

Entrevista a Javier Arnedo, presidente de Conetrans y del Comité Nacional del Transporte por Carretera

«En el Ministerio aplauden nuestra división. Si tenemos los mismos objetivos, tenemos que avanzar unidos»



Cien días después de ocupar la presidencia de **Conetrans** entrevistamos a **Javier Arnedo**, un empresario riojano que acaba de ser nombrado presidente del **Comité Nacional del Transporte por Carretera** y que el pasado 29 de octubre se ponía al frente de la mayor organización de **CETM** y de la mayor patronal del transporte español.

Con el poder que otorgan 29.300 empresas afiliadas y más de 102.000 vehículos, **Javier Arnedo** se muestra inconformista: *«Quiero atraer a las organizaciones que estuvieron con nosotros en el pasado y que por diferentes razones decidieron abandonar Conetrans».*

Los primeros 100 días

Teniendo en cuenta que la campaña para elegir presidente fue muy reñida, ¿cómo resumiría sus primeros cien días al frente de Conetrans?

Es cierto que fue una campaña dura. Yo no era el candidato elegido para sustituir a **Carmelo González** y cuando decido presentarme lo hago con la intención de ganar. Lo que estoy observando tras mi nombramiento es que, al margen de cuál fuera su voto, el espíritu de todas las provinciales es el de hacer equipo para crecer y avanzar.

Usted afirmó que Conetrans debe ser un lugar de encuentro y diálogo. ¿No lo era?

El sector se encuentra disperso cuando lo cierto es que nuestros problemas son similares y en el **Ministerio de Transportes** aplauden nuestra división. Si tenemos los mismos objetivos tenemos que avanzar unidos y por ello quiero realizar una política de puertas abiertas y de diálogo para que otras organizaciones puedan sumarse a nuestro proyecto.

«Quiero realizar una política de puertas abiertas y de diálogo para que otras organizaciones puedan sumarse a nuestro proyecto»

¿Cuáles van a ser sus objetivos como presidente del Comité Nacional?

Hay que reforzar el diálogo institucional y la unidad de acción en un momento clave de transformación regulatoria, tecnológica y medioambiental.

¿Exigirán indemnizaciones por los bloqueos y paralizaciones de camiones?

Los meses de diciembre y enero han sido una auténtica ruina. Los conductores han pasado inútilmente muchos días fuera de sus casas y las empresas de transporte hemos perdido millones de euros con los bloqueos y paralizaciones. Exigir indemnizaciones es una cuestión que tendremos que analizar en el seno del Comité Nacional.

A cada problema, una solución

¿Es partidario de poner fin a los Módulos?

El fin de los módulos es una decisión que se tomó hace años y que no se ha aplicado. Necesitamos un modelo que nos haga empresarios a todos los transportistas, como ya sucede en Navarra o el País Vasco. Los módulos están en el origen de muchos abusos por parte de los cargadores.

¿Existe solución para la falta de conductores?

Esta profesión es muy dura, pero ni con salarios altos encontramos suficientes chóferes. Contratar conductores extranjeros puede parecer la solución, pero no es sencillo. El idioma es un handicap para obtener el CAP y los conductores necesitan formación, vivienda, etc. Y qué pasa si después de invertir en un chófer decide irse a otra empresa porque le ofrece mejores condiciones.

¿Le preocupan los coeficientes reductores y el control de jornada?

No creo que los coeficientes vayan a entrar en vigor de forma inmediata, porque se trata de una cuestión que parte de un incremento previo de las cuotas a la Seguridad Social. El problema es que

provocarán un nuevo aumento de costes.

En cuanto al control de jornada el **Ministerio de Trabajo** plantea un sistema que en el transporte por carretera es de imposible aplicación. Necesitamos sentarnos con cargadores y ministerio para diseñar un control de jornada que nos valga.

«Los cargadores están intentando que las 44 toneladas les salgan gratis, pero los incrementos de costes alguien tiene que pagarlos».

¿Tienen algo de bueno las 44 toneladas para los transportistas?

No, porque los cargadores intentan que las 44 toneladas les salgan gratis. El último **Observatorio de Costes** reconoce que para un tráiler de carga general el incremento de costes es del 6%, pero la realidad está por encima de ese porcentaje y eso hay que pagarlo.

¿Se ha equivocado Europa con el calendario de transición energética?

Los plazos previstos son irreales, pero tarde o temprano habrá que adaptarse y sumar a los costes actuales los derivados de la descarbonización. El problema es que los transportistas no estamos preparados para asumir los cambios a la misma velocidad.