

COMITE NACIONAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

DEPARTAMENTO DE MERCANCIAS

EL COMITÉ NACIONAL RESPONDE AL COMUNICADO DE AECOC

Durante la pandemia, como toda la sociedad española ha podido comprobar, el trabajo de las empresas de transporte fue vital para asegurar el suministro de todo tipo de bienes y servicios (alimentos, material sanitario y otros), que, de haber faltado, hubieran provocado un colapso social y económico irreversible.

Pues mientras los transportistas trabajaban en condiciones muy difíciles, siendo conscientes además de que era imposible hacer rentable una actividad en la que la necesidad de mantener el abastecimiento disparó los costes de manera desorbitada, nuestros clientes empresas cargadoras nos seguían presionando para bajar aún más los precios; no dejaban entrar a nuestros conductores en sus instalaciones para cubrir sus necesidades higiénicas más básicas, no les fueran a contagiar el coronavirus, pero les seguían obligando a cargar y descargar los camiones o jugaban a su conveniencia con los tiempos de espera, mientras presionaban al Gobierno para que aumentara la capacidad de carga de los camiones que es, desde hace años, su única y exclusiva preocupación.

De hecho, su asociación representativa AECOC parece haber olvidado que todas las mesas de negociación que compartimos durante años para intentar resolver la problemática de deterioro empresarial que sufría el sector transporte de mercancías por carretera, fracasaron siempre por su permanente obsesión por mantener la posición de dominio de mercado de los cargadores sobre los transportistas, bajo la falsa premisa del pacto entre las partes, que en nuestro caso siempre ha consistido en que los clientes imponían sus condiciones a su antojo, aprovechándose de la escasa capacidad de negociación de las empresas de transporte, autónomos y pymes en su mayoría.

Dicho esto, nos parece inaudito que los cargadores critiquen el acuerdo suscrito por las asociaciones de transporte que componen el CNTC con el Ministerio de Transportes el pasado mes de Diciembre, en el que de lo que se habla fundamentalmente es de dignificar una profesión en la que ellos, con sus malas prácticas, son los principales causantes de su deterioro, y de hacer rentable una actividad olvidando que también son ellos los que, aprovechándose de esta posición de dominio, más contribuyen a envilecer las condiciones del mercado en beneficio propio.

COMITE NACIONAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

DEPARTAMENTO DE MERCANCIAS

Queremos aclarar que no es cierto que no hayan estado presentes en las negociaciones pues, desde el comienzo de las mismas, han dedicado todos sus esfuerzos a dinamitarlas con contactos directos en las altas instancias de los distintos ministerios implicados, intentando boicotear que se alcanzara un acuerdo histórico para el sector transporte, en palabras de la propia ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Raquel Sánchez, el mismo día de su firma.

En este sentido, queremos recordar que el compromiso del Gobierno con el sector del transporte es firme ya que no solo está firmado por la propia ministra, sino que ha tomado cuenta del mismo el Consejo de Ministros.

Alcanzar este acuerdo no ha sido fácil y, tal y como ocurre en todas las negociaciones, hemos tenido que asumir posturas contrarias. Al final, todas las partes supimos concretar y materializar un compromiso justo que contiene tanto medidas encaminadas a mejorar las condiciones laborales de los conductores, como a equilibrar las relaciones de los transportistas con sus clientes, los cargadores, y a aportar cierto músculo a las empresas de transporte a fin de garantizar su supervivencia.

Además, se trata de un acuerdo que beneficia a todas las empresas del sector, independientemente de su tamaño, aunque bien es verdad que eran los autónomos y las pymes, que en este sector representan el 80% del tejido empresarial, los que más necesitaban de herramientas normativas que les permitieran defenderse en el mercado, como son, por ejemplo, la prohibición de que los conductores carguen y descarguen o la cláusula obligatoria de revisión de sus tarifas por el precio del gasóleo. Otras medidas, como la no implantación de peajes, la reducción de los tiempos de espera de dos horas a una, el mantenimiento del gasóleo profesional o la lucha contra la competencia desleal, son medidas transversales que afectan a todos, grandes, pequeños y autónomos, por igual.

En definitiva, estas medidas deben servir para poner encima de la mesa soluciones efectivas que permitan a las empresas de transporte sobrevivir y adaptarse y dimensionarse a las nuevas realidades de un mercado que va a crecer favorecido por el necesario rebote de la economía y por los nuevos hábitos de consumo. Desde el CNTC vamos a trabajar, de hecho, ya lo estamos haciendo, no solo para que se cumpla todo lo acordado, sino para que se haga en el tiempo marcado, que es el mes de febrero, porque las empresas de transporte necesitan que estas medidas se apliquen, pero sobre todo que lo hagan de forma inmediata para que se garantice su supervivencia.

COMITE NACIONAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

DEPARTAMENTO DE MERCANCIAS

Lamentablemente, tendremos que hacerlo con la oposición de asociaciones de cargadores como AECOC, que si nos aplaude y reconoce como sector esencial lo hace porque las palabras son gratuitas y no les cuesta dinero, porque cuando se trata realmente de dignificar al sector y tratarlo en consecuencia a ese reconocimiento, entra en juego la cuenta de resultados y pone en marcha todos sus mecanismos de poder para que se perpetue el abuso sobre el más débil de la cadena y poder así seguir asegurándose sus márgenes a costa de los transportistas.

En Madrid a 15 de febrero del 2022