

MIGUEL ÁNGEL OCHOA DE CHINCHETRU

PRESIDENTE DEL PATRONATO DE LA FUNDACIÓN FRANCISCO CORELL

“La implantación de las 44 tm interesa a una parte relativamente pequeña de cargadores”

ALFONSO ALDAY, Madrid

– **La crisis del Covid-19 está teniendo un efecto devastador en todos los ámbitos. El transporte ha sabido estar a la altura. ¿Y el Gobierno?**

– El transporte ha sabido estar más que a la altura de la situación. Ahora es el Gobierno el que lo tiene que demostrar. Si en el diseño de estrategias y planes para la salida de esta crisis no se tiene en cuenta a todos los agentes sociales, y muy especialmente empresarios, sindicatos y partidos políticos, la situación puede volverse terrible.

– **¿Estamos ante una crisis peor que la de 2008? ¿Prevé una caída masiva de pequeñas y medianas empresas?**

– En el peor momento de la anterior crisis, el PIB de España cayó un 4,3 por ciento, lo que costó el cierre de más de 40.000 empresas de transporte. Ya se sabe que en esta, el PIB llegará a caer más del 10 por ciento. La proporción de cierre de empresas será, no aritmética, sino geométrica. Si el Gobierno no sabe estar a la altura de las circunstancias, el mal será irreparable.

– **El Think Tank Movilidad de la Fundación Corell remitió a la Secretaría General de Transportes un informe con medidas para la salida de la crisis. ¿Qué se persigue?**

– Con ese documento, elaborado por personas con profundos conocimientos y experiencia en la movilidad de personas y mercancías, se pretendía ayudar a la Administración en el proceso de adopción de medidas que ayuden al sector a superar el enorme problema al que se enfrenta con las menores heridas posibles. No se trata solo de pedir ayudas económico-financieras, sino también de aprovechar la coyuntura para corregir desfases normativos y malas prácticas en el sector.

– **¿Han tenido respuesta?**

– Hasta la fecha hemos recibido el agradecimiento y la voluntad de ser escuchados, pero de lo único que hemos tenido noticia por los medios de comunicación es que no se tomarán medidas para reglamentar la problemática de la carga y descarga por parte de los conductores.

– **¿Cuál debería ser la ‘hoja de ruta’ para una reactivación ordenada de la actividad, que minimice los efectos del Covid-19?**

– Hay que facilitar la adecuación de la actividad de las empresas al ritmo de evolución de los sectores para los que trabajan. La flexibilidad normativa para adaptar sus costes fijos al volumen de trabajo en

El presidente de la Fundación Corell, Miguel Ángel Ochoa, cree “fundamental” flexibilizar la normativa para adaptar los costes fijos del transporte por carretera al volumen de trabajo y advierte de que “si el Gobierno no sabe estar a la altura de las circunstancias, el mal será irreparable”. Ochoa insiste en que “ayudar a que el transporte despegue rápidamente es indispensable y vital para que arranquen todos los sectores económicos del país”.

cada fase es fundamental, además de facilidades financieras y fiscales reales y rápidas. Tampoco hay que olvidar medidas más concretas para solucionar las deficiencias de tipo socio-sanitaria que hoy existen, y que afectan muy negativamente al transporte de mercancías, como la carga y descarga o el intercambio de palets.

– **¿Cómo cree que será la recuperación: en forma de V, U o L?**

– Todo apunta a una recuperación en L. Esperemos que con la mayor pendiente de la base posible. Si la recuperación es lenta, habrá que facilitar recursos adicionales para financiar dicha lentitud. Ayudar a que el transporte despegue rápidamente es indispensable y vital para que arranquen todos los sectores económicos del país.

CRISIS DEL COVID-19

Si la recuperación es lenta, habrá que facilitar recursos adicionales para financiar esa lentitud

FISCALIDAD

La carretera cubre con creces los costes que genera

ECONOMÍA COLABORATIVA

A igual servicio, se deben aplicar las mismas exigencias y normativa que a los públicos equivalentes

– **La Fundación Corell presentó recientemente un estudio que cuestiona la eficacia de las 44 toneladas.**

– El estudio ha demostrado que la implantación de las 44 toneladas interesa a una parte relativamente pequeña de cargadores. Tiene ventajas, pero también grandes costes e inconvenientes. Bajo determinadas condiciones, y para sectores muy concretos, podrían contemplarse excepciones a la norma, siempre que se garantizara un correcto reparto de los beneficios entre cargador y transportista. Cosa harto dudosa, dada la diferente capacidad negociadora de ambas partes.

– **El director de Cadena de Suministro de Aecoc, Alejandro Sánchez, aseguró en una reciente entrevista a TRANSPORTE XXI, que no compararía ni las conclusiones, ni algunos de los datos aportados en el estudio.**

– Lei con interés la entrevista. En primer lugar, tengo que decir que antes de efectuar manifestaciones hay que conocer la realidad y no argumentar con la parte de la misma que le interesa a uno. Eso sí, es meritorio que mencione que los mayores costes deben ser compensados al transportista. Ahí coincidimos. Sin embargo, según denuncian patronales y empresarios, la práctica de algunos cargadores es superar el peso máximo autorizado sin ningún tipo de compensación. Esto da pie a preguntarse si lo que se pretende es legalizar prácticas ilegales que se están produciendo en sectores muy concretos.

– **¿Hay que reabrir el debate de las 44 toneladas?**

– Cualquier modificación debe hacerse en un proceso de armonización con todos los países de la UE, contemplando, además, los megacamiones y ‘duotrailers’. Se equivoca el representante de Aecoc cuando afirma que “España es prácticamente el único país europeo donde

las 44 toneladas no están permitidas”. Si se permiten para servicios que tienen como origen o destino un transporte combinado. Igual que sucede en Francia. Tampoco menciona que en Alemania la norma son 40 toneladas.

– **Entre las propuestas presentadas por el Think Tank Movilidad destaca la necesidad de aplicar ayudas de política fiscal y monetaria de reducción de la carga impositiva al sector.**

– La crisis del Covid-19 ha pillado al sector, y a la economía en general, con un desorden impositivo y déficit financiero enormes.

– **Un reciente estudio elaborado por el Ministerio señala que la presión fiscal sobre el transporte por carretera se sitúa en el “nivel bajo”, en comparación con otros países analizados. ¿Comparte sus conclusiones?**

– Es posible que España esté en la banda baja de presión fiscal al transporte con respecto a Europa, pero dentro de los límites que permite Bruselas. Tampoco es menos cierto, como ya demostró la Fundación Corell en su estudio “Balance Económico y Fiscal del Transporte de Mercancías por Carretera”, referido a 2012, que el sector cubre con creces los costes que genera. Existe una gran variedad de impuestos especiales, generales, municipales, autonómicos... incluso recargos de más que dudosa justificación en la Seguridad Social. Cabe preguntarse si toda esta recaudación se usa para lo que se debería.

– **En julio de 2016, aseguró a este periódico que “hay que poner patas arriba toda la fiscalidad del sector del transporte”. ¿Y ahora?**

– De entrar ahora en una revisión del marco fiscal del transporte sería para ayudar al despegue del sector mediante reducciones o reasignaciones de la carga fiscal que soporta y conseguir un aumento de la productividad de nuestra economía.

– **La pandemia también ha servido para poner de relieve viejos problemas del sector, como su escaso tamaño y la debilidad financiera. ¿Es hora de ganar músculo empresarial?**

– Las crisis, además de sus consecuencias negativas, en determinados aspectos suponen oportunidades de cambio y mejora. Habría que centrar todos los esfuerzos en salvar el mayor número de empresas y empleos y que la estructura de las resultantes salga lo más reforzada posible. Esto implica un mayor tamaño empresarial, así como una mejora de su capacidad tecnológica.

LA ENTREVISTA



La digitalización y el uso de todo tipo de soluciones basadas en las nuevas tecnologías son herramientas que aumentan la eficiencia de las empresas y ayudarán a salir de la crisis provocada por el Covid-19.

– Otro de los retos de futuro es el medioambiental. El pasado año, en el marco del II Foro de la Fundación Corell, importantes patronales de transporte firmaron una posición común para participar en la elaboración de la normativa que regirá la transición ecológica. Sorprendió la ausencia de CETM...

– CETM fue invitada, como el resto de asociaciones firmantes, a participar en la elaboración del manifiesto y su presentación, declinando su participación, unos días antes de la celebración del evento, por no estar de acuerdo con el proceso de elaboración y prefiriendo otro foro para el mismo. No ponían en duda su contenido. De hecho, destacados dirigentes de CETM expresaron su total acuerdo con el documento. El acuerdo firmado tuvo una gran repercusión mediática y, además, fue recogido por la Secretaría General de Transportes y Pymes del Ministerio de Industria.

– CETM emitió una dura carta, firmada por todo el Comité Ejecutivo, en la que señalaba que fue invitada a la firma de la declaración a favor de la movilidad sostenible, pero una vez elaborada. ¿Cuál es su opinión?

– Nos vimos sorprendidos ante la desafortunada reacción de CETM, con manifestaciones cuyo único argu-

mento era poner en duda la representatividad de las asociaciones firmantes, sin aportar alternativa alguna o discurrir del contenido del Acuerdo. Seguro que tuvieron motivos para semejante reacción, pero la verdad es que se nos escapan.

– En el escrito, además, se hacía referencia a la vinculación de la Fundación Corell con Astic. ¿Esta relación condiciona de alguna manera su independencia?

– La Fundación Corell nació por una iniciativa de Astic, pero con una clara voluntad de contribuir a la mejora de la seguridad, el medioambiente y el nivel tecnológico del transporte por carretera, como se expresa en sus Estatutos. En su Patronato, además de empresarios del mundo del transporte de mercancías y viajeros, hay destacados juristas y personas que han ocupado relevantes puestos en la Administración. Si a ello añadimos el elenco que compone el Think Tank Movilidad, verdadero generador de ideas y proyectos a desarrollar por la Fundación, nos encontramos con catedráticos de Universidad, expertos en tecnología, miembros de las administraciones autonómicas y un eurodiputado. Con esta composición, es muy difícil que prevalezcan sesgos no deseados en cualquiera de las iniciativas.

– ¿Cómo está afectando la crisis del Covid-19 al programa de actividades de la Fundación Corell?

– A pesar de que pudimos presentar el estudio comentado sobre las

El personaje

Vida: Miguel Ángel Ochoa nació el 17 de agosto de 1952 en Logroño (La Rioja). Casado y tiene tres hijos.

Obra: Es licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad de Deusto y Máster en Administración de Empresas por el Instituto de Empresa de Madrid. Vinculado a empresas de transporte, logística e inmobiliaria industrial desde 1975, acumula una amplia experiencia en el mundo asociativo. Destaca su relación con Astic desde 1982, primero como miembro del Comité de Presidencia y luego como presidente (1990-2002). Durante su mandato, en 1997, se crea la Fundación Corell, que preside desde 1998. Además, fue vicepresidente de la IRU (1994-1997) y uno de los tres vicepresidentes de CETM de 1997 a 2002. También fue miembro, en 1994, del grupo de expertos de la DG VII de la Comisión Europea.

Milagros: Poner en valor el papel del transporte por carretera, con el foco en la seguridad, la formación y el respeto al medioambiente,

44 toneladas, el resto de actividades ha quedado supeditado a la evolución de la situación de confinamiento y normas de reunión. Las jornadas previstas, que obligatoriamente tienen que ser presenciales

para poder acogerse a las ayudas del Ministerio de Transportes, han quedado aplazadas 'sine die'.

– ¿Qué proyectos hay encima de la mesa?

– Seguimos manteniendo el III Foro sobre "Nuevas tecnologías para el transporte", que se celebrará a mediados de noviembre. Y el Think Tank Movilidad continúa con sus trabajos. En breve, se publicarán dos artículos de gran interés sobre aspectos cruciales de la movilidad.

– Hablemos de movilidad sostenible. La mayoría de las ciudades carecen de planes estratégicos...

– En general, las grandes ciudades, por diversos motivos, no se han adaptado o llevan un gran retraso en el proceso de acometer los enormes cambios que se están produciendo en la movilidad urbana. Muchas ciudades han ensayado e implantado modelos con diferentes soluciones, combinando medidas restrictivas e, incluso, recaudatorias, con mayor o menor éxito.

– La economía colaborativa irrumpe en el sector, ¿Es una práctica de competencia desleal?

– La irrupción de la mal denominada 'economía colaborativa' ha producido una gran distorsión en unos sectores tan regulados como son el transporte de viajeros y mercancías. A igual servicio, se deben aplicar las mismas exigencias y normativa que a los públicos equivalentes. Todo lo que se salga de ahí es competencia desleal, cuando no economía sumergida.