

SANTIAGO LAREDO
TRANSPORTES HERMANOS LAREDO

Señoras... Señores... Buenas tardes a todos

Agradecer a D. Modesto Piñeiro, máximo valedor de la Cámara de Comercio, por su invitación a participar en este encuentro anual, y mi reconocimiento, felicitación y ánimos para la nueva etapa que tiene por delante, motivo de su reciente reelección como presidente de tan honorable casa.

Asimismo, es de justicia extender mi agradecimiento a D. Enrique Campos, no sólo por la invitación, sino más por su trayectoria y participación como actor fundamental del buen desarrollo de las empresas cántabras asociadas y sus siempre positivas reflexiones en los diferentes foros que participa, como su reconocida aportación del trabajo realizado en Cemide. Gracias, Enrique.

En estos breves minutos, intentaré ser lo más objetivo, y mi único interés es el transmitir lo que entiendo está ocurriendo y sus posibles salidas, las que indudablemente requieren de mucho **esfuerzo, dedicación y suerte**.

He estructurado mi participación en 3 partes

Sector transporte
Cantabria, una gran oportunidad.
Cantabria, su economía en 2010.

Sector transporte de mercancías por carretera.

SECTOR ESTRATÉGICO

Ubicado en el sector servicios, teniendo una fuerte dependencia de la fuerza que le requieran los diferentes sectores de nuestra economía, reseñar que es parte activa y fundamental para el desarrollo de la **sociedad** en general, contribuyendo muy activamente en la consecución de la **Sociedad del Bienestar**.

El sector está pasando por momentos muy difíciles y todo, en mi opinión, porque nunca le ha sido reconocida su verdadera aportación al conjunto de la sociedad, lo cual le ha mantenido en una posición de desventaja absoluta. ¿Acaso contamos con algún producto sin que haya necesitado de este medio?

El sector requiere con urgencia le sea reconocido el:

==Valor de su intervención – Justo precio del servicio – Pronto pago ==

que le faculten para continuar aportando valor a sus clientes y creación de riqueza en su entorno.==

En números, el sector representa el 85% del tráfico de mercancías, y los otros medios de transporte (aéreo-marítimo-ferrocarril) tienen dependencia absoluta del mismo, cumpliendo una función insustituible como primer y último eslabón de la cadena de estos otros medios de transporte mencionados: **el camión.**

España cuenta con el segundo parque de vehículos comerciales de Europa, estando su flota renovada y con un cumplimiento muy importante en materia **ecológica.**
Valores máximos: EURO 4-5.

El sector es una fuente importante de creación de riqueza a su alrededor:
Con una aportación muy importante en su entorno.

BINOMIO CONDUCTOR – CAMIÓN.

Aporta gran actividad al

1º) Sector consumo, hostelería, automoción, seguros, financiero, autoescuelas-formación, informático, comunicaciones, construcción, combustibles.

2º) Es una fuente de recaudación muy rápida, eficiente.
Objeto de gran carga impositiva y con un desproporcionado e injusto baremo sancionador.

- Impuesto hidrocarburos: 303 € cada 1.000 litros.
- Décimo sanitario
- Ecotasa
- Gestión de residuos (neumáticos-baterías-filtros-lodos lavadero)
- Impuesto circulación, IBI, IAE, IRPF, S.S., IVA

El sector del transporte se ha convertido en el mejor de los casos, en un sector recaudador de impuestos, como bien queda reflejado en el Décimo Sanitario impuesto al combustible y la ecotasa (ya implantada en Alemania, Austria, República Checa, Suiza, y el 1 de enero de 2011 en Francia).

En fecha reciente, la Diputación Foral de Guipúzcoa, a expensas del visto bueno de las Juntas Generales, establecerá la imposición de peaje para camiones en la N-1 en Etxegarate.

Esta imposición lleva pareja que las empresas de transporte vascas llevarán un bono de retorno. **El Partido Popular** ha solicitado la impugnación en Bruselas.

El sector necesita el pago de servicios sin demora y de forma urgente hacer efectivo el cobro de los mismos como plazo máximo 30 días, condición indispensable para que este sector, con pagos del 60% de sus costes prácticamente al contado, y a 30 días el 40% restante, previo soporte del coste de los avales de garantía requeridos.

El sector es tratado como el hermano pobre de la industria, relegado de todos los planes territoriales y de todas las ayudas para la necesaria adecuación financiera y estructural.

El transporte de mercancías por carretera tiene el 90% del peso de mercancías movidas con 630.000 empresas en la UE.

Viene a facturar en torno a los 700.000 millones de euros.

Por países, el peso lo lleva Alemania, con un 16% seguido con un 10% de: Reino Unido, Francia, Italia y España.

EL TRANSPORTE por carretera en época de difíciles entornos, y a pesar de competir con otros sectores subvencionados (ferrocarril-autopistas del mar) debido a su ***alta calidad-flexibilidad y poder de adaptación***, seguirá jugando un papel muy importante como sector estratégico.

Just in time, flujo tenso, cross docking, mercancía hoy para ayer, sin demora, fabricar y servir (optimización de costes vía eliminación de stocks-almacenes intermedios- y un sector servicio transporte que aporta valor añadido al Core business) **son nuestras credenciales.**

Quiero manifestar a ustedes, que cuando nos encontramos en otros puntos (regiones, países, autonomías) apreciamos que las empresas locales tienen preferencias y privilegios que en términos generales, no se aprecia en nuestro entorno, por favor, cuenten primero con sus proveedores locales, es necesario para todos.

Desde la gran depresión de 1929 no se había sufrido una caída de la actividad tan intensa ni generalizada. Su máximo exponente fue el derrumbe del comercio internacional.

En aquella etapa, el transporte de mercancías por carretera no jugaba todavía un papel tan importante en las economías.

Es cuestión indiscutible que la salida de esta complicada situación que venimos padeciendo vendrá dada única y exclusivamente por el ***buen hacer de un trabajo en equipo de empleadores y empleados, clientes y proveedores***, así como de la aportación de las Administraciones, asociaciones, organizaciones sociales... ***en la búsqueda constante de la mejora del modelo productivo y competitivo.***

Pues bien, con el mayor de los respetos, me permito en este acto solicitar políticas acordes a la situación, y éstas vienen de la mano de atender a los diferentes actores y tomar decisiones consensuadas y sin demora, con el único fin de dotar de la máxima fortaleza el **mantenimiento urgente de puestos de trabajo y creación de nuevos puestos.**

== META Y OBJETIVO ÚNICO E IRRENUNCIABLE ==

Ignorar el problema, crear comisiones, esperar a ver lo que hace el vecino, conlleva la pérdida de empleo, un problema muy serio para todos.

Es evidente que contamos con una **amenaza real que viene haciéndose** un hueco en nuestras conversaciones diarias: **el paro**.

Los inversores le temen, las empresas lo evitan en la medida de sus posibilidades, las familias le padecen y los trabajadores tratan de huir de sus efectos.

Siendo esto así, se puede y debe por tanto entre todos, encontrar soluciones para lograr el éxito en esta etapa, que hemos de entender como época de

“oportunidades en la adversidad”,

Pero eso sí, en un espacio económico muy amplio. La UE, con sus 27 Estados miembros, cuenta con 500 millones de habitantes.

Son necesarias ayudas-reformas para optimizar nuestros procesos de gestión y recursos de explotación, que nos permitan ofrecer un servicio producto de mayor valor añadido, mantenimiento del empleo y creación de nuevos puestos de trabajo, principal y único objetivo.

CANTABRIA: UNA GRAN OPORTUNIDAD.

El pasado 8 de octubre, el presidente del Senado Sr. Javier Rojo, manifestó:

La política está para solucionar problemas y cuando la política da más ruido que soluciones es porque nos estamos equivocando ¿Problemas? ¡Claro que hay problemas!, entonces **hay que buscar soluciones**.

Nuestra comunidad ha de trabajar hoy más que nunca por y para nuestra gente, y sociedades creadoras de puestos de trabajo y por tanto de riqueza, facilitando para ello toda iniciativa presentada en esta dirección (no especulativa).

La burocracia y demás componentes dejan por el camino iniciativas interesantes. Un proyecto empresarial familiar-multinacional con solvencia, trayectoria y creación clara de riqueza en su dilatada vida, señores, no puede meterse en un recorrido burocrático de 4-5-6 años y a expensas de cómo tengas la fortuna de entrar por la puerta.

Estamos en una competencia muy fuerte con regiones y países que han adoptado decisiones como:

- Te regalan el terreno.
- Te regalan el terreno y las instalaciones.
- Te facilitan terreno y trámites a precios asequibles-defendibles, en polígonos industriales.

En el actual entorno económico-social en el cual nos vemos obligados a competir, cada pueblo-región-Estado (como estamos viendo) mantiene una cada vez mayor pugna por el mantenimiento de sus **fuentes de empleo**.

Por la captación de nuevos puestos de trabajo, lo cual viene de la mano de forma rápida del trabajo a desarrollar en la potenciación y desarrollo de las compañías ya establecidas

en el territorio, con un posicionamiento en el mercado global, las cuales tienen ahora la oportunidad vía calidad-productividad y optimización de sus costes de ver aumentada su demanda de productos y servicios, en la nueva etapa económica.

Y esto en Cantabria, nuestra querida tierra, única y maravillosa, es posible, ¿por qué?

Por nuestros principales valores:

1º Pueblo y empresarios de la tierra comprometidos.

2º 20 multinacionales-exportadoras con más de 50 años de creación de know how, cultura y desarrollo positivo. Que se dice pronto. Como son:

- Automoción: Bridgestone, Bosch, Nissan
- Alimentación: Nestlé
- Siderometalúrgica: Grupo Celsa, GSW-Tycsa-TQ, Sidenor, Grupo Saint Gobain (Funditubo PAM) (Cristalería Española), Ferroatlántica, Dracqa B3 Cable, Equipos Nucleares
- Bienes de equipo: Bosch, Hergóm, Teka
- Químicos: Solvay, Repsol-Dynasol-Columbia, Grupo Armando Álvarez

3º Sector ganadero-pesquero-agrícola.

4º Nuestro turismo–hostelería.

5º **Nuestras familias** y sus raíces emprendedoras. Un valor muy importante.

Y para todo lo mencionado, es necesario y contamos con un excelente sector de transporte de alta calidad y competitividad, con una aportación muy importante a la región en términos económicos-laborales y de servicio.

Entendemos que nuestros clientes han de ayudar-colaborar en el mantenimiento del máximo de flota dimensionada, única y exclusivamente con el fin de poder mantener en su día al cliente satisfaciendo su demanda de servicio. Lo que no parece lógico es desviar parte del trabajo existente a otros nuevos competidores del espacio UE que se presentan, ya que conllevará en el corto plazo problemas generales para todos, y al final al desmembramiento del proveedor local fiel –servidor y contribuyente activo en la región.

El empresario cántabro de transporte del ámbito que fuere aporta todo a la región, el de al lado, lo aporta a la competencia (sí señores, digo bien: la competencia, ya no sólo compiten las empresas, compiten las regiones-provincias-autonomías o como quiera que lo definamos), y en esta competencia parece ser que siempre sale perjudicado el más pequeño, el transportista y para más INRI, el cántabro.

La estructura empresarial cántabra es la propia de una región de pequeñas y medianas empresas, de un carácter empresarial básicamente familiar, con fuerte tradición.

Juega por tanto, **la empresa familiar** un importante papel en materia de creación de riqueza y generación de empleo. Su flexibilidad, adaptación a los cambios producidos por los ciclos económicos y su sensibilidad a la evolución de ralentización de inversión contrasta con los inconvenientes comparativos propios a su dimensión.

El transporte por carretera (el sistema de movimiento de mercancías más rápido y eficiente) no es ajeno a esta estructura y en nuestra región los autónomos y las empresas de pequeña dimensión son precisamente los que muestran una mayor debilidad en momentos de cambio como los que vivimos.

Los principales problemas en nuestra región que afectan al sector del transporte vienen de la mano:

1º Merma de la actividad. Noveno trimestre de una demanda débil, en caída.

2º Problemas financieros. Aumento de morosidad, retraso en el pago, y por tanto, falta de liquidez, obligación de transmisión de las cargas impositivas de nuestra actividad, sin todavía haber entrado en caja los pagos de servicios.

**Nos enfrentamos a un cambio
Económico-social
De hábitos y costumbres.**

¿CÓMO VEMOS LA ECONOMÍA DE CANTABRIA PARA 2010?

La visión de nuestra compañía con respecto a Cantabria 2010 es la traducción del sabio y milenarismo idioma chino, WEI YI. “Crisis”, y en la traducción individual nos viene a decir: WEI = **PELIGRO**; YI = **OPORTUNIDAD**.

2010 parece mantenerse como un año de transición, en el cual no habrá grandes sorpresas ni a favor ni en contra, viendo la necesidad imperiosa de que todos los miembros de la economía y vida cántabra dirijan sus esfuerzos diarios al entendimiento y la consecución de **LA META** más importante cual es:

Mantenimiento de los puestos de trabajo y buscar la senda que posibilite la creación de nuevos puestos de trabajo.

Para lo cual vemos necesario:

- Potenciación y posicionamiento de nuestro sector primario (hay que volver sin demora a los inicios).
- Apoyo y desarrollo de nuestras empresas, aprovechando el tirón de las empresas multinacionales emplazadas en nuestra tierra. Cada una de ellas es creadora de sinergias muy fuertes, que bien enfocadas y aprovechadas darán una mayor riqueza a nuestras gentes.

Y muy especialmente a nuestras compañías familiares, principales valedores de la economía regional.

No se trata de aportar dineros sino de crear formas de trabajo a través de las cuales todo sea más sencillo y rápido, permitiendo la creación y el desarrollo de nuestras gentes en su entorno.

Con un objetivo único: posicionamiento de nuestras empresas y creación de puestos de trabajo, para a partir de aquí trabajar diariamente todos por la mejora continua, y olvidarse – apartarse de proyectos meramente especulativos.

No es entendible, y más en el entorno en que vivimos:

- la ralentización de proyectos no especulativos.
- la burocracia administrativa.
- el coste por metro cuadrado para desarrollar una actividad en un polígono industrial, que desde el primer paso está generando riqueza.

El año 2010 se está presentando como un ejercicio lleno de incertidumbre, de malas noticias para la economía, el consumo, el empleo, afectando aún más si cabe al transporte de mercancías por carretera, sector que muestra claros síntomas de agotamiento.

La situación camina, sin hacer distinciones entre grandes, pequeñas y medianas empresas, autónomos incluidos, por la senda de la más absoluta recesión y despropósito económico.

En este primer trimestre del ejercicio, nadie conoce en realidad hasta cuándo va a seguir destruyéndose el mercado, los augurios más optimistas apuntan al otoño, pero no dejan de ser conjeturas animadas por la esperanza y los deseos de que la caída de la actividad termine lo antes posible.

En los últimos años, el mundo empresarial y la sociedad en general están siendo testigos de cómo la velocidad de algo tan consustancial a la realidad y a la vida **como el cambio**, se aceleraba más y más. Por ello la supervivencia de las empresas exige que éstas mejoren continuamente su capacidad de anticipación y adaptación a los cambios. Para afrontar con una base sólida la nueva dimensión del espacio económico y comercial de los nuevos tiempos.

Nuestra tierra nos ofrece **grandes ventajas**, una de ellas, su reducido tamaño, y por tanto, su capacidad de respuesta y adaptación ha de ser **muy rápida**.

Los cántabros somos un pueblo de compromisos, con una alta calidad de productos y servicios, y muy cumplidores, cualidades estas que nos llevan al éxito obtenido en nuestras respectivas actividades empresariales, allá donde tenemos la oportunidad de desarrollarlas.

Hay presencia e influencia directa cántabra en los 5 continentes y en prácticamente todos los campos y áreas de las actividades empresariales. Por ello, es ahora más que nunca cuando hemos de aprovechar nuestros principales referentes a nivel mundial como:

- Sector financiero: Banco Santander
- Sector tecnológico: PTCAN
- Sector conocimiento: UIMP - Campus universitario
- Sector sanidad: HUMV
- Sector turístico, con nuestros recursos naturales tan maravillosos y de reconocido prestigio mundial.

Y de justicia es reconocer nuestro gran potencial de empresas familiares y a las ya mencionadas multinacionales.

Así mismo, entendemos muy necesario el aprovechamiento al máximo del **conocimiento de nuestras gentes**, adquirido durante años en el desarrollo de su actividad laboral-empresarial, para con ello situar a nuestras empresas regionales e iniciativas empresariales de carácter familiar, en una posición óptima que permita su estabilidad y desarrollo en el mayor espacio económico que se está definiendo.

Hacer mención importante **a la figura de la empresa familiar**, tan arraigada en el sector del transporte (99% en nuestra región) y muy por encima del 90% en España.

El 85% de las empresas cántabras son de carácter familiar, que además aportan el 70% del producto interior bruto (PIB) y el 70% del empleo directo.

Una empresa familiar no defiende intereses meramente especulativos, sino que apuesta por unos valores diferenciales basados en el largo plazo, la generación de empleo estable y el compromiso patrimonial de una familia en pro del proyecto empresarial, fundamentado en decisiones alejadas de la mera y exclusiva rentabilidad, que por supuesto no deja de tener su importancia y peso.

Hemos de seguir adelante como siempre, con tranquilidad y sin la más mínima pausa, intentando modernizar las empresas, reduciendo aún más los costes (si es posible) aplicando nuevos sistemas de compras y control, generando confianza en nuestros clientes con servicios de valor añadido, seleccionando el mercado y buscando una colaboración leal.

Es hora de centrarnos en el presente y sembrar para el futuro inmediato.

Lo único cierto es que no existen recetas ni soluciones mágicas. Sólo una incontrovertible:

Adaptarse a las circunstancias, al mercado, con todos los esfuerzos y sufrimientos que ello conllevará, en definitiva, una vuelta de tuerca más al trabajo que ya se viene realizando y de manera especial en el **sector transporte**.

Como bien apunta el Instituto de la Empresa Familiar en el estudio presentado a la Administración plan de choque 2009-2010:

LA SITUACIÓN REQUIERE DEL ESFUERZO DE TODOS: Administraciones, empresas, agentes sociales y el conjunto de la sociedad. En definitiva, se trata de trabajar más intensamente y de manera más efectiva.

Cantabria, sus empresas y sus gentes sí pueden con “wei yi”.

APROVECHEMOS LA OPORTUNIDAD entre todos.

Muchas gracias y suerte.