

Precarització del transport per carretera en l'era 4.0. Vessant social del transport per carretera.

Pere Padrosa, President del Grup Padrosa

En el moment de plantejar el títol d'aquest article, el primer que ens ve al cap és com no entrar en conflicte entre competitivitat i drets socials.

La precarització del lloc de treball/ofici de conductor.

El primer que hem de tenir en compte és que la precarització és el fruit d'una transició mal feta de la globalització.

Inicialment, durant l'Europa dels 15, veiem la globalització com un fet llunyà. Es deslocalitzaven les indústries a altres continents dels quals ben poc en sabíem, i a més només gaudíem dels beneficis, sense saber que aquest fet ens empobriria per la base de la nostra societat. És a dir, afectaria el poder adquisitiu de la gran majoria de la gent del nostre país: els treballadors.

En el sector del transport per carretera, no ha estat menys, només que més tard, quan a partir del 2005 varen començar a entrar a la UE els països de l'Est, per convertir-nos en la UE dels 27.

Varen passar a formar part del mateix mercat, 80 milions de persones que tenien unes condicions de vida molt més precàries, però que sovint no tenien tantes necessitats.

L'Estat del benestar que hem ofert com europeus a tots aquells que formem part d'aquesta gran família, obliga a uns deures i obligacions que no estaven en condicions per complir els nousvinguts. No veiem en aquesta expressió la condició de ciutadans de primera i ciutadans de segona. Seria fer nos trapes al solitari, ja que quan Espanya va entrar a la UE el 1986, érem el que els nostres nous socis europeus serien ara.

Aquesta única condició, per les necessitats de finançament a les famílies, ens va portar el 2008 a una crisi sense precedents, almenys en dues generacions, on la davallada no va venir per part ni de l'oferta, ni de la demanda, sinó dels serveis "autoanomenats" sistèmics; és a dir, aquells que es senten protegits: el sistema financer.

Primer és la globalització, segon la crisi financera i, finalment, la pandèmia ens posa de manifest on rau realment el pes de la transició cap a un futur encoratjador però incert.

Us preguntareu, per què?

Doncs la primera reflexió és dir: **"escoltar el que ens expliquen i veure el que no es diu"**.

La realitat és que ens han “quasi rescatat, com a país” i sense quasi, al sistema financer, sobre les costelles del contribuent del carrer. Això sí, amb una solució enginyosa, que ha estat a força d'endeutar l'Estat repartint el mínim per no desestabilitzar el sistema i tenir-lo amb respiració assistida.

Segona reflexió, qui paga la factura?

Només hi ha dues fórmules o la comunió d'ambdues, i això és el que està passant.

La primera, créixer per sobre de l'endeutament per tal de pagar interessos, és a dir, fer reformes estructurals suficients per reindustrialitzar el país i poder generar llocs de treball suficients per a retornar a l'Estat el repagament del deute amb impostos.

La segona, guanyar competitivitat, i com que no ho podem fer essent més productius amb la pèrdua de teixit empresarial que hi ha hagut, rebaixar de forma real els salaris en més d'un 30%.

Com que és evident que la comunió de les dues encaixa compassadament, és el que està passant, tot recau sobre aquelles professions (en aquest cas els treballadors del transport i la logística) que són les que són imprescindibles. La pandèmia ha posat de manifest quins són els sectors essencials i, per tant, ja no és opinable. **El transport ho és.**

La pressió sobre els salaris ens ha empès a una igualtat de nivell per la banda baixa per competir en un mercat obert en el transport per carretera amb els nostres socis de l'Est, en una professió que no compensa per la desestructuració familiar i personal que suposa.

Si a això hi afegim la barrera d'entrada que suposa tenir un carnet de conduir que el seu cost pot arribar fins als 6.000 € abans de començar a treballar, ja tenim la tempesta perfecta.

Per què hem arribat fins aquí?:

1.- No hi ha carnets de conduir com abans a baix cost per què la majoria s'adquirien durant el servei militar obligatori.

2.- Durant dècades, s'ha abandonat absolutament la formació sobre aquest sector al qual hi ha hagut d'anar a raure les persones que el coneixien o les que s'hi han trobat per les circumstàncies. En cap cas per motivació pròpia.

Conclusió: Precarització = falta de formació i no reconeixement de condicions laborals ni salarials.

Només falta afegir l'autèntic desconeixement del sector a l'hora de regular les condicions d'un treballador mòbil per part del legislador, tant pel que fa a les CCAA, com l'Estat, la Comissió Europea i el seu Parlament.

Els conductors desplaçats, els anomenats de transport internacional, els antics reis de la carretera, avui tenen quaranta-cinc anys els més joves. La fórmula és senzilla. Manquen tants professionals com persones en edat de treballar amb carnet de conduir vehicles pesants que poguessin haver-hi fins als quaranta-cinc anys.

Per primera vegada a la història, la famosa llei de l'oferta i la demanda funciona a la inversa.

El sector del transport per carretera

En aquest punt voldria ser breu per la seva neciesa.

De moment, no hi ha sistema alternatiu per arribar porta a porta. El ferrocarril no està orientat a les mercaderies, i les barreres administratives i tècniques per motius polítics, no el faran competitiu en termes de costos d'explotació en els propers 50 anys, sense subvencions.

El ferrocarril, l'avió, o la navegació marítima no ens descongestionaran les ciutats i, per tant, l'última milla.

Quan la transició energètica, és a dir, quan la mobilitat dels vehicles pesants sigui neta (cosa que tenim a les portes), qui podrà dir que el transport per carretera és inadequat, no sostenible i contaminant?

Si les infraestructures viàries d'alta capacitat i, fins i tot, les ciutats, només estan usades en un 60% de la seva capacitat (algú troba embussos a les tres de la matinada?), quan els vehicles pesants siguin elèctrics i, a més, autònoms... què justificarà les grans inversions que s'estan fent ara quan les podríem dedicar a la recerca de les energies renovables?

Està clar que més enllà d'atendre les inversions estratègiques i necessàries per sostenir els creixements, la resta són discursos relativament estèrils si no és per donar recursos públics a sectors madurs, que és, per altra banda, molt legítim.

Aquest, doncs, és el sector que tenim a la carretera. Un sector abandonat en les inversions en els serveis que necessita per millorar la qualitat de vida dels treballadors que l'usen intensivament, altament demonitzat quan disturba, o lloat quan hi ha desabastiment.

Digitalització o transformació digital.

En primer lloc, veiem, conceptualment, on ens porta el matís :

Digitalització

f. [IN] Acció de digitalitzar; l'efecte.

Digitalitzar

v. tr. [IN] Convertir (una representació analògica) en una representació digital.

Transformació digital.

La transformació digital es basa en la incorporació d'eines digitals que permetin agilitzar els processos interns i millorar i consolidar la imatge.

Evidentment que el concepte és molt més ampli, però en aquest cas ens és suficient per exemplaritzar el que volem dir.

Per molt que les empreses del sector que tractem diguin que estan invertint en la seva digitalització, per molt que des d'un punt de vista privat s'avanci en aquest camí, la digitalització no és res si no forma part de la transició digital. És a dir, que tothom parli el mateix llenguatge. Aquest concepte tan simple, és alhora tan complex com per saber que es necessita un consens com ho va ser en el seu moment "el contracte social".

Per tant, és un fenomen global i transversal a tots els sectors i aspectes de la vida quotidiana.

Així, doncs, en paral·lel, i si pot ser (que no ho és) d'una forma avançada, el primer pas l'hauria de donar el legislador i l'Administració, en majúscules. Fins que això no hagi passat ens trobarem en un món a dues velocitats.

El transport com a sector de serveis i, per tant, transversal, té un peu a cada banda. Per si no n'hi hagués prou, una vegada més sense cap empara de l'administració que li doni seguretat jurídica en el seu pas cap aquesta transició. En definitiva, com més digitals volem ser, més anem a parar als jutjats perquè no tenim el reconeixement jurídic dels documents i col·lapsem els jutjats perquè ens donin la raó en conflictes sovint absurds.

Avui podem dir que estem fent esforços per poder entrar de ple en l'era digital, però és rotundament fals que hàgim realitzat aquesta transformació i temo que falta molt temps per arribar-hi.

Conclusions: Progrés o involució?

Honestament, crec que estem davant d'una paradoxa.

Qui pot negar que quan fa cent cinquanta anys anàvem amb carros i cavalls per portar mercaderies, ja existia el tren tal com el coneixem? Evidentment, el tren ha fet evolucions positives, però no en termes de productivitat, ni sostenibilitat.

El 1930, el pes dels primers camions, per poder portar 5 tones, era de 5 tones. Avui, per portar 25 tones, un camió pesa 12 Tones.

El tren per portar 25 tones netes de pes de mercaderia, necessita moure 60 tones. Massa eficient no es pot dir que sigui des d'aquest punt de vista.

No voldria que per l'exemple es considerés que soc contrari al tren de mercaderies, sinó que al contrari. Per molta voluntat política que hi posem, reivindico una manca de visió i eficiència en el desenvolupament d'aquest mode de transport perquè, en les condicions de mercat actuals, aquests mercats se'l facin seu com a eina competitiva, eficient i pràctica.

Per tant, si bé podem dir que el transport per carretera ha evolucionat favorablement, per les infraestructures i les condicions tècniques dels camions i l'homogeneïtzació dels sistemes de càrrega, no és menys cert que en haver-se convertit en una "comodity" ha sofert, sobretot en la darrera dècada, una degradació constant del seu valor afegit que només reivindiquem davant la possibilitat del desabastiment dels lineals del supermercat.

Fins que no s'arribi a un consens generalitzat de la importància i necessitat del transport per carretera i se li reconegui la seva aportació al progrés, no serà reconegut com un sector atractiu i els seus treballadors desapareixeran progressivament per manca de relleu generacional.

Si em permeteu fer una analogia sense caure en la demagògia, sense por a equivocar-me, diria que: tan dolent deu ser quedar-se sense llum, com que no ens arribin els productes bàsics i essencials. El temps de supervivència deu ser aproximadament el mateix. Malgrat tot, no hi ha dubte de la diferència de tractament a un sector i a l'altre.

Pensem hi...