

Las cooperativas y los sindicatos se movilizan



de J. C.

Las cooperativas de transporte de mercancías de la Comunitat Valenciana también están «tocadas» por la crisis. «Hay poco trabajo, mal pagado, tarde y a veces las empresas ni pagan por lo que han cerrado», señala José Luis Ayuso, presidente de Fenacotrans y secretario general de la Federación de Cooperativas de Transporte de la Comunitat Valenciana (Fecotrans).

De todas formas en las cooperativas «se ha mantenido el empleo gracias al sistema de economía social», aunque ven el futuro «muy negro».

Y más negro no lo puede ver sector por el cambio de criterio que ha adoptado el Ministerio de Fomento sobre el tratamiento tributario de las cooperativas de transporte, sin haber modificado la legislación vigente hace 25 años.

Ayuso lo explica: «pretenden que el socio vaya al sistema de anticipos laborales, lo que supone una clara desventaja, es una situación arbitraria que rompe la relación admitida incluso en la Ley 8/2003, la Ley de las Cooperativas de la Comunitat Valenciana».

El cambio de criterio implica que el socio, en lugar de facturar su trabajo a la cooperativa tributará con rendimientos del trabajo y sus correspondientes re-

tenciones, «con lo cual perderá entre un 40 y un 60% de su liquidez y capacidad de trabajo y de ahí a su desaparición hay un paso». Hasta el momento la cooperativa facturaba el encargo con una fiscalidad igual a la de cualquier otra empresa y luego el socio percibía lo que le correspondía por su trabajo.

De aplicarse esta medida «se perderán 15.000 empleos sólo en la Comunitat Valenciana», señala Ayuso. Para debatir esta cuestión vital para los cooperativistas valencianos, Fecotrans ha convocado una asamblea general el próximo 27 de marzo, a las 9,30 horas, en el Velódromo Luis Puig de Valencia, a la que ya han confirmado su asistencia 3.000 cooperativistas.

Los sindicatos CCOO y UGT han convocado, por su parte, una huelga del transporte de mercancías por carretera en la provincia de Valencia el próximo 31 de marzo y los días 1, 13 y 14 de abril, a la que están llamados a participar 15.000 trabajadores.

Los sindicatos señalan que los trabajadores «llevan con el salario congelado más de un año, y más de dos sin mejoras sociales». La convocatoria de huelga surge como «consecuencia de la intransigencia de la patronal», cuando los salarios ya son «muy bajos». Dicen que la patronal «quiere rebajar los salarios de 2009, puesto que el IPC real ha sido inferior al previsto y propone incrementos del IPC real para 2010 y 2011 y escasas mejoras sociales».

Ante ello, la patronal ha señalado que en los tres últimos años los salarios de los trabajadores se han incrementado con el IPC más porcentajes que los han hecho superiores al incremento del coste de la vida y por lo tanto han aumentado su poder adquisitivo mejorándose también las condiciones sociales.

Un camión pesado y un vehículo ligero en marcha. de A. D.

européa y nacional que conspire la capacidad de competir e incrementar los costes, por no hablar del combustible, que se comportó bien en 2008 y 2009 «pero esto no ha acabado», puntualiza Agramunt.

Los nuevos tipos de conducción y descanso marcados por la UE; el 'peaje' alemán; la Ley Omnibus; el nuevo Carné de Conductor Profesional, de 270 horas, a partir de ahora imprescindible para poder ejercer aunque se posea la licencia para conducir camiones; o el hecho de exigir 60.000 euros para poder crear una empresa son algunas normativas que ponen las cosas más difíciles, si cabe.

Además, el aplazamiento del pago de las cuotas a la Seguridad Social que otorgó el Gobierno tras la huelga general de 2008 vence este año, precisamente en el peor momento para satisfacer las cuotas. El sector ya ha solicitado una moratoria, aunque el Gobierno ya ha contestado de forma negativa.

Inexistiendo en la legislación, los empresarios consideran que las nuevas leyes y normas tienen por objetivo primar el transporte de mercancías por ferrocarril, pero la realidad es que esta alternativa ha perdido mercado desde su liberalización. De hecho en España sólo acumula el 3% de las mercancías transportadas, por debajo de la media europea, que se sitúa entre un 14 y un 20%.

Jaime Agramunt señala que «el ferrocarril ha perdido mercado por su propia ine-

LAS CLAVES

- **Demoras.** Las demoras en los pagos a 60, 90 o 120 días lastra la solvencia de las empresas y la liquidez diaria que necesitan, al igual que la ausencia de financiación.
- **Normativa.** La exigente legislación construye la competitividad de las empresas y encarece gastos.
- **Demanda.** La caída de la demanda de otros sectores arrastra al transportista.

ficiencia aunque podría ser un buen aliado nuestro, como ya lo están siendo las líneas marítimas».

Agramunt insiste en que en las medias distancias el transporte por carretera es «insustituible e imbatible», porque representa menos coste, menos tiempo y tiene la ventaja del puerta a puerta, esa es la realidad, no es ni buena ni mala».

Según el Libro Blanco de la Unión Europea, el transporte de mercancías en la zona euro se va a duplicar en el horizonte de 2025, un dato de optimismo para el sector, ya que el transporte por carretera «será imprescindible en el futuro si hacemos bien los deberes, que ya los hacemos, porque no hay ningún sector económico que se haya adaptado tan bien y tantas veces a los vaivenes y restricciones que nos han impuesto», indica Agramunt. La-

tor es adaptarse, aumentar la dimensión de las empresas, modernizarse, profesionalizarse más si cabe y pelear contra los inconvenientes, que cada día son más. «Somos optimistas pero desde el fondo del pozo, desde una situación límite», concluye el dirigente de la federación de transportistas.

En este sentido explica que buena parte de la calidad de vida se debe a la existencia del transporte de mercancías por carretera, que exporta y posiciona los productos españoles en el exterior y porque el 80% de todos los productos que hoy consumimos, llegan en camión a las tiendas y supermercados.

«La última milla, como dicen los americanos, la hace el camión y aunque a veces se considera un estorbo o una molestia, somos vitales para mantener la calidad de vida», afirma.

Sobre el futuro que está por venir el objetivo del sec-



EN SU CONTEXTO

10%

De la importancia de los transportistas de la Comunitat Valenciana en la economía nacional resalta que su peso representa el 10% del sector en España y

su aportación al Producto Interior Bruto (PIB) se sitúa en torno al 5%. Además, es un sector estratégico para el posicionamiento de todas las mercancías valencianas en la Unión Europea, el principal mercado de los productos del territorio.

7,3%

La crisis que atraviesa el sector continúa, como lo prueban los últimos datos conocidos sobre venta de camiones, mercado que sigue sin levantar cabeza.

Las matriculaciones el pasado mes de febrero fueron de 856 unidades, un 7,3% menos que en el mismo mes de 2009, momento en el ya acumulaban una caída del 73,5%. Los vendedores reclaman un Plan VIVE para el camión.