LA TRAMOYA

Paro del transporte: lo que hay detrás y sus consecuencias

JUAN TORRES LÓPEZ

25 MARZO, 2022

Cerca de medio millar de camioneros han ralentizado este lunes la actividad diaria de la ciudad de Córdoba con una marcha por las vías más céntricas de la capital y provocando algunas retenciones y tráfico lento en los accesos en el inicio del recorrido.EFE / Rafa Alcaide

La derecha política y patronal apoya el paro del transporte limitándose a reclamar que el Gobierno dé ayudas a los transportistas. Un procedimiento que, lejos de salvar al sector, va a reforzar la crisis que padece. Y, por cierto, totalmente contrario a las políticas de defensa del mercado y la competencia que dicen defender los "liberales" de Vox, PP, Ciudadanos o la CEOE.

Es fácil entender por qué el planteamiento mayoritario que se hace en esta huelga y lo que se pide va a hundir todavía más en la precariedad a miles de pequeñas empresas y transportistas autónomos.

Lo primero a tener presente es que el sector del transporte de mercancías por

carretera en España es muy heterogéneo. En él hay grandes empresas y plataformas logísticas que son muy competitivas y tienen capacidad efectiva para absorber las subidas de costes que pudieran producirse, aprovechando su tamaño, amplia demanda y gran productividad. Si suben costes, como está sucediendo ahora, incluso pueden aprovechar la situación para aumentar sus márgenes de beneficio.

Junto a esos grandes transportistas hay otros miles de pequeños que, por el contrario, viven continuamente al límite. No pueden operar tantas horas como los grandes, ni tienen acceso a una gama tan amplia y rentable de clientes y cuando son subcontratados se ven obligados a aceptar sin rechistar las condiciones que les imponen. A poco que empeoren las condiciones, porque baje la demanda o suban los costes, muchos de ellos entran sin remedio en pérdidas.

Hay una segunda circunstancia relevante de la que a nadie le gusta hablar pero que hay que señalar con claridad. Guste o no, la realidad del sector del transporte de mercancías por carretera en España es que está sobredimensionado, en todos los sentidos. Desde el punto de vista más general, porque tiene un peso desproporcionado en relación con otros medios, como el ferrocarril, lo cual supone costes agregados e ineficiencias muy elevadas para el conjunto de la economía; es decir, para todos los hogares, empresas y administraciones públicas. Por otro lado, el sector está plagado de empresas que, de no ser por la regulación existente y las ayudas públicas, nunca hubieran entrado en él, sencillamente, porque su dimensión y estructura de costes les impedirían ser rentables.

Dos razones pueden explicar que eso haya ocurrido. Una es que los sucesivos gobiernos han sido incapaces de enfrentarse con realismo al sector para evitar el peligro político que siempre lleva consigo su paralización, pues afecta a toda la economía. Otra, tan decisiva o más que la anterior, es que las grandes empresas y plataformas logísticas están interesadas en que haya exceso de oferta de transporte porque así se imponen salarios y costes más bajos, e incluso precios más reducidos si hace falta, porque a ellas sí les darían beneficios gracias a sus márgenes más elevados.

En estas momentos, desde hace meses en realidad, estamos viviendo una auténtica tormenta perfecta. La demanda de servicios de transporte apenas

crece o incluso disminuye como consecuencia de la pandemia, del bloqueo general de la oferta y de los cambios en las pautas de consumo. Y, aunque en algunas actividades haya comenzado a incrementarse, no lo ha hecho lo suficiente como para dar negocio y rentabilidad suficientes a todas las empresas y transportistas del mercado. Y, para colmo, los costes de combustible se han disparado, como es bien sabido.

En esta situación es materialmente imposible que sobrevivan los miles de transportistas que están, como he dicho antes, en el filo de la navaja.

Ahora bien. ¿La solución a estos problemas es aumentar sin cesar las ayudas a todo el sector por igual y seguir permitiendo o incluso favoreciendo el exceso de oferta que inevitablemente va unido a precariedad y pérdidas para las empresas y autónomos menos competitivos? A mí me parece que eso es una auténtica barbaridad. Por un lado, hará todavía más rentables a quienes ya lo

son de por sí, incluso con las bárbaras subidas de costes actuales. Por otro, simplemente prolongará la agonía de quienes, digámoslo con sinceridad, debieran salir del mercado y, muchos más, cuando la transición energética que inevitablemente se avecina hará crónica la subida de costes. Limitarse a dar más ayudas para que todo siga como estaba solo servirá para aumentar la ineficiente sobredimensión del sector, bajar la productividad y extender la precariedad ya de por sí muy grande.

Las administraciones públicas (las gobernadas por el PSOE y el PP) se han dedicado, con una mano, a evitar que el mercado haga lo que puede hacer bien (consolidar a las empresas eficientes y buscar el equilibrio entre la oferta y la demanda) y, con la otra, a dar cada día más poder a las grandes empresas y plataformas que se benefician de eso para obtener beneficios extraordinarios.

A corto plazo, de inmediato, hay que ayudar con carácter excepcional, porque excepcional es la situación en la que se encuentra el transporte. Pero eso no se puede hacer tirando el dinero. Y tirar el dinero es seguir manteniendo cada vez más actividades económicas a base de regalías, privilegios, ayudas y subvenciones, sin discriminar y sin evaluar sus efectos. No se puede acudir constantemente a la ayuda pública para generar ingresos y resolver los problemas de nuestro aparato productivo y, en general, de la vida social. Y eso no lo digo solo ahora, en relación con el paro del transporte, sino con carácter general.

Las ayudas inmediatas al transporte deben ser diversificadas y han de acompañarse de la reconversión del sector con proyectos de reestructuración que creen más actividad y riqueza y no la destruyan. Claro que para eso hace falta disponer de una estrategia de regeneración productiva a medio y largo plazo de la que carece la izquierda que nos gobierna, y de una oposición cuyo comportamiento no sea como el que tiene, solo dedicado a derribar al adversario por cualquier medio y sin reparar en el coste que eso tenga para España en su conjunto.

El planteamiento mayoritario que hay detrás del paro patronal que estamos viviendo es tan falso como un euro de cartón piedra. Si de verdad se quisieran solucionar los males del sector se pondrían todos ellos sobre la mesa,

empezando por el comportamiento de quienes lo dominan, y se propondrían soluciones que impidieran en el futuro volver a sufrirlos, en lugar de reforzar las causas que los provocan.

Supongan por un momento los miles de pequeñas empresas y transportistas que apoyan el paro que este tiene éxito y derriba al gobierno de Pedro Sánchez: ¿de verdad creen que eso iba a limitar el poder de las grandes plataformas y empresas que les vienen imponiendo las condiciones de penuria en las que están ahora? ¿De dónde iba a sacar Vox o el PP el dinero público para darles más ayudas, si lo que proponen es reducir los impuestos de quienes más tienen y reducir el gasto público?

Parece mentira que se estén dejando engañar y se metan en un camino que solo puede llevar a que salgan con más privilegios y poder los causantes de la precariedad y de los problemas que tienen. ¿O es que acaso pueden creer que un paro tan carísimo como este lo financia la patronal por el gusto de ayudar ahora a quienes llevan años explotando y negándole el pan y la sal?

MÁS OPINIONES DEL AUTOR »