



HIRU
Euskal Herriko Garraiolarien Sindikatua

Los Llanos Industrialdea, A kalea 13. 01230 IRUÑA OKA
Telefonoa 945 361 627 Faxa 945 361 643 araba@hiru.org

bizkaia@hiru.org

Oria Etorbidea 10. 406 bulegoa 20160 LASARTE-ORIA
Telefonoa 943 364 092 Faxa 943 363 262 gipuzkoa@hiru.org

Hego Morea Industrialdea, 52. 2C bulegoa 31191 BERIAIN
Telefonoa 948 281 024 Faxa 948 281 025 nafarroa@hiru.org

SITUACIÓN CATASTRÓFICA DEL TRANSPORTISTA AUTÓNOMO EN HEGO EUSKAL HERRIA

Los/as transportistas autónomos veníamos arrastrando una situación muy complicada desde mediados de 2007, debido a las graves dificultades para poder repercutir las subidas de costes variables y fijos en el precio del porte. Esta situación no es nueva, es una situación histórica entre los transportistas autónomos, cuya capacidad de negociación con los cargadores ha ido mermando año tras año y que se vió agravada a partir de **mayo de 2008** con la escalada del precio del petróleo, y con la reducción en el número de toneladas transportadas (un 5,8%).

A principios de 2009, cuando el descenso de la actividad económica se hizo evidente, sobre todo, en los sectores más ligados a la construcción como el hierro, pero también en la automoción, la máquina herramienta, etc la situación se volvió insostenible para muchos pequeños transportistas, que se encontraron de la noche a la mañana sin trabajo. Según fuentes oficiales, el descenso de la actividad en el sector a nivel estatal fue del 20% y este parón obligó a muchos transportistas autónomos a tener que vender alguno de sus vehículos, empezar a tirar de sus ahorros para poder seguir trabajando, e incluso replantearse su futuro y optar al cese de actividad (paso previo a la jubilación). A la reducción de la demanda de trabajo, en 2009 se sumó un aumento del 6,1% en los costes directos del transporte, mientras que los precios se incrementaron solamente un 1,4%.

En estos dos últimos años la facturación de decenas de transportistas ha bajado a la mitad, y ahora mismo hay muchos transportistas para los que ya no es sólo que la rentabilidad de su actividad sea cero sino que seguir trabajando les está suponiendo perder dinero todos los días.

Por otra parte, la supuesta falta de liquidez en los mercados financieros está suponiendo un fuerte revés para obtener financiación, para llevar a término las operaciones de inversión y para hacer frente a los problemas de tesorería de los autónomos. Bancos y cajas han cerrado el grifo, y resulta prácticamente imposible que un transportista autónomo consiga avales o créditos para seguir adelante. Asimismo, los atrasos en los pagos y los impagos están a la orden del día, y hoy es el día en que muchos compañeros/as soportan deudas de 6.000 euros y más, que saben que nunca van a cobrar. Tenemos que subrayar que el 90% de los casos que se plantean a día de hoy ante las Juntas Arbitrales de Transporte son impagos.

Por lo tanto, para cientos de transportistas trabajar sin saber si van a cobrar se ha convertido en una plaga.

Esta situación se ha mantenido o se ha agudizado en 2010. Según los últimos datos del Ministerio de Fomento, en 2010 los costes que tuvieron que soportar los transportistas se incrementaron de media un 4,4%. En este sentido hay que destacar la subida del precio del combustible. Según datos recogidos a pie de poste por nuestro sindicato, en el último año el gasoil se ha incrementado de media casi un 20% en la CAV, con incrementos de más del 25% en meses como abril y mayo.

Media Precio Gasoil A en la CAV	2010	2009	%
Enero	0,993	0,863	15,06
Febrero	0,993	0,856	16,00
Marzo	1,032	0,835	23,59
Abril	1,078	0,862	25,06
Mayo	1,082	0,864	25,23
Junio	1,083	0,927	16,83
Julio	1,075	0,923	16,47
Agosto	1,086	0,967	12,31
Septiembre	1,085	0,935	16,04
Octubre	1,087	0,944	15,15
Noviembre	1,108	0,965	14,82
Diciembre	1,156	0,957	20,79
Promedio	1,072	0,908	17,89

También se han incrementado los costes financieros que deben asumir los transportistas, entre un 9 y un 10%. A ellos se une la subida del IVA en el mes de junio que supuso un incremento de costes en todos los apartados, y también se han incrementado, por ejemplo, las tarifas de los peajes en todo el Estado español, de media un 1,44%

Por contra, los precios del transporte han bajado en torno a un 3,3% en 2010. En algunos sectores productivos se está pagando a los transportistas precios de hace cinco o diez años y la posibilidad de negociar el precio es prácticamente nula.

Con todos estos datos en la mano tenemos que decir que las negativas tendencias que veníamos observando desde hace varios años en nuestro sector, se han acelerado. De hecho en los dos últimos años (2009 y 2010), y según datos oficiales de la Seguridad Social española, en la comunidad autónoma vasca y navarra hemos perdido un total de 656 transportistas autónomos, 41 en Araba, 206 en Gipuzkoa, 276 en Bizkaia y 133 en Nafarroa.

Las perspectivas en lugar de mejorar son cada vez más negras. Tanto que hemos llegado a un punto en el que desde el sindicato nos planteamos que la supervivencia del transportista autónomo en Euskal Herria está en grave peligro, y que si no conseguimos darle la vuelta a la actual situación en un plazo corto de tiempo no va a quedar ni un sólo transportista autónomo en nuestro país. Para nosotros/as el sector del transporte de mercancías por carretera tal y como lo conocemos hoy en día (compuesto mayoritariamente –un 80%– por pequeños transportistas autónomos de 1, 2 ó 3 vehículos) está sufriendo una reconversión salvaje que lo ha dejado al borde de la desaparición.

DUMPING SOCIAL Y LABORAL

A esta situación de ruina técnica, se une una política agresiva de precios por mantener las cuotas de mercado y la imposición de la competencia destructiva. Los grandes flotistas, las agencias especializadas en especular con el transporte y las

multinacionales están ganando mercado a base de tirar los precios a costa de recortar sobre todo costes laborales y sociales, y se empiezan a configurar como los futuros y únicos gestores del transporte también en Euskal Herria, dado que el transportista autónomo poco o nada puede hacer frente a esta presión.

Están ganando mercado a base de contratar, por ejemplo, falsos autónomos o chóferes a los que se engaña y se hace firmar contratos en condiciones leoninas o de semi-esclavitud. Además, se utilizan falsas cooperativas y figuras alegales de todo tipo para eludir responsabilidades fiscales o laborales... El dumping social y laboral está a la orden del día en el sector, y en esta política de coste social cero todo vale, y todos, incluidas grandes empresas de transporte muy conocidas de Hego Euskal Herria, se están apuntando al carro.

LA PARTE INSTITUCIONAL

Escasa rentabilidad, impagos, falta de apoyo financiero, competencia destructiva, precarización de la actividad, trabas al relevo generacional, pérdida de autorizaciones por parte de transportistas autónomos.... Todos estos elementos no son nuevos, y tampoco son un fenómeno atmosférico que se explican por la casualidad, o como dicen algunos por la propia dinámica del mercado libre.

El papel que han jugado las administraciones, las políticas que están aplicando son determinantes en lo que desde HIRU consideramos que es una reconversión del sector en toda regla. La legislación comunitaria impuesta en el Estado español a golpe de reformas ha tenido y tiene como objetivo garantizar un transporte de mercancías barato que sostenga el actual sistema productivo y de consumo basado en la globalización, y la deslocalización empresarial, etc. Los planes del Ministerio de Fomento del Gobierno español nos daban diez años o poco más de vida cuando se liberalizó el sector y en 1987 y 1990 se aprobaron la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre y el reglamento que la desarrollaba,

Una de las *preocupaciones históricas* del Ministerio de Fomento español gobernara quien gobernara ha sido la ‘excesiva atomización’ del sector, es decir, el alto número de transportistas autónomos que conformaban la oferta de transporte, y que en opinión de los sucesivos gobiernos eran ‘un lastre para la competitividad’. Para acabar con la *dichosa atomización* durante los últimos años se han ofrecido ayudas económicas a la concentración empresarial, y el que ha querido acogerse a las mismas lo ha hecho, pero sobre todo se ha allanado el camino para que el pequeño transportista autónomo sea sustituido por flotistas, agencias y operadores logísticos. A estas últimas se les otorgan ventajas fiscales y de otro tipo, y se les permite que actúen en fraude de ley por medio de falsas cooperativas y falsos autónomos, mientras que se acosa fiscalmente al transportista autónomo.

LAS ASOCIACIONES DEL SECTOR

En la situación actual nos llama poderosamente la atención el clamoroso silencio que están manteniendo la mayoría de las asociaciones y sindicatos del sector del transporte en el Estado español y en Hego Euskal Herria. No nos sorprenden que el lobby del transporte representando en Madrid por la Confederación Española del Transporte de Mercancías esté encantado con lo que está pasando, pero nos gustaría saber debajo de qué piedra se han escondido los que, por ejemplo, en mayo de 2008 convocaron un paro nacional de transporte por la subida del precio del gasoil. Nos parece que ante lo que está pasando y la futura reforma de las pensiones, por ejemplo, es vergonzoso que nadie sea capaz de decir, por lo menos, que no está de acuerdo y que no está dispuesto a colaborar con las políticas que pretenden hacernos desaparecer.

CONCLUSIÓN

Se está produciendo un proceso de reconversión encubierta en el sector del transporte, un proceso de sustitución no natural y, por lo tanto salvaje, del transportista autónomo que hasta ahora ha sido mayoritario en el transporte por otro tipo de grandes estructuras empresariales que pretenden gestionar el sector desde un punto de vista

meramente especulativo. Es decir, pretenden aprovechar la capacidad de negocio que tiene el transporte como tal y las actividades complementarias que genera (venta de gasoil, seguros, talleres, tacógrafos, seguridad...) para obtener el mayor rendimiento económico en el menor tiempo posible, sin garantizar una red de transporte de mercancías propia para Euskal Herria, y sin garantizar que la riqueza que genera el transportista y las actividades complementarias que genera el transporte se quede en Euskal Herria.

En nuestra opinión, seguir abandonando la actual estructura del transporte de nuestro país basada en el autónomo y en las pymes, y la red local de transporte de mercancías, que no lo olvidemos, es un servicio público, al albur de los vaivenes del mercado es un suicidio. Nuestro país necesita mantener, configurar y gestionar una red de transporte propia al servicio de las necesidades de la sociedad, no podemos dejar el transporte de mercancías de Euskal Herria en manos de cuatro flotistas, de cuatro multinacionales del transporte que gestionen el transporte en base a sus intereses económicos y que hoy están aquí y pasado mañana gestionando otro negocio que les resulte más rentable que el transporte de mercancías por carretera.

La puntilla a esta grave situación puede ponerla la reforma de las pensiones que pretenden poner en marcha el Gobierno español y contra la cual junto con los sindicatos ELA, LAB, STEE-EILAS y EHNE hemos convocado huelga general el próximo 27 de enero.

PENTSIOEN ERREFORMAREN ERAGINA GARRAIOLARI AUTONOMOARENGAN

Larria da oso egun garraiolari autonomoen egoera, kostuei ezin eutsi jarraitzen dugu jada hirugarren urtez, eta horrek besteak beste 600dik gora lankide bidean geratzea eragin du. Gainera, etorkizun beltza aurreikusten dugu sektorean, inolako araurik gabeko merkatu basatian abandonatu baikaituzte gure gobernariak, eta garraio egitura handien eta garraioko espekulatzailleen aldeko apustu garbia egin dute. Baldintza horietan gero eta zailagoa egiten zaigu aurrera egitea, eta esan bezala instituzioak sektorearen birmoldaketa basatia bultzatzen ari dira Euskal Herrian, garraiolari autonomia merkatutik baztertzen ari baitira flotista eta multinazionalen alde lan eginez.

Inposatzen ari zaizkigun politika horien beste adierazle bat eta egungo egoeran garraiolari autonomoari akabera eman diezaiokena Espainiako Gobernuak mahai gainean jarri duen pentsioen erreforma da. Garraiolari autonomoaren kostuek nabarmen igotzea eta egokitzen zaion erretiroa jeistea suposatuko luke erreformak. Hala, 10 urtean 30.000 euro gehiago ordaindu beharko du garraiolari autonomoak egun dituen eskubideei eusteko.

Baina erreformaren alde ekonomikoa kaltegarria izanik are larriagoa iruditzen zaigu 67 urtera arte garraiolari autonomoaren jubilatzeke adina atzeratzea. Aldarrikapen historikoa da gure sektorean jubilatzeke adina 60 urtekoa izan behar dela, eta nekezak, arriskutsuak eta osasunaren kontrakoak diren jarduera katalogoan sartu behar zela garraioegintza. Garraiolari bat 67 urterekin lanean jarraitu ahal izango duela planteatzea arduragabekeria ikaragarria iruditzen zaigu.

Argi dugu, eta ELA, LAB, STEE-EILAS eta EHNE sindikatuekin batera ozenki esan dugu: Batzuek negozioa egin nahi dute gure eskubideekin, pentsioen sistema pribatua bultzatu nahi dute egungo sistema publikoa suntsitu eta gero, eta lan horretan Espainiako Gobernua lagun dute.

Lehen ere salatu dugu. Sektorearen egoera katastrofikoaren aurrean eta garraiolari autonomoaren eskubideen kontra doan pentsioen erreformaren aurrean sektoreko elkarte eta sindikatu batzuen isiltasuna harrigarria eta mingarria iruditzen zaigu. Bada, HIRU sindikatua ez dago prest amore emateko, ez dago prest langile klase osoaren kontra aplikatzen ari diren politikekin kolaboratzeko eta besoak gurutzaturik egoteko. Garraiolari autonomoak mobilizatu behar gara, errespetua exijitu behar dugu, eta urtarrilaren 27an deitu dugun greba eguna pentsioen erreformari erantzuteko tamainako erantzuna da.

EUSKAL HERRIA, 2011-01-18