

Els efectes del canvi de cicle econòmic

E2 FORJÓ, CO

Lliçons del conflicte del transport

Les pràctiques competitives que ho basen tot en l'externalització de riscos acaben passant factura

JOAN

Coscubiela



Els conflictes de gran transcendència social solen provocar un tsunami d'opinions, totes en la mateixa direcció. Amb aquestes irromp un estat emocional col·lectiu que ens impedeix veure què hi ha darrere d'allò més visible. La lògica i la justa indignació pels abusos i la violència intolerables que s'han produït aquests dies no ens hauria de portar a passar per alt les moltes lliçons que deixa aquest conflicte. Aquesta inquietud i un interessant article de **Xavier Salvador** a EL PERIÓDICO m'han motivat a reflexionar en públic.

La societat ha descobert abruptament la importància que té el transport en un model de producció que va més enllà del *just in time* per situar-se en una filosofia de vida de produir i viure al segon. Les empreses beneficiàries d'aquest model de producció descobreixen la seva fragilitat cada vegada que sorgeix un conflicte en alguna de les empreses que treballen per a elles. Però no solen analitzar les raons que el provoquen per introduir canvis organitzatius, sinó que es limiten a intentar endossar els costos als seus treballadors o als fons públics. I això els porta a una competitivitat ineficient.

ESTEM descobrint la debilitat d'una economia hiperdependent del petroli. Algunes veus fa anys que hi insisteixen, però, com que semblava que les conseqüències eren llunyanes, i els costos, difusos –per exemple, en forma d'emissions de CO₂ a l'atmosfera–, no se'ls ha fet cas. Aquests últims anys estem comprovant les conseqüències de l'abandonament de les inver-

sions en ferrocarril. Periòdicament ens convertim en ostatges d'un model de mobilitat i logística, dependent del transport per carretera, que és exageradament fràgil. En canvi, no sembla que hàgim descobert les raons profundes del conflicte del transport. La competitivitat exigeix una reducció dels costos, però només és eficient si ve acompanyada de la innovació tecnològica i organitzativa.

No és el cas del transport, on no hi ha hagut eficiència per innovació, sinó pura i dura externalització dels costos a tercers. Això ha estat possible per la forta desregulació d'un sector amb una gran atomització empresarial i greus ineficiències, que intenten compensar-se amb una competència brutal en tarifes, llargues jornades de feina i una cadena de subcontractacions que acaben en el transportista autònom. Aquest procés, iniciat els anys 80, té un moment determinant l'any 1994, amb la reforma de l'Estatut dels Treballadors, que, recordin-ho, va provocar una vaga general, no del tot compresa per l'opinió pública de llavors. La reforma, la mateixa que va legalitzar les ETT, va expulsar de la protecció de la relació laboral els transportistes que realitzin la seva feina a l'empara d'una autorització administrativa i encara que els seus serveis es prestin de manera continuada per a un mateix carregador o comercialitzador.



MIQUEL ZUERAS

Els sindicats lluitem per regular un sector que ha substituït la innovació per un procés d'autoexplotació dels autònoms

Així acabava, en forma de derrota sindical –de moment–, un llarg contenciós davant dels tribunals i els governs per aconseguir allò que finalment va acceptar el Govern del PSOE: introduir flexibilitat i competitivitat en l'economia, segons diu l'exposició de motius de la reforma de l'any 94. I, també, han aconseguit parar les moltes sancions milionàries que havia imposat la Inspecció de Treball a aquestes empreses. Des de llavors, la desregulació del sector no ha parat de créixer, la seva innovació ha estat nul·la, perquè l'han substituït per un procés d'autoexplotació dels autònoms, que, a més, pressiona a la baixa les condicions dels assalariats.

Fins ara tot ha quedat camuflat darrere de l'abundància generada pel creixement econòmic. Però la confluència d'una forta baixada de l'activitat econòmica i la pujada del gasoil i dels tipus d'interès han fet saltar pels aires aquest model. És veritat que el conflicte del transport es dona també en altres països, però afecta molt més els que tenen una estructura empresarial més atomitzada i ineficient, cosa que els fa més fràgils quan hi ha un canvi de cicle econòmic.

LES EMPRESSES han d'aprendre que les pràctiques competitives que exclouen la cooperació empresarial per basar-ho tot en l'externalització de riscos a tercers provoquen ineficiència i acaben passant factura. Els sindicats hem de ser conscients, per tant, que, encara que aquest conflicte està fora de la nostra responsabilitat, ens incumbeix. No només perquè aquests treballadors autònoms són socialment dels nostres, encara que no siguin assalariats, si no perquè o aturem aquest model d'externalització de riscos o això ens acabarà arrossegant a tots. I per això fa temps que lluitem per una reestructuració del sector.

Espero, finalment, que la societat hagi pres bona nota que quan la cadena d'externalitzacions topa amb un col·lectiu que ja no pot endossar els riscos a altres, els rebota a la societat en forma de conflicte desestructurat i amb alts costos. Quan passa, ens queixem justament del preu a pagar. No som nosaltres els protagonistes del conflicte, però oblidem que aquests són els valors dominants a la nostra societat: externalitzar els riscos als altres. Sento ser malastruc, però si no incidim en les causes que els provoquen, aquesta mena de conflictes es generalitzaran cada vegada més. ≡

Secretari general de CCOO.