

■■■■■ RETOS DE 2001 PARA LA REGIÓN DE MURCIA ■■■■■

La agricultura arrastra a media Región en su caída

Empresas de transporte, estibadores, industria conservera y un sinfín de cientos o miles de murcianos más que viven de cara a la producción agrícola de la Región están sumidos en un mar de incertidumbre por varios factores que han afectado gravemente a la cantidad y calidad del producto de la denominada Huerta de Europa.

Según el presidente de la Federación de Cooperativas Agrarias de la Región de Murcia (Fecoam), Manuel Soler Miras, este año va a estar marcado, y lo está ya de hecho, por los fenómenos climatológicos (un verano cálido y rachas puntuales de viento muy fuertes) y por la falta de mano de obra (el fenómeno de la inmigración), que en definitiva han tirado literalmente por los suelos el precio de los principales productos del campo murciano.

El adelanto de la producción ha venido determinado por una climatología excesivamente benigna en invierno que se ha asimilado a la de primavera, con lo que la producción de febrero

ha unido a la coyuntura climatológica el que las conserveras –el 80% de la producción termina en manos de estas industrias– no suelen trabajar este producto hasta febrero, con lo que la recolección se queda en el mercado de frescos. Los precios alcanzados son significativos, entre 30 y 40 pesetas cuando para consumo en fresco solía superar con creces las 100 pesetas el kilo.

En líneas generales, la agricultura está viviendo uno de sus peores momentos, y este comienzo de año no hace prever un buen principio de siglo para el sector.

A los abatares de los precios, que por ser circunstancias climatológicas los agricultores están un poco más acostumbrados, se le suma un mal notan pasajero y eventual como es la carencia de mano de obra. «No se está afrontando el problema de la inmigración y el Gobierno da la espalda a la realidad de la Región», señala Manuel Soler.

Fecoam cifra en unos 3.000 millones de pesetas las pérdidas que ha podido ocasionar ya el que los inmigrantes no estén trabajando en la recolección de las cosechas murcianas. «Lo más sangrante es que, además,

3.000 MILLONES PERDIDOS

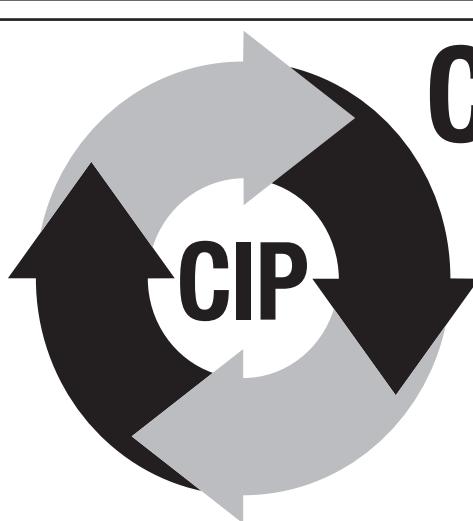
Las pérdidas en la agricultura por la falta de mano de obra debida al fenómeno de la inmigración asciende, según Fecoam, a unos 3.000 millones de pesetas.

se nos tache de ser poco menos que *negreros* cuando sabemos que los precios están por los suelos, que no llegamos ni a los costes de producción, y que no tener mano de obra no hace sino hundir al agricultor más todavía. Es impensable que el agricultor no cuide precisamente al que le da de comer, al trabajador de su campo», manifiesta el presidente de Fecoam.

Y la exportación se puede resentir de la mala situación que puede vivir la agricultura este año en cuanto que se exporta el 90% de brócoli, el 80% de lechuga, un 75% de la alcachofa que trabaja la industria conservera y un 40% de la coliflor, por citar algunos ejemplos.

Los datos que obran en manos de Manuel Soler indican que ha habido semanas que la lechuga le está dejando al agricultor cero pesetas y en otras ocasiones entre 5 y 15 pesetas, cuando sólo por producir la pieza ya se necesita entre 18 y 20 pesetas.

En el caso de la alcachofa se



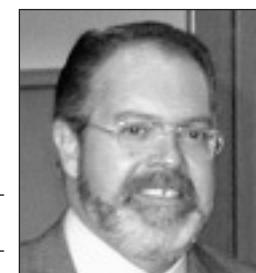
CONTROL INTEGRAL DE PRODUCCIÓN

Desde el origen hasta su hogar

ELPOZO ALIMENTACIÓN, S.A. es la primera empresa europea que dispone de un **CONTROL INTEGRAL DE PRODUCCIÓN**, que asegura la calidad desde las Explotaciones Agrícolas donde se cultivan las materias primas para los piensos, hasta el producto final que llega a su hogar

elpozo

Web: <http://www.elpozo.com>



Transporte, sector desconocido

MANUEL PÉREZ-CARRO MARTÍN

Lo que voy a referir a continuación no es noticia, por tanto, quiero ahorrar al amable lector que ha comenzado este artículo pensando en encontrar algo fuera de lo normal el esfuerzo de proseguir. Sin embargo, si lo que pretende es conocer, creo que, seguramente al concluir su lectura podrá al menos haberse formado una opinión distinta de lo que es el sector del transporte.

Este preámbulo es a mi juicio necesario, porque, como en tantos otros sectores, la opinión pública tiene de ellos un conocimiento limitado y circunstancial, y normalmente adquirido en situaciones excepcionales. Por ejemplo, si vuela un autocar, se convierte en noticia de primera plana en todos los periódicos y es entonces cuando surgen los más variopintos comentarios de pretendidos expertos, que ponen en entredicho la seguridad de este tipo de transporte, las condiciones laborales o la condición del empresario.

Si el transporte de mercancías es noticia es porque se convoca un paro, y lo que interesa a la opinión pública no son las razones de esta protesta, sino cuánto tiempo va a durar para prever el abastecimiento de supermercados, fábricas, etc.

Por ello, el sector puede reflejar una imagen pública negativa, que no se corresponde en absoluto con la realidad y que, desde luego, no le beneficia.

Hay cuestiones básicas que se desconocen y que sirven para poder situarlo mejor. El sector del transporte por carretera se encuentra regulado por una norma básica, la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, así como por numerosas normas complementarias y específicas, tanto en el marco nacional como internacional. Es, pues, un sector reglamentado, lo que equivale a decir controlado o sometido a disposiciones que emanen del poder legislativo.

No existen muchos sectores de la actividad económica a los que se les exija unas condiciones previas para el ejercicio de la actividad, al sector del transporte sí. Unos requisitos son de carácter personal, como la capacitación profesional, es decir, los conocimientos mínimos necesarios para el ejercicio de la actividad, la capacidad económica, consistente en la disposición de los recursos financieros y de los medios materiales precisos, y la honorabilidad, que se entiende que la poseen las personas que no hayan sido condenadas o sancionadas por sentencia o resolución firme por los delitos e infracciones que se tipifican en la Ley.

Una vez acreditados estos requisitos, el transportista solo podrá ejercer la actividad si está en posesión de la autorización administrativa, para lo cual deberá cumplir otra serie de exigencias de carácter fiscal, laboral y social y aquellas condiciones específicas necesarias para la adecuada prestación del servicio, relacionadas con los vehículos, locales utilizados, etc.

Además, dichas autorizaciones deberán visarse por la Administración bianualmente con el fin de comprobar que se continúa en posesión de los requisitos exigidos para su concesión. El incumplimiento se sanciona de manera severa, existiendo un órgano de inspección específico en la administración de transportes. También el sector se ve afectado por otra serie de normas según la mercancía que se transporte, como materias peligrosas o productos perecederos, etc.

A la vista de ello, creo que podemos concluir que cuando hablamos del sector del transporte, estamos refiriéndonos a un sector empresarial cualificado y serio, pero no exento de problemas, motivados fundamentalmente por la atomización que padece, la escasa dimensión de las empresas, la feroz competencia

y por la propia reglamentación a la que está sometido.

Las condiciones requeridas son comunes a los países de la Unión Europea, con escasas diferencias entre los distintos Estados que la componen. Pero lo que sí es diferente es la estructura empresarial, por lo que la normativa afecta de manera distinta a las empresas. No es lo mismo un sector compuesto mayoritariamente por grandes empresas, como ocurre en Francia o en Alemania, cuya dimensión es, además, mucho mayor que las mayores empresas de transporte de España, que un sector donde el transportista autónomo supone alrededor del 70 %, como ocurre en nuestro país.

En el aspecto fiscal, no existe una uniformidad normativa, compitiendo en el sector empresas sometidas a regímenes fiscales diferentes. En España ya se vienen generalizando las protestas por el trato fiscal diferente que sufren las sociedades con respecto a los transportistas autónomos, e incluso entre las sociedades consideradas pymes a efectos fiscales y las que no gozan de esta consideración o, por último, entre el trato fiscal diferenciado en función de la Comunidad Autónoma de establecimiento.

Pero el problema más grave que se va a provocar es el derivado de las diferentes normativas en el aspecto social, según se trate de trabajadores por cuenta propia o autónomos, y trabajadores asalariados. Una Directiva Comunitaria pretende la ordenación de los tiempos de trabajo en el sector del transporte por carretera, que afecta a los conductores denominados como trabajadores móviles.

La directiva incluye una regulación de la jornada laboral de los conductores, en la que se distingue entre tiempos de trabajo, que son los de conducción así como otros tiempos en los que el conductor realiza otras tareas diferentes y que declara el propio trabajador sin que exista ningún tipo de control por el empresario, limitando el número de horas efectivas a un máximo semanal y anual.

En esta reglamentación no están incluidos los empresarios autónomos conductores de sus propios vehículos que no se verán, al menos de momento, afectados por dicha normativa, cuya aplicación por otra parte sería utópica, estando sometidos solamente a las normas que regulan los tiempos de conducción y descanso de las tripulaciones de los vehículos.

Esta directiva originará sin duda graves problemas de competencia en el sector, y provocará convulsiones importantes, acentuando la atomización. De esta forma se está potenciando el minifundismo, uno de sus males endémicos, y las grandes empresas serán meros comercializadores, sin conductores ni camiones o autocares, que subcontratarán el transporte con transportistas autónomos que se verán explotados.

¿Cómo es posible tal sarta de despropósitos? ¿Cómo puede el transporte estar luchando y apostando por construir empresas sólidas y potentes, animados incluso por los máximos responsables políticos, y luego legislar para provocar todo lo contrario?

En el nuevo siglo, el transporte por carretera se enfrenta a nuevos e importantes retos, pero para superarlos debe otorgársele un marco legal coherente, las mismas reglas de juego para todos que permitan un desarrollo ordenado de las empresas, que las haga más competitivas y con capacidad para adaptarse a un mercado cambiante, que sigue incrementando la demanda de este tipo de transporte muy por encima de la de otros medios como el ferrocarril o el avión.