



Comunicado de Prensa.

Crisis y ruina en el Sector de Transporte por carretera.

- Antecedentes.
- Contexto y situación actual.
- Observatorio de Costes del Transporte por carretera.
- Diagnóstico.
- Posicionamiento FENADISMER.
- Paro nacional.

Antecedentes.

En nuestro boletín nº 1 de 2008 avanzábamos sobre la *grave situación económica del sector motivada por dos factores fundamentales:*

- ***El alza de los costes de explotación y en concreto el del carburante y***
- ***Nuestra incapacidad para repercutir a nuestros clientes dichos incrementos.***

Los incrementos del coste del gasoil, desde Dic de 2003 hasta Dic de 2007, se reflejan en el siguiente cuadro.

A 31 de Dic	PV en €/lva	Variación	
		Importe	Porcentaje
2003	0,689		
2004	0,802	0,113	16,40
2005	0,909	0,107	13,34
2006	0,903	-0,006	-0,66
2007	1,079	0,176	19,49

Y nos devuelven el siguiente incremento en el pasado año: desde 31/12/2006 a 31/12/2007, para un trayler con un consumo medio de 45.000 Lts/Año : ¡Se debe pagar 7.920 € más !!!

Año	PV Gasoil	Coste	Variación €
2006	0,903	40.635	
2007	1,079	48.555	7.920

Precio del Carburante.

Hoy, 22/05/08, el PVP del Gasoil-A es de 1,284 €/Litro.

Es decir, en cuatro meses y medio ha subido 0,205 €/L (34,1 Ptas./L.) un 19% !!!!.

PVP Surtidor		Variación	
31/12/2006	0,903	Importe €	Porcentaje %
31/12/2007	1,079	0,176	19,5
21/05/2008	1,284	0,205	19,0

Un transportista con un Trayler con un consumo de 5.000 Lts/Mes debe soportar un sobrecoste mensual de 1.025€.

Nuestra incapacidad para repercutir a nuestros clientes (cargadores e intermediarios) dichos incrementos.

Generalizando se puede decir que una parte de los transportistas en 2008 han conseguido subir su tarifa de precio por el servicio pero en un porcentaje insuficiente y que otros no han conseguido nada ya que pesa sobre ellos la indicación de no subir nada ya que hay otros transportistas dispuestos a hacerlo al mismo coste e incluso más bajo.

Es decir, continuamos con la incapacidad.

Nuevo factor. Crisis económica= No hay cargas.

La crisis económica que nuestro sector identifica por la disminución, muy importante, del número de cargas que se ofrecen, hace que los autónomos se disputen esas cargas a precios más bajos llegando a realizar portes a pérdidas mediante dumping al vender su servicio cobrando menos que el coste que les produce ese porte.

Observatorio de Costes del Transporte.

El Observatorio de costes del transporte de mercancías por carretera es un documento elaborado y auspiciado por el Ministerio de Fomento (Transportes).

Está realizado previa audiencia de :

- a) Comité Nacional del Transporte por Carretera (en el cual están representadas las distintas asociaciones profesionales de transportistas).
- b) AECOC, Aeutransmer y Transprime, asociaciones cargadoras que reúnen a las empresas que expiden mercancías.

Es un documento consensuado entre ambas organizaciones sobre bases razonablemente contrastadas que sirve como referencia para establecer y asegurar una adecuada rentabilidad del servicio de transporte.

En el mismo se detallan los distintos costes :

Amortización del vehículo, financiación del mismo, salarios, seguros, costes fiscales, dietas, combustible, neumáticos, mantenimiento y reparaciones.

Soportados por cada tipo de vehículo :

1- Trayler; 2-camión rígido de 3 ejes; 3- camión rígido de 2 ejes;..... pasando por frigoríficos y cisternas hasta llegar a 15- furgoneta.

Ejemplo de costes para un trayler a 31/10/2007.

2.1.- Vehículo articulado de carga general.

VEHÍCULO ARTICULADO DE CARGA GENERAL

Costes Directos a 31 de octubre de 2007

Hipótesis: Vehículo articulado de carga general (420 CV, MMA=40.000 kg y Carga útil=25.000 kg)

Kilómetros anuales recorridos=	120.000	100,0%
Kilómetros anuales en carga=	102.000	85,0%
Kilómetros anuales en vacío=	18.000	15,0%

	COSTES DIRECTOS ANUALES	
	Euros	Distribución (%)
Costes directos	114.779,19	100,0%
Costes por tiempo	64.674,31	56,3%
Amortización del vehículo	13.727,60	12,0%
Financiación del vehículo	2.701,36	2,4%
Personal de conducción	27.375,14	23,9%
Seguros	6.498,14	5,7%
Costes fiscales	902,07	0,8%
Dietas	13.470,00	11,7%
Costes kilométricos	50.104,88	43,7%
Combustible	38.752,24	33,8%
Neumáticos	6.096,64	5,3%
Mantenimiento	1.896,00	1,7%
Reparaciones	3.360,00	2,9%
kilometraje anual (km/ año)	120.000	
kilometraje anual en carga (km/ año)	102.000	
Costes Directos (euros / km recorrido)	0,956	
Costes Directos (euros / km cargado)	1,125	

El resultado que aporta este documento dice que el transportista de un trayler debe cobrar 1,125 €/Km cargado.

En el contexto actual muchos transportistas están cobrando 0,66€/km, es decir, casi un 50% menos de lo que debieran.

[Ver el último, nº 14, de 31/10/2007](#)

http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/TRANSPORTE_POR_CARRETERA/SERVICIOS_TRANSPORTISTA/OBSERVATORIO_COSTES/OBSERVATORIO_MERCADO/omercado14-pdf.htm

Extremadamente grave, insoportable para muchos, ya que los indicios que se ven son de empeoramiento por la escalada del precio del carburante.

Perjudicados.

Las empresas y empresarios autónomos por el deterioro extremadamente grave en :

- a) la rentabilidad económica
- b) la liquidez financiera

llevando a algunos al límite de seguir ejerciendo la actividad en estas condiciones.

Beneficiados.

Es Agosto para los intermediarios del sector, agencias y operadores de transporte.

Provocan en algunos casos que el transportista cobre el 50% de lo que paga la empresa expedidora de las mercancías.

Responsable.

El Gobierno y el Ministerio de Fomento por su inoperancia en la labor inspectora que permitiría la eliminación de la práctica del dumping (venta a pérdidas o trabajar por debajo de los costes), práctica ilegal según las normas de competencia.

Posicionamiento FENADISMER.

Fenadismer insta al Gobierno a satisfacer una sólo petición :

La aplicación de tarifas mínimas antidumping.

Ayer miércoles, 21/05/2008, en Asamblea Extraordinaria de Fenadismer, Federación Nacional de Pymes y Transportistas autónomos, se acordó instar al Gobierno a que desarrolle normativamente, de modo análogo a como se ha aprobado en Francia, Bélgica y recientemente por el Gobierno italiano el pasado mes de Noviembre, la aplicación de **tarifas mínimas antidumping** que cubran los costes de explotación de los vehículos de transporte en sus diferentes especialidades.

Para la plena efectividad y garantía de la aplicación de dicha medida, se deberán aprobar las siguientes normas de desarrollo:

1. Publicación del Observatorio de calculo de costes de explotación de los vehículos de transporte que aprueba el Ministerio de Fomento, que sirva de referencia para el cálculo de las tarifas mínimas antidumping, el cual debe ser actualizado con carácter trimestral para adecuar con mayor exactitud la variación real de los costes reales de explotación del vehículo a los precios del transporte, especialmente las continuas subidas del precio del gasóleo.
2. Obligación legal de reflejar el precio del transporte en el documento de control que acompaña a las mercancías transportadas, a efectos de control del precio que perciben los transportistas por el servicio prestado.

3. Regulación mediante ley de un nuevo tipo infractor consistente en sancionar la contratación de los servicios de transporte por debajo de las tarifas mínimas antidumping que se aprueben, aplicando la sanción máxima de 6.000 euros prevista en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) tanto para el transportista como para el cargador.

Nota: la vigente Ley de Transportes, LOTT, aprobada en junio de 1987, establece en su art.19 la necesidad de que las tarifas del transporte público y de las actividades auxiliares y complementarias del transporte cubran la totalidad de los costes reales en condiciones normales de productividad y organización, y permitan una adecuada amortización y un razonable beneficio empresarial, añadiendo a continuación que la estructura tarifaria se configurará de forma que fomente la inversión, la seguridad y la calidad. Por ello, la Administración de Transportes no debe hacer dejación de su obligación legal de perseguir esos mismos objetivos y, por tanto, la necesidad de que los precios del transporte cubran la totalidad de los costes reales que conforman la realización de los servicios de transporte

Paro Nacional.

Fenadisper acuerda un Paro Nacional del Transporte a partir del 8 de Junio para instar al Gobierno a que apruebe las medidas legales que garanticen que los transportistas por carretera puedan repercutir las subidas del precio del gasóleo mediante la aprobación y aplicación de unas tarifas mínimas antidumping.

Noticias colgadas en Web

<http://www.fenadisper.es>

<http://www.n1jundiz.com/>