada ha servido que el Ministerio de Fomento estuviera de nuestra parte en un tema tan vital, porque corremos el riesgo de que el acceso a la profesión y al mercado sea un "coladero", **y no lo vamos a consentir.**

En esta atonía legislativa queda "aparcada" la pretendida modificación de las **MASAS Y DIMENSIONES**. Ello no significa que vayamos a cambiar de criterio, porque **volverán más pronto o más tarde las presiones de los cargadores y la gran industria, y ahí nos encontrarán.** Podríamos contemplar la circulación de "megatrailers" como experiencia piloto y restringida, **pero NO las 44 TM ni los 4,50 metros de altura.** Además de suponer un **incremento brutal de la oferta (cerca del 20%),** se atenta contra la operativa de las empresas (¿Hay que tener dos flotas para trabajar, si hacemos internacional?), además de contra la seguridad vial, en el caso de la altura máxima. **De las contraprestaciones económicas, para qué hablar; no existen.**

De igual forma **ha quedado en suspenso la EUROVIÑETA.** No me duelen prendas para agradecer a la ministra de Fomento, Ana Pastor, el haber mantenido su compromiso de no aplicarla en esta legislatura. Confío en que sabremos **convencer al próximo Ejecutivo** que salga de las urnas de la importancia que tiene para nuestro sector mantener esta postura.

Quiero anunciaros que estamos preparando un **INFORME dirigido a los partidos políticos** más representativos y a los Gobiernos que finalmente se constituyan en las CCAA y principales Ayuntamientos (algunos tienen competencias en transporte). El objetivo es que descubran la realidad, la **verdadera importancia de nuestro sector en el contexto socioeconómico del país,** porque hace tiempo que hemos descubierto que existe **descoordinación, falta de voluntad política, que se premia o se incentiva a otros modos,** que la carretera no existe en sus proyectos programáticos. Y, evidentemente, nos preocupa el resultado de las próximas elecciones generales.

No me olvido, por otra parte, de la importancia que ha adquirido la **MULTIMODALIDAD,** por la que apostamos de forma decidida, ya que resulta una alternativa complementaria a la carretera, pero siempre y cuando sea ésta quien lidere el proceso de la comodalidad.

Otro asunto que llama mi atención es el tema **LABORAL.** El próximo año firmaremos el **III ACUERDO GENERAL** y es ahora cuando debemos preguntarnos qué papel queremos que desempeñe. Al respecto, **ya estamos trabajando en su contenido con nuestras asociaciones territoriales.**

Las relaciones con los SINDICATOS exigen, por otra parte, un **mayor entendimiento,** de cara, entre otros temas, a **conciliar la vida laboral y familiar de nuestros conductores.** Debemos apostar y conseguir una mayor **flexibilidad** en la normativa

actual para que la "vuelta a casa" de los mismos no se convierta, como ahora, en una misión imposible.

POLÍTICA EUROPEA DE TRANSPORTES

No existe una POLÍTICA EUROPEA DE TRANSPORTES. Más bien al contrario. Día a día se crean nuevas "**fronteras artificiales**", dejando que **cada país marque sus intereses**, con tasas, euroviñetas, salarios mínimos, trabas al descanso de los conductores en cabina, problemas para realizar cabotaje... Todo indica que se trabaja en contra del principio de un mercado único. La **falta de armonización** y de criterios unificados provoca la **ruptura y fragmentación del mercado, a la que deben añadirse el incremento de la carga burocrática, de la inseguridad jurídica y de los costes.** Aparecemos en el texto del próximo Libro Blanco con una anotación marcada "en rojo": "**incrementar la fiscalidad a la carretera**". Bien, es lo mismo que me dijo la nueva Comisaria de Transportes, **Violeta Bulc**; está en su agenda.

Pero lo que **no parece estar en la Agenda** del Ministerio de Fomento y se lo digo con respeto pero con firmeza a nuestra **Secretaria General de Transporte, Carmen Librero**, a quien agradezco su presencia en este acto, **es ser más beligerantes en Bruselas defendiendo los intereses de sus administrados.**

Estimada (o apreciada) Carmen. Necesitamos el **apoyo sin fisuras de tu Departamento**, tanto en los temas de vuestra directa competencia como en los que no lo son, porque sois nuestro **Ministerio Tutelar**. Nos preocupa enormemente la **política que se pergeña en el seno de la UE**, pues **conculca nuestros intereses y la competitividad del transporte español.** Nos alarma sobremanera esa **obsesión por la fiscalidad, por la liberalización** de un sector que intenta coger un poco de aire tras la crisis. Queremos que se resuelvan cuanto antes las incertidumbres sobre la **Estrategia Logística.** Que se **analice con rigor y con el concurso del Sector** cualquier tema que le afecte. Queremos, en suma, que se nos considere como lo que realmente somos, **un Sector estratégico dentro del contexto socioeconómico de nuestro país.** Y que se actúe en consecuencia.

CONCLUSIONES

Quisiera finalizar con una declaración de intenciones y de EXPECTATIVAS que pienso cumplir o, como decía el filósofo, perecer en el intento. No va a ser necesario, creedme.

Tengo un inmenso cariño hacia este sector y os aseguro que me duelen profundamente sus problemas, lo recelos, las presiones y la incomprensión que tan a menudo sufre. Pero soy optimista ante el futuro y os pido que lo seáis conmigo. Hemos salido de la crisis más dura de nuestra historia reciente. Estoy firmemente convencido de que se está produciendo un cambio de tendencia y no precisamente a peor, porque peor es imposible.

Hemos demostrado sobradamente que somos imaginativos, capaces, incombustibles. Somos imparables. Y cada día seremos más fuertes, más influyentes ante los poderes públicos. Nos hemos ganado con creces que se nos respete, que se nos considere un elemento más de la economía, estratégico y vital. Somos dialogantes hasta la extenuación, pero igualmente conscientes de que tenemos en nuestras manos una fuerza inaudita que utilizaremos cuando sea preciso.

Vamos a afrontar nuestros problemas internos con decisión y eficacia. Vamos a prepararnos para defendernos como lo que en realidad somos, un auténtico lobby, quizás ahora larvado pero latente en nuestros genes. Con vuestra ayuda y colaboración vamos a potenciar nuestras organizaciones, vamos a demostrar a los poderes y a la opinión pública que el transporte de mercancías por carretera es un sector imprescindible, profesional, transparente, capaz, solidario, que respeta el medio ambiente, sostenible como se dice ahora. Y como he señalado antes, un aliado con el que se debe contar.