

Precarización del transporte por carretera en la era 4.0. Vertiente social del transporte por carretera

Pere Padrosa, Presidente del Grupo Padrosa

En el momento de plantear el título de este artículo, lo primero que se nos viene a la cabeza es: cómo no entrar en conflicto entre competitividad y derechos sociales.

La precarización del puesto de trabajo/oficio de conductor

Lo primero que debemos tener en cuenta es que la precarización es el fruto de una transición mal hecha de la globalización.

Inicialmente, durante la Europa de los 15, veíamos la globalización como algo lejano. Se deslocalizaban las industrias en otros continentes de los que poco sabíamos y, además, solo disfrutamos de los beneficios, sin saber que este hecho nos empobrecería por la base de nuestra sociedad. Es decir, afectaría al poder adquisitivo de la gran mayoría de la gente de nuestro país: los trabajadores.

En el sector del transporte por carretera, no ha sido menos, solamente que más tarde, cuando a partir de 2005 empezaron a entrar en la UE los países del Este para convertirnos en la UE de los 27.

Pasaron a formar parte del mismo mercado 80 millones de personas que tenían unas condiciones de vida mucho más precarias, pero que a menudo carecían de tantas necesidades.

El Estado del bienestar que hemos ofrecido como europeos a todos aquellos que formamos parte de esta gran familia, obliga a unos deberes y obligaciones que los recién llegados no estaban en condiciones de cumplir. No vemos en esa expresión la condición de ciudadanos de primera y ciudadanos de segunda. Sería hacernos trampas en el solitario, ya que, cuando España entró en la UE en 1986, éramos lo que nuestros nuevos socios europeos serían ahora.

Esta única condición, por las necesidades de financiación a las familias, nos llevó en 2008 a una crisis sin precedentes, al menos en dos generaciones, donde el bajón no vino por parte ni de la oferta, ni de la demanda, sino de los servicios "autodenominados" sistémicos; es decir, aquellos que se sienten protegidos: el sistema financiero.

Primero, la globalización, segundo la crisis financiera y, finalmente, la pandemia nos pone de manifiesto dónde radica realmente el peso de la transición hacia un futuro alentador pero incierto.

¡Os preguntaréis por qué!

Pues la primera reflexión es: **"escuchar lo que nos cuentan y ver lo que no se dice"**

La realidad es que nos han "casi rescatado como país" y sin el casi al sistema financiero, sobre las costillas del contribuyente de a pie. Eso sí, con una solución ingeniosa, a base de endeudar al Estado repartiendo lo mínimo para no desestabilizar el sistema y tenerlo con respiración asistida.

Segunda reflexión: ¿Quién paga la factura?

Solo existen dos fórmulas o la comunión de ambas, y eso es lo que está pasando.

La primera, crecer por encima del endeudamiento para pagar intereses, es decir, realizar reformas estructurales suficientes para reindustrializar el país y poder generar puestos de trabajo suficientes para devolver al Estado el repago de la deuda con impuestos.

La segunda, ganar competitividad y, como no podemos hacerlo siendo más productivos con la pérdida de tejido empresarial que ha habido, rebajar de forma real los salarios en más de un 30%.

Como es evidente que la comunión de ambas encaja acompasadamente, es lo que está pasando, todo recae sobre aquellas profesiones (en este caso los trabajadores del transporte y la logística) que son las que son imprescindibles. La pandemia ha puesto de manifiesto cuáles son los sectores esenciales y, por tanto, ya no es opinable: **El transporte lo es.**

La presión sobre los salarios nos ha empujado a una igualdad de nivel, por el lado bajo, para competir, en un mercado abierto en el transporte por carretera con nuestros socios del Este, en una profesión que no compensa por la desestructuración familiar y personal que supone.

Si a esto le añadimos la barrera de entrada que supone tener un carnet de conducir que su coste puede llegar hasta los 6.000 € antes de empezar a trabajar, ya tenemos la tormenta perfecta.

¿Por qué hemos llegado hasta aquí?

1.- No hay carnets de conducir como antes a bajo coste porque la mayoría se adquirirían durante el servicio militar obligatorio.

2.- Durante décadas, se ha abandonado absolutamente la formación sobre este sector al que han tenido que ir a parar las personas que lo conocían o las que se han encontrado por las circunstancias. En ningún caso por motivación propia.

Conclusión: Precarización = falta de formación y no reconocimiento de condiciones laborales ni salariales.

Solo falta añadir el auténtico desconocimiento del sector a la hora de regular las condiciones de un trabajador móvil por parte del legislador, tanto en las CCAA como en el Estado, la Comisión Europea y su Parlamento.

De los conductores desplazados, los llamados de transporte internacional, los antiguos reyes de la carretera, los más jóvenes tienen hoy cuarenta y cinco años. La fórmula es sencilla: faltan tantos profesionales como personas en edad de trabajar con carnet de conducir vehículos pesados pudieran existir hasta los cuarenta y cinco años.

Por primera vez en la historia, la famosa ley de la oferta y la demanda funciona a la inversa.

El sector del transporte por carretera

En este punto quisiera ser breve por su necesidad.

Por el momento, no hay sistema alternativo para llegar puerta a puerta. El ferrocarril no está orientado a las mercancías, y las barreras administrativas y técnicas por motivos políticos no lo harán competitivo en términos de costes de explotación en los próximos 50 años, sin subvenciones.

El ferrocarril, el avión, o la navegación marítima no nos descongestionarán las ciudades y, por tanto, la última milla.

Cuando la transición energética, es decir, cuando la movilidad de los vehículos pesados sea limpia (ya la tenemos muy próxima), ¿quién podrá decir que el transporte por carretera es inadecuado, no sostenible y contaminante?

Si las infraestructuras viarias de alta capacidad, e incluso las ciudades, solo están usadas en un 60% de su capacidad (¿alguien encuentra atascos a las tres de la madrugada?), cuando los vehículos pesados sean eléctricos y, además, autónomos... ¿Qué justificará las grandes inversiones que se están haciendo ahora cuando podríamos dedicarlas a la búsqueda de las energías renovables?

Está claro que más allá de atender a las inversiones estratégicas y necesarias para sostener los crecimientos, el resto son discursos relativamente estériles si no es para dar recursos públicos a sectores maduros; siendo muy legítimo, por otra parte.

Este es el sector que tenemos en la carretera. Un sector abandonado en las inversiones en aquellos servicios que necesita para mejorar la calidad de vida de los trabajadores que lo utilizan intensivamente, altamente demonizado cuando estorba, o alabado cuando existe desabastecimiento.

Digitalización o transformación digital

En primer lugar, veamos, conceptualmente, dónde nos lleva el matiz:

Digitalización

f. [IN] Acción de digitalizar; el efecto.

Digitalizar

v. tr. [IN] Convertir (una representación analógica) en una representación digital.

Transformación digital

La transformación digital se basa en la incorporación de herramientas digitales que permitan agilizar los procesos internos y mejorar y consolidar la imagen.

Evidentemente que el concepto es mucho más amplio, pero en este caso nos basta para ejemplarizar lo que queremos decir.

Por mucho que las empresas del sector que tratamos manifiesten que están invirtiendo en su digitalización, por mucho que desde un punto de vista privado se avance en este camino, la digitalización no es nada si no forma parte de la transición digital. Es decir, que todo el mundo hable el mismo lenguaje. Este concepto tan simple, es a la vez tan complejo como para saber que se necesita un consenso como lo fue en su día “el contrato social”.

Por tanto, es un fenómeno global y transversal en todos los sectores y aspectos de la vida cotidiana.

Así pues, en paralelo, y si puede ser (que no lo es) de una forma avanzada, el primer paso debería darlo el legislador y la Administración, en mayúsculas. Hasta que esto no haya ocurrido nos encontraremos en un mundo a dos velocidades.

El transporte como sector de servicios y, por tanto, transversal, tiene un pie a cada lado. Por si fuera poco, una vez más sin ningún amparo de la administración que le dé seguridad jurídica en su paso hacia esta transición. En definitiva, cuanto más digitales queremos ser, más vamos a parar a los juzgados porque no tenemos el reconocimiento jurídico de los documentos y colapsamos los juzgados para que nos den la razón en conflictos a menudo absurdos.

Hoy podemos decir que estamos haciendo esfuerzos para poder entrar de lleno en la era digital, pero es rotundamente falso que ya hayamos realizado esta transformación y temo que falta mucho tiempo para llegar a ella.

Conclusiones: ¿Progreso o involución?

Honestamente, creo que estamos ante una paradoja.

¿Quién puede negar que cuando hace ciento cincuenta años íbamos con carros y caballos para llevar mercancías, ya existía el tren tal y como lo conocemos? Evidentemente, el tren ha realizado evoluciones positivas, pero no en términos de productividad, ni sostenibilidad.

En 1930, el peso de los primeros camiones, por llevar 5 toneladas, era de 5 toneladas. Hoy, por llevar 25 toneladas, un camión pesa 12 toneladas.

El tren para llevar 25 toneladas limpias de peso de mercancía, necesita mover 60 toneladas. Demasiado eficiente no puede decirse que sea desde este punto de vista.

No quisiera que por el ejemplo se considerase que soy contrario al tren de mercancías, al contrario. Por mucha voluntad política que pongamos, reivindico una falta de visión y eficiencia en el desarrollo de este modo de transporte para que, en las condiciones de mercado actuales, estos mercados se lo hagan suyo como herramienta competitiva, eficiente y práctica.

Por tanto, si podemos decir que el transporte por carretera ha evolucionado favorablemente, por las infraestructuras y las condiciones técnicas de los camiones y la homogeneización de los sistemas de carga, no es menos cierto que al haberse convertido en una “comodity” ha sufrido, sobre todo en la última década, una degradación constante de su valor añadido que solo reivindicamos ante la posibilidad del desabastecimiento de los lineales del supermercado.

Hasta que no se llegue a un consenso generalizado de la importancia y necesidad del transporte por carretera y se le reconozca su aportación al progreso, no será reconocido como un sector atractivo y sus trabajadores desaparecerán progresivamente por falta de relevo generacional.

Si se me permite hacer una analogía sin caer en la demagogia, sin miedo a equivocarme, diría que: tan malo será quedarse sin luz, como que no nos lleguen los productos básicos y esenciales. El tiempo de supervivencia debe ser aproximadamente el mismo. Sin embargo, no cabe duda de la diferencia de tratamiento en uno y otro sector.

Pensemos en ello...