

MIGUEL ÁNGEL CILLEROS SÁNCHEZ

SECRETARIO GENERAL DE LA FEDERACIÓN DE TRANSPORTES, COMUNICACIONES Y MAR DE UGT

“La estructura del transporte de mercancías por carretera está en los umbrales del siglo XIX”

ALFONSO ALDAY, Madrid
FOTOS: Gilberto Villamil

— Las patronales de transporte por carretera CETM, Astic, Lógica y Aecaf han constituido una plataforma conjunta en materia laboral. ¿Cómo valora este principio de acuerdo?

— Positivamente porque permite reabrir la negociación del II Acuerdo General de Mercancías para el transporte por carretera. No obstante, estoy un poco confuso por las convulsiones entre patronales, que podrían entorpecer la negociación.

— La mesa negociadora se constituyó el 17 de mayo con la sorpresiva ausencia de Lógica. ¿Qué podría pasar si finalmente se descuelga la patronal de los operadores logísticos de la negociación?

— Crearía un problema importante. Entiendo que Lógica es la patronal que tiene más representación dentro del ámbito de la logística. Por lo tanto, si CETM u otras patronales quieren negociar temas específicos de logística dentro del II Acuerdo nos encontraríamos con una dualidad en la negociación. Es cierto que UGT apostaba desde un principio por un convenio específico de logística, pero si al final lo que facilita reabrir la negociación colectiva es incorporarlo dentro del II Acuerdo, bienvenido sea.

— UGT y Comisiones Obreras se comprometieron en noviembre del pasado año a retomar la unidad de acción en la negociación colectiva estatal del sector. ¿Qué objetivos se ha marcado?

— Adecuar el sector al transporte del siglo XXI. El I Acuerdo ya es del siglo XX y me atrevo a decir que la estructura del sector está en los umbrales del siglo XIX. Hay directivas europeas que habrá que transponer a la legislación española en algún momento. Hay que adecuarse a los tiempos actuales y eso no puede ser de otra manera que en la negociación colectiva.

— Ha mencionado que las convulsiones entre patronales podrían entorpecer la negociación. ¿Y entre los sindicatos?

— No vamos a poner en riesgo la negociación por diferencias entre las dos organizaciones.

— Pero haciendo un poco de historia, en la negociación del I Acuerdo, el sindicato UGT alcanzó pronto un acuerdo con CETM. Sin embargo, Comisiones Obreras no lo suscribió y las negociaciones se alargaron más de dos años.

— Quiero hablar en clave de futuro, sobre todo porque las personas que lideramos este II Acuerdo no estuvimos en aquellas negociaciones y venimos, no con aire nuevo, pero sí, al menos, no contaminado.

Miguel Ángel Cilleros, secretario general de la Federación de Transportes, Comunicaciones y Mar de UGT, afronta con ilusión las negociaciones del II Acuerdo General de Mercancías para el transporte por carretera. Su principal objetivo, adecuar un sector, cuya “estructura está en los umbrales del siglo XIX”, al siglo XXI. Ahora, el escenario es distinto al de hace años. Ya no se negocia sólo con CETM, cuyo proyecto “está anticuado y necesita un revulsivo”.

— El escenario es nuevo. No se negocia sólo con CETM, que, además, ha perdido peso... ¿Cómo afronta la negociación?

— Con más confianza. El hecho de que ahora haya otras tres patronales, que representan los intereses del transporte internacional, paquetería y logística, puede facilitar alcanzar un acuerdo. Espero que al final no haya que poner sobre la balanza el peso específico de cada patronal y nos tengamos que lamentar de que los intereses particulares no permitan avanzar en conjunto.

— ¿Qué impidió cerrar el II Acuerdo, en vía muerta desde el año 2000 y qué papel jugó la CETM?

— El principal motivo ha sido la relajación de la parte patronal, porque se encontraba cómoda sin ningún tipo de negociación, llevando todo el tema al ámbito provincial. Sin embargo, la irrupción de Astic,

Lógica y Aecaf, dispuestas a reabrir el diálogo social, ha forzado a CETM a mover ficha.

— UGT, tras abrir un canal de comunicación con Astic, Lógica y Aecaf, afirmó que no se podía esperar a CETM toda la vida. ¿Cree que CETM no tiene proyecto, como asegura el presidente de Astic, Pere Padrosa?

— No me atrevo a tanto, pero sí creo que el proyecto de CETM está anticuado y necesita un revulsivo. Es una patronal muy rígida y los tiempos que se avecinan exigen una mayor flexibilidad. No podemos estar pendientes exclusivamente de las decisiones de CETM. No negamos su representación, pero no vamos a estar a la luz de lo que piense en cada momento.

— ¿No es contradictorio que en la patronal CETM “mande” un autónomo, Ovidio de la Roza, como afirmó en una entrevista a este periódico el presidente de la Confederación, Marcos Montero?

— No creo que mande Ovidio de la Roza. Sería preocupante. Hace poco, en la negociación del Convenio de Asturias ha habido una huelga y si resulta que todo dependía del presidente de la patronal asturiana, que es Ovidio de la Roza, que también es el que manda en CETM... pues que José Luis Rodríguez Zapatero se ponga a temblar. Creo que es más preocupante la influencia que ejercen en CETM algunos asesores que el propio Ovidio de la Roza.

— La Confederación de Transporte por Carretera (CTC), impulsada por Astic, se ha reforzado como patronal de referencia en el sector tras integrar a Lógica y Aecaf. ¿Cómo ve la irrupción de esta nueva organización?

— Me generó una cierta ilusión, pero fue el sueño de una noche de verano... Sin ir más lejos, en la negociación del II Acuerdo, cuando llega el primer apretón de CETM resulta que Astic y Aecaf abandonan la referencia CTC para firmar un protocolo con la Confederación.

— ¿Se siente más cómodo con el discurso de Pere Padrosa que con el de Marcos Montero?

— Sí. La verdad es que nos sentimos más cercanos al discurso de Padrosa, seguramente por las ideas generacionales, la propia edad, formación... Pero no podemos quedarnos sólo en el discurso. Tiene que haber hechos, porque si no somos capaces de hacer nada sin que ponga la guinda CETM...

— Sindicatos y patronal. ¿Condenados a entenderse?

— Sin duda. Si no somos capaces de llegar a buen puerto es mejor que cojamos la puerta y nos vayamos.

— Sin embargo, la transposición de la Directiva de Tiempos de Trabajo es la historia de un nuevo fracaso.

— Es cierto, pero hemos estado tan cerca de haber alcanzado un acuerdo... Hemos dejado pasar una excelente oportunidad...

— Los empresarios afirman que si sale adelante el borrador elaborado por Trabajo, las empresas españolas de transporte de mercancías por carretera perderán productividad y competitividad.

— No lo veo así. Lo que ocurre es que algunas empresas están acostumbradas a tener barra libre y eso no es así. Por ejemplo, en el tema del tacógrafo digital, soy partidario de que no sólo se implante en los pesados sino también en los ligeros, porque el mayor índice de siniestralidad se da en las furgonetas y camiones de menos de 3.500 kilos.

— Puede que usted no lo vea, pero la realidad es que la normativa, cada vez más asfixiante, que se cocina en Bruselas está provocando el alumbramiento de una nueva estructura empresarial y está poniendo contra las cuerdas a las empresas con asalariados.

— Es cierto que con la entrada en vigor de las nuevas normativas europeas, y las que están por llegar, las empresas pierden flexibilidad, pero no todo vale. Hay compañías que están obligando a sus trabajadores a ejercer algún tipo de actividad muy por encima de lo que la Ley permite. Ahora mismo existe un exceso de oferta en el transporte y es necesario estructurar el sector. ¿Cómo? Negociando con la Administración, pero no como CETM, que pone la mano para recibir dinero. Ese es un proyecto anticuado.

— ¿Cree que también es necesario acometer una reestructuración de los costes laborales y sociales para que el sector sea más competitivo?

— Por supuesto. Se necesita un cambio importante desde la propia estructura de costes de las empre-

PERE PADROSA

Estoy más cerca del discurso de Padrosa que del de Montero

FUNDACIÓN LABORAL

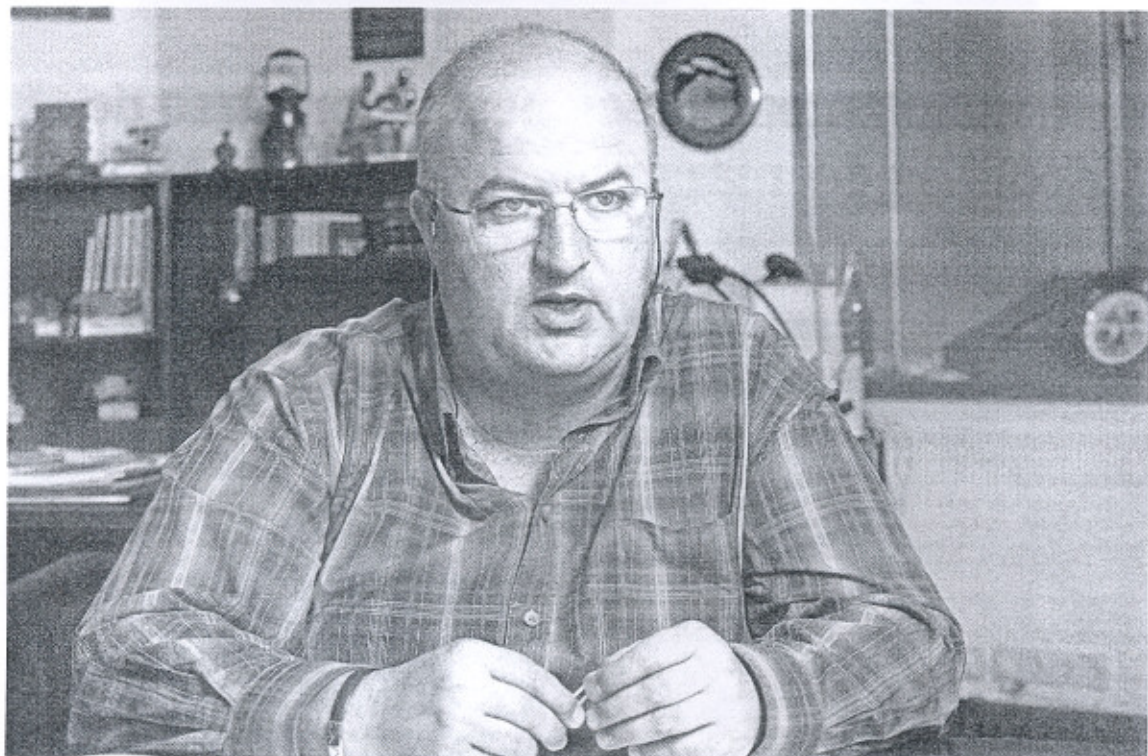
CETM quería entrar y ser la ‘mandona’

CETM

Su proyecto está anticuado y necesita un revulsivo

JUAN MIGUEL SÁNCHEZ

Tiene excesiva dependencia de CETM



MIGUEL Ángel Cilleros, secretario general de la Federación de Transportes, Comunicaciones y Mar de UGT, cree que hay un exceso de oferta y que es necesario estructurar el sector.

sas como del propio modelo de relaciones laborales. Lo que no podemos hacer es decir que el incremento de costes repercute todo en el tema de las condiciones económicas de los trabajadores. Esta es una de las cuestiones que hace antiguo y obsoleto el modelo de este sector.

— Otro de los frentes abiertos es la futura Ley del Estatuto del Trabajo Autónomo. Los empresarios creen que puede ser una bomba y la ruina del sector. ¿Debe incluir al transporte?

— Sí. El transportista autónomo no se puede quedar fuera de esta Ley.

— El aspecto más controvertido es el reconocimiento de la figura del autónomo dependiente. Es decir, al menos el 75 por ciento de los ingresos proviene de un cliente...

— Un transportista autónomo que el tiene el 75 por ciento o más de sus ingresos con un único cliente tiene una disponibilidad y no veo desahogado que tenga la misma garantía que un trabajador asalariado.

— Hablemos de Transforma, la nueva Fundación Laboral del Transporte. ¿Qué objetivos persigue?

— Los principales objetivos son la mejora de las condiciones de seguridad y salud en el sector, el fomento y desarrollo de lo que se llama I+D+i, el impulso de la formación y cualificación profesional y el fortalecimiento de la capacidad competitiva de las empresas.

— CETM, presente en las negociaciones para la creación de la Fundación, se descolgó del proyecto. ¿Por qué?

— Se lo he vuelto a preguntar

recientemente a Montero y no he obtenido una explicación lógica.

— ¿Es cierto que trató de imponer en la Fundación la cuota de representatividad que ostenta en el Comité Nacional?

— No exactamente, pero sí quería de alguna forma ser la 'mandona'.

— ¿No es lo mismo?

— No. Es parecido.

— Montero aseguró que veía 'cosas raras' y que no entraría en la Fundación Laboral si no se modificaba su estructura para que fuese libre e independiente, no manipulada por nadie.

— Son razones de muy poco peso, no están argumentadas. Lo que no puede ser es que se constituya una Fundación y todo sea ordeno y mando. Eso no es libertad e independencia. Eso tiene otro nombre.

— ¿Esta nueva Fundación liderará la formación?

— Sí. Toda la formación para la capacitación.

— ¿Demasiado dinero en juego como para que escape del control de CETM?

— No creo que sea una cuestión económica, de momento. Es más una cuestión de celos. Confío en que finalmente entre esta patronal.

— Pero es significativo que CETM se quite fuera y acto seguido la Dirección General de Transportes por Carretera impulse una Fundación...

— Ha sido una muestra más en la idea de decir vamos a ver como podemos quitarle valor a esta Fundación que se ha constituido. Y no queremos que Fomento se sienta condicionado por la no participación de la CETM.

El personaje

Vida: Miguel Ángel Cilleros nació en Salamanca el 21 de agosto de 1962. Está casado y tiene dos hijos.

Obra: De categoría profesional de oficial de oficina de RENFE Operadora, lleva muchos años desarrollando su labor como representante de los trabajadores en UGT, en cargos de responsabilidad. En 1993 fue secretario general de la Sección Sindical de los Talleres Centrales de Reparación de Villaverde en Madrid. Posteriormente y siendo miembro de la Comisión Permanente del Sector Ferroviario y Servicios Turísticos, fue el responsable del área interna (administración y organización). En el VIII Congreso (Cáceres, 2002), entró a formar parte de la Comisión Ejecutiva de la Federación Estatal de Transportes Comunicaciones y Mar, donde ostentaba la Secretaría de Administración, hasta que en el IX Congreso (Gijón, 2005), fue elegido secretario general.

Milagros: En el breve tiempo que lleva al frente de la Federación de Transportes ha conseguido materializar el ambicioso proyecto de constituir la Fundación para la Prevención de Riesgos Laborales en el Sector del Transporte por Carretera (Transforma).

— ¿Y que le ponga el mismo nombre?

— Una casualidad... no muy casual.

— La formación, ¿es un negocio para CETM?

— Se lo tiene que preguntar a CETM, pero cuando pone tantas tra-

bas... ¿Qué hay detrás? ¿Cuestiones ideológicas? Pues no, son cuestiones crematísticas.

— ¿Qué opinión le merece la política de Zapatero en materia de transporte?

— En dos años y medio ha habido una política de transporte más ambiciosa que en los ocho años del Gobierno de Aznar. El PETT es interesante, sobre el papel, aunque si se ha quedado cojo en su desarrollo.

— ¿Y cómo son las relaciones con la ministra Magdalena Álvarez?

— En esta última etapa, bastante fluidas. Su carácter, a veces, es un poco fuerte y no ayuda al diálogo, pero en el tema de transferencias portuarias y aeroportuarias está manteniendo una posición sólida.

— UGT dio su bendición para que se mantuviese el actual equipo de la Dirección General de Transportes por Carretera, encabezado por Juan Miguel Sánchez. ¿Considera acertada esta apuesta?

— No es que quiera romper lo que dijimos en aquél momento, pero sí tengo una cosa clara: los transportes y las infraestructuras tienen ideología y no todos servimos para todas las ideologías.

— ¿Ha cambiado Juan Miguel Sánchez en esta última etapa?

— Últimamente, con lo de Transforma, Directiva de Tiempos de Trabajo... no estamos como para dedicarle mucho cariño. Tiene excesiva dependencia de CETM, porque está actuando con comodidad. No quiero que haya privilegios para las organizaciones sindicales, pero sí le exijo una actitud más neutral.