Societat | | Actualitzat el 31/10/2018 a les 11:08

Aymat, sobre el desviament de camions de l'N-340: «Els governs han fet mesures cosmètiques per posar-se medalles»

El president de la FEAT considera que "si no fos pels transportistes ens moriríem de gana" i que els governs han de pagar la factura de la seva "incompetència i ineficiència"



Josep Lluís Aymat, president de la FEAT | Jonathan Oca

Josep Lluís Aymat és el president de la Federació d'Auto Transports de la demarcació de Tarragona (FEAT). Considera que l'aplicació del desviament obligatori de camions a l'autopista, mesura activa des del passat 2 de setembre, afecta els transportistes i que els "criminalitza". Està convençut que cal repensar esta mesura i que els governs català i espanyol han de fer-se càrrec de totes les bonificacions. Els transportistes tornaran a mobilitzar-se avui 31 d'octubre per protestar contra l'obligatorietat de desviar-se a l'autopista. Repetiran la marxa lenta i també ho faran el 5 de desembre si no hi ha entesa, vigílies de festiu.

- Ja han passat gairebé dos mesos des de l'entrada en vigor del desviament obligatori del

camions cap a l'autopista. Com estan els transportistes?

- Els transportistes estan preocupats perquè la restricció és molt lesiva pel sector. Comporta increment de despeses, no només pel pagament del peatge que està unificat de forma insuficient, sinó que també provoca discussions a l'hora d'entrar i sortir de l'autopista, també s'han de fer més maniobres i més quilòmetres innecessaris perquè no es respecta el sentit de la marxa del camió. Els sobrecostos són importants, depenent del vehicle, estem parlant d'una mitjana entre 300 i 500 euros però hi ha casos extrems. Hi ha vehicles que per la localització de l'empresa i els seus clients, i que tots estan obligats a circular obligatòriament per l'autopista, els suposa un increment de 1.000 euros al mes perquè el peatge i els serveis que ha de fer requereixen que faci voltes espectaculars, i alhora inútils, per la restricció. Estos quilòmetres de més, estan tenint un impacte molt negatiu i important en el sector.

- Ara les carreteres nacionals queden alliberades de camions amb esta mesura.

- És cert però això no ho podem acceptar gratuïtament, és un greuge que no puguem treballar a la carretera. Arriba un punt que jo ja no sé de què estem parlant en tota aquesta problemàtica. Estem prioritzant l'ús d'una infraestructura pública per gent que està utilitzant vehicles particulars, mentre que la gent que utilitza vehicles per treballar se'ls diu que marxin de la pública a una via gestionada de forma privada i que a més, ha de pagar. Els transportistes no treballen perquè sí. La seva feina és important i indispensable perquè treballi la resta de l'economia. L'economia real és, a banda de la financera, l'economia basada en el producte i coses tangibles, la mercaderia viatja bàsicament per carretera. Quan aquesta activitat decau o no es fa, la resta queden paralitzades, no es pot subministrar a les indústries, a les botigues. Som un sector que tothom diu que som estratègics i necessaris però d'altra banda, a l'hora de prioritzar l'ús de les infraestructures públiques anem a la cua i se'ns expulsa.

- Se senten criminalitzats?

I tant. Se'ns està senyalant com els culpables. S'està dient que la infraestructura és perillosa i que la solució és que marxin els camions. I doncs, aquí senyalen si fan això?



Josep Lluís Aymat, president de la FEAT, durant l'entrevista Foto: Jonathan Oca

- Si s'aconseguís la bonificació del 100% dels peatges, canviaria la visió dels transportistes?

- Sí que canviaria perquè hi hauria un reconeixement explícit per part de les administracions que són elles les que han badat. Han fracassat a l'hora de mantenir l'N-340 i l'N-240 en estat de ser operatives i capaces d'absorbir amb seguretat el trànsit que ha vingut arrossegant. Des del moment que reconeixen que aquell tram de via és insegur, estan reconeixent que no han mantingut la via en ordre i a l'alçada de les condicions. L'administració s'ha de fer càrrec de la factura perquè ha fracassat en el manteniment de les vies. La seva incompetència i la seva ineficiència si té costos, ha de ser la mateixa administració qui ho absorbeixi i no passar la factura a uns altres i menys amb arguments que no tenen sentit, amb justificacions de mal pagador. Fer-nos pagar el seu propi fracàs, és intolerable.

" La seva incompetència i la seva ineficiència si té costos, ha de ser la mateixa administració qui ho absorbeixi i no passar la factura a uns altres"

- Confien que les administracions reconeguin el seu fracàs i que paguin el 100% del cost del desviament?

- Confiar no confiem. Però és veritat que la gent està disposada a mobilitzar-se i pressionar perquè les administracions considerin les seves prioritats en aquest aspecte i intentar que reconeguin que ells han de pagar la factura i no els transportistes. Si volen fer la via més segura, han de pagar o almenys incrementar el percentatge de la bonificació i que no suposin greuge afegit pel fet que no arribi el percentatge de bonificació operatiu que s'està aplicant a altres territoris. De fet, entre Fraga i Alfajarín s'aplica un 75% de bonificació als camions quan resulta que no és ni obligat passar per l'autopista. I aquí, hi anem obligats, i el màxim de la bonificació és del 50%? Això és un greuge. A la Rioja, que allà sí que és obligatori, també es fa un 75%, Pensem que almenys hauria de ser aquest percentatge però realment creiem que l'administració hauria de ser fer-se càrrec del seu fracàs llastimós en la gestió catastròfica de les infraestructures.

- A causa d'este increment de despeses mensuals, podrien estar en perill alguns llocs de treball o la viabilitat d'algunes empreses?

- Espero que no, però si aquesta gent pressiona als seus clients per fer-los pagar el sobrecost, igual aquest sobrecost suposa que un establiment comercial hagi de tancar perquè pot acabar perfectament amb uns costos logístics molt més elevats que la competència i quedar fora de mercat. En aquest sentit, es podrien portar a terme deslocalitzacions d'establiments que estan donant treball a les flotes locals i de més proximitat i col·locar-se en zones amb eixos de comunicació que no suposin aquest sobrecost per abaratir els costos logístics. És un tema que també ens preocupa. Aquesta mesura a qui perjudica més és a les flotes locals, no a aquells transportistes que venen de pas. A les flotes que donen servei a clients amb més proximitat, en viatge de curta distància. Podríem estar parlant que el servei al client li podria pujar un 25 o un 30% de costos logístics.

- S'han reunit amb les administracions per tractar este tema?

- Sí. Són bones paraules però no hi ha voluntat política. Ara estan en la fase "zen", estan encantats de la vida en trobar una solució a un problema molt greu com és la seguretat. Estan en fase contemplativa i a punt de fer-se petons a si mateixos. Els hem de fer baixar del pedestal aquest perquè aquesta mesura realment ha de fer-se segons algunes rectificacions fonamentals, Han de posar diners a l'hora de bonificar les flotes locals i han de canviar el criteri. No pot ser que per fer segons quin servei, hagin de fer 20 o 30 quilòmetres de més perquè és un contrasentit, ja que tothom està mirant el tema de la sostenibilitat i els contaminants i intentar reduir els impactes al medi ambienti ara resulta que estem fent una mesura que és una destralada, fent voltes inútils. Entenem que l'administració ha de seure a negociar realment, no únicament per comunicar-nos que serà bona la mesura i abraçar-nos al mig de la plaça pública perquè això és collonut, no. Cal negociar que si l'administració vol seguretat desviant-nos, ha de gratar-se la butaca.

- La motivació i també l'objectiu de tota esta mesura és aconseguir vies més segures?

- No és veritat això. Si la clau de volta fos la seguretat encara es podria entendre que ho apliquessin però no és així. Per què? Doncs perquè anem per autopista fins a Vilafranca sud però i fins a Martorell? De l'N-340, en tot el trajecte que està vetat per als transportistes des de Peníscola, fins a Vilafranca sud només passa pel mig d'un poble. Mentre que de Vilafranca sud a Martorell, fins al peatge famós, misteriosament passen pel mig de tres pobles i suposadament aquests tres municipis estan encantats de rebre tot aquest trànsit. El que passa és que toquem el peatge de Martorell i aquest és massa car. Han fet mesures cosmètiques per posar-se medalles i dir que han millorat la seguretat però sense que els surti massa car.

"Han fet mesures cosmètiques per posar-se medalles i dir que han millorat la seguretat però sense que els surti massa car"

- Qui hauria de fer aquest esforç de pagar totes bonificacions, l'estat espanyol o el Govern?

- El govern espanyol ja paga les bonificacions i hauria de ser la Generalitat qui pagués la diferència, ja que s'han posat al mig. Ara bé, és un problema de l'Estat, ja que no han fet el que havia de fer amb les carreteres nacionals, que són de titularitat de l'Estat, com les autopistes. La Generalitat, en aquest cas, no ha escoltat ni els veïns ni els transportistes que van demanar la gratuïtat i va dir que era impossible i que s'havia de fer aquest nyap. No s'entén què s'ha volgut fer. El que han fet, reitero, és una operació cosmètica que li ha anat perfecte a l'autopista perquè li han desviat un munt de trànsit que algú haurà de pagar religiosament. La gran beneficiada serà la concessionària.



Josep Lluís Aymat, president de la FEAT, durant l'entrevista Foto: Jonathan Oca

- Denuncia que el més fàcil per als governs català i espanyol va ser criminalitzar els camions, treure'ls de la carretera nacional i problema resolt.

- És una carta blanca que tenen els polítics contra els transportistes. Potser contra un altre col·lectiu, podria ser objecte de crítiques però com que és contra el sector del transport per carretera, no hi ha problema. Cal donar un missatge molt clar a la gent i és que els productes que troben a les prestatgeries dels supermercats quan van a comprar arriben per transport de carretera, no amb tren ni cal altre transport. Si no fos pels transportistes, ens moriríem de gana, així de clar. Estem sempre pressionats per als clients perquè sense nosaltres, l'engranatge de l'economia real, gripa. I posen bastons a les rodes a un sector que qualsevol afectació que té suposa un increment de costos que finalment acabarem pagant tots.

"Si no fos pels transportistes, ens moriríem de gana, així de clar. Estem sempre pressionats per als clients perquè sense nosaltres, l'engranatge de l'economia real, gripa."

- Les carreteres nacionals com l'N-340 i l'N-240 són perilloses?

- No haurien de ser-ho però entenc que hi ha gent que sempre va amb pressa pel món i que per arribar cinc minuts abans es juga la vida. I quan li surt bé, està molt satisfet per haver batut el rècord però quan l'han enterrat tampoc s'ha adonat que ha fet l'animal. Si vas a 60 o 70 km/h, respectant els senyals no ha de ser perillosa. Si vas amb presses, sí. M'agradaria deixar clar que en la immensa majoria dels casos que hi ha implicat un camió en un accident, no l'ha provocat ell. Entre altes raons perquè no poden anar a més de 80 km/h, tenen un limitador, van a una velocitat constant.