



SI QUIERE VER LA ENTREVISTA EN VIDEO, ESCANEE EL CÓDIGO QR

Ramón Valdivia Palma. Vicepresidente ejecutivo de Astic

Se debe combatir la competencia desleal, pero no hay pecado en ser transportista y cargador

Los personajes que han participado en las negociaciones con el ministerio de Transportes en los últimos meses, como es el caso de Ramón Valdivia, ya deberían ser protagonistas del sector por derecho propio; en este caso con el aliciente de ser un intérprete principal en la defensa de las grandes empresas del sector tanto en España, como fuera de nuestras fronteras.

— Texto y fotos: **Redacción Todotransporte**

En el mundo del transporte por carretera, ya sea en la Administración, en las empresas o en las asociaciones hay personas que

parecen ineludibles; que parece que siempre han estado ahí. Ramón Valdivia Palma es una de ellas. No lleva en el asociacionismo y en la representación empresarial más que unos diez años y, sin embargo, parece clave en su puesto. Tanto dentro Astic, como en la CEOE o en la IRU, Ramón encaja perfectamente.

¿El secreto? Pudiera ser la pasión por aprender. Este ingeniero industrial pasó de soñar en las energías renovables, a gestionar algunas de las más importantes empresas de automoción del país y hoy, después de acumular experiencia y conocimientos, vigila los derechos de las grandes empre-

sas de transporte y se bate el cobre en el Comité Nacional del Transporte por Carretera.

Todotransporte: Usted es vicepresidente de la Asociación de Transporte Internacional por Carretera ¿Qué es y qué la diferencia de otras asociaciones patronales del transporte?

Ramón Valdivia: Somos la organización más veterana en España; existimos como organización empresarial desde el año 1960. No tenemos estructura geográfica de tipo federal, sino que las empresas que forman parte de Astic están integradas en la organización. Tenemos como diferenciación el tamaño medio de la empresa, que son grandes empresas de transporte internacional y con una media de 100 vehículos. Por tanto, también nos diferencia el carácter internacional de las empresas de

Astic, aunque también tenemos alguna que no cruza la frontera.

TT: ¿Qué diferencia hay entre representar a grandes operadores de transporte internacional o a pymes, sobre todo de cara a su defensa en ámbitos como el CNTC?

R.V: Estos momentos en los que se habla de limitar las ayudas a las empresas cuando pasan de cierto tamaño, pues es una diferencia importante. Tenemos que esforzarnos doblemente para que las ayudas que se conceden al sector no vayan enfocadas a mantener la fragmentación. El tamaño de la empresa no debería ser óbice para obtener una ayuda porque compite en el mismo mercado que las demás. También a escala europea, a medida que las empresas van creciendo, les van cayendo obligaciones que muchas veces



Impacto súbito

¿Qué es más complejo, negociar en el ministerio o en una junta con sus asociados?

En el ministerio

¿Hay alguien en el Comité con el que no se iría de cañas?

No

¿Qué da más satisfacciones la dirección de una gran empresa fabricante de camiones, la vocalía de la CEOE, su papel en la IRU o en el CNTC?

Todas dan satisfacciones porque en todas se aprende.

¿El empresario de transporte español debe sentir complejos de un alemán, por ejemplo?

No, en absoluto.

¿La política está influyendo para bien o para mal en el transporte?

La legislación para bien, la política no porque lo instrumentaliza.

¿La pugna entre cargadores y transportistas es una batalla perdida?

Es una pugna normal

¿Es justo fomentar el trasbordo de carga al ferrocarril?

No, cualquier modo debe ganar su cuota libremente.

“

En 2023 en Europa habrá algún trimestre en negativo, pero las empresas a las que represento tienen músculo para aguantar”

desincentivan o son un obstáculo para el crecimiento.

TT: Entre los operadores de transporte también se da el papel de cargadores e incluso de empresas deslocalizadas que se benefician de otros regímenes fiscales. ¿Vigilan esto entre sus afiliados, se debe combatir o es una situación normal?

R.V: Se debe combatir la competencia desleal. No vemos pecado en ser cargador, al revés, es una labor sin la cual no existirían los operadores de transporte. Una

empresa grande no puede mantener todo el año una flota para atender a sus clientes el día de mayor demanda; necesita una estructura propia y la flexibilidad de contratación con otras empresas en los picos de demanda. Respecto a la deslocalización, pues después de tres años del “Mobility Package”, estamos teniendo conversaciones en la UE para ver cómo se aplica. Un sector como el nuestro, que se basa en la movilidad, tiene estos problemas de adaptación en la Europa de los 28 y se tienen que ir limando poco a poco.

TT: Usted ha mencionado el Paquete de Movilidad, en vigor desde hace un año y que todavía está vivo. ¿Cómo lo analiza, fomenta realmente la competitividad o es un palo en las ruedas del transporte?

R.V: Está vivo, como dices. Y puede que tengamos alguna sorpresa porque alguna de las medidas acordadas como el retorno obligatorio de los conductores cada ocho semanas, está en discusión porque después de que se ha hecho el informe de impacto medioambiental, ha entrado la



duda si es conveniente obligar a hacer muchos kilómetros en vacío a miles de vehículos por las emisiones de CO2. El paquete ha fracasado porque la legislación es muy extensa, compleja e interpretable.

TT: Otro de los retos de los conductores en toda Europa es la falta de aparcamiento seguros ¿Qué se puede hacer desde una asociación como a suya para mejorar la situación?

R.V: Se ha invertido mucho en vertebrar nuestras infraestructuras; sin embargo, se ha olvidado dar servicio a los profesionales que las utilizan. Todos los días faltan más de 100.000 plazas de aparcamiento en las carreteras, muchas más si vamos a las que son seguras, pues apenas llegan al 3 por ciento. Estamos intentando presionar a las autoridades para que se equilibre esto que también tiene que ver con la carencia de conductoras en el sector. Las áreas de descanso deben ser confortables y seguras. Colaboramos con distintas entidades o a través de IRU en el desarrollo de estas áreas, de hecho podemos decir que hasta hemos colaborado en proponer un modelo de aparcamiento seguro.

“

Lo negociado en el CNTC va por buen camino y hace que los cargadores estén atentos al cumplimiento de la norma”

TT: ¿Qué acciones se lleva a cabo desde las asociaciones para paliar la falta de conductores en el sector?

R.V: Lo cierto es que no tenemos un problema de falta de conductores, el problema es la falta de vocaciones. Nos falta incrementar el atractivo de la profesión en un país con un 13% de tasa de desempleo. Tratamos de llamar la atención desde hace más de una década; desde Astic trabajamos con asociaciones como Cáritas o con el ejército para formar conductores y que se incorporen al sector logístico.

TT: ¿Cómo podría mejorarse el funcionamiento y el sistema de representatividad del CNTC?

R.V: La representatividad creo que no está en discusión; tiene un sistema bastante equilibrado entre el número de empresas y de autorizaciones y que se renueva cada

cuatro años. El que está fuera es o porque no se ha presentado o porque no ha conseguido una cierta representatividad o implantación nacional. El CNTC es legal y legítimamente el representante de las empresas de transporte de mercancías y viajeros en España. Quizás podríamos tener mayor capacidad propia de hacer estudios, sondeos o investigaciones.

TT: El CNTC ha sido duramente criticado e, incluso, insultado por personas o entidades que no pertenecen a él. ¿Qué les diría ahora que se empieza a notar lo acordado entre el Comité y el Mitma?

R.V: Los insultos están lamentablemente de moda, en vez de la argumentación. Yo diría que el CNTC ha conseguido, en una labor de muchos años, no de dos, y poco a poco lo hecho. Pocos sectores económicos tienen un órgano de representación como el que tiene el transporte de mercancías. También tenemos unos lugares específicos donde dirimir diferencias con los clientes, como son las juntas arbitrales. Sentándose a conversar y negociar se consigue mucho más que haciendo paros y descalificaciones que galvanizan descontentos, pero no avanzan.

TT: ¿Qué significado, qué valor le da a todo lo conseguido y reflejado en los dos últimos años?

R.V: La situación va en buen camino, pero nos quedan muchas cosas por hacer. En cuanto a qué significa, algunas cosas son demasiado recientes, como la prohibición de la carga y la descarga, que es del 2 de septiembre; tenemos que ver cómo se desarrolla. Pero ha significado que los cargadores principales estén mucho más atentos en las necesidades de mover mercancía. También somos el único sector que tiene una norma que castiga la morosidad. Tengo la



Muy personal

- Tengo 63 años, soy ingeniero industrial especializado en la generación de energía, pero profesionalmente siempre he estado trabajando en automoción como Nissan Motor Ibérica, Pegaso/Iveco. He pasado por casi todas las áreas y especialmente grato para mí fue el periodo del 2000 al 2005 que fui responsable para España y Portugal de las furgonetas Daily, con un equipo humano que me hizo disfrutar mucho.
- En las organizaciones empresariales como en la CEOE, en la IRU o en los diez años que llevo en Astic, me ha entusiasmado conocer en profundidad la legislación y el derecho español y europeo que afecta al transporte para poder defender sus derechos.
- En esta profesión es difícil conciliar cuando los hijos son pequeños, aunque ahora sí, pero es posible que tenga ese déficit en los años pasados. Como mi mujer está retirada, tenemos más tiempo, aunque no me pierdo mucho por ahí: si no hago un viaje, estoy con los amigos de terraza o comiendo. No tengo aficiones deportivas y lo que me gusta es la familia y leer ensayo, filosofía, matemáticas o física.

“

La defensa de los intereses de una empresa con 1.000 camiones de internacional no es lo mismo que la de dos camiones de nacional”

esperanza de que todo vaya generando un caldo de cultivo para la concentración empresarial. Y las medidas recientes van a ayudar a conseguirlo.

TT: Después de tantas horas de negociación, cómo valora al actual equipo ministerial en relación a su predisposición al diálogo.

R.V: El actual equipo que está en negociación con el Comité Nacional tiene una capacidad de escucha y comprensión verdaderamente notable. Hemos encontrado un grupo encabezado por María José Rallo y Jaime Moreno con sus equipos muy capaces de escuchar, con mucha paciencia -porque somos difíciles- y con ganas de entrar a solucionar los problemas y que han entendido que no podían repetir la estructura anterior y había que tomar medidas para que esto cambie.

TT: Su asociación y otras fueron investigadas por la Comisión

Nacional de la Competencia -ahora exonerados- principalmente por recomendar a sus asociados ajustarse a lo señalado en el Observatorio de Costes y, ahora, el mismo Observatorio vuelve a ser un pilar básico para la formación de precios en el transporte. ¿Hay contradicción?

R.V: Debo corregirte: nuestra organización no fue investigada. La CNC en diciembre de 2012 entró en nuestras oficinas y en otras organizaciones, tomó notas de documentos que consideraron oportunos por una presunta concertación de precios en el transporte frigorífico internacional. Y en nuestro caso fue inmediatamente paralizada, no hemos tenido más investigaciones ni peticiones adicionales de documentación. Por otra parte, la legislación actual lo que dice es que nadie puede ser obligado a trabajar por debajo de costes y para demostrar que sus costes son inferiores a lo que le han pagado está el Observatorio de Costes, que sólo sirve como

escandallo, de lista de costes que intervienen y son valores medios. Por definición, unas veces pueden estar por encima o por debajo.

TT: ¿Cuáles son sus perspectivas para el transporte por carretera en los próximos ejercicios y cuáles son los retos que debe superar?

R.V: Afrontamos un 2023 en el que todos los países dan señales de trimestres negativos; podría haber una disminución de la demanda. Esperemos que sigan creciendo los exportadores españoles y que se mantenga el equilibrio entre viajes y retornos. Las empresas de Astic tienen músculo, pero vemos que las previsiones de los organismos que nunca se equivocaban cometen errores muy grandes, pero además todas son a la baja y esto nos preocupa. El precio de la energía también está muy volátil, pero tenemos la tranquilidad de que podemos repercutir el aumento del precio del combustible. Esa norma nos protege. ✎