



Movimiento de camiones en el Puerto de Bilbao, la instalación más afectada en el País Vasco. MAIKA SALGUERO

Los malos endémicos del mundo del camión que ha aflorado el conflicto

El paro saca a la luz las penalidades de un sector esencial sometido a un sistema de contratación que hunde los precios e impone la precariedad

ANA BARANDIARAN

BILBAO. Nadie esperaba que la huelga indefinida convocada por una organización marginal como la Plataforma Nacional en Defensa del Transporte fuese a parar el país. El propio Gobierno central subestimó en un principio la movilización al tacharla de «minoritaria» e, incluso, vincularla a la ultraderecha. Pero el llamamiento ha tenido una respuesta descomunal porque ha puesto en pie de guerra a un colectivo que lleva años sometido a una extrema precariedad. Presionado por el clamor de todo un tejido empresarial al borde del colapso, el Ejecutivo pactó con las principales organizaciones del sector un paquete de 1.050 millones de euros, con ayudas directas y subvenciones de 0,20

euros por litro de combustible. Pero los convocantes mantienen el paro al considerar insuficiente la respuesta ofrecida. En el caso de Euskadi, el Puerto de Bilbao, el punto más afectado desde el principio de la huelga y vital para el tejido económico vasco, ya ha comenzado a desbloquearse aunque una parte de los autónomos también rechazan el acuerdo. A partir de mañana se verá la fuerza de cada una de las dos partes.

El conflicto ha vuelto a aflorar los males endémicos que arrastra este sector desde hace décadas, con una competencia feroz que hunde los precios y lleva a la precariedad. La escalada del gasóleo ha sido únicamente la gota que ha colmado el vaso de un problema estructural. Los camioneros son el último eslabón de una larga cadena dominada por plataformas logísticas en las que se bastan los portes y se imponen unas condiciones leoninas. Ellos ponen el camión y lo conducen, pero gran parte de los ingresos se los quedan los intermediarios. No tienen capacidad

de negociar.

No es de extrañar que en esta situación calaran los mensajes del líder de Plataforma, el camionero de Hellín (Albacete) Manuel Hernández. «Este sistema está arruinando al que pone el camión y la vida. Nos tratan como a perros», decía en uno de sus vídeos. A través de las redes sociales ha ido aglutinando a autónomos que se han unido como nunca y han desplegado una brutal campaña de piquetes y bloqueo de los centros logísticos. Sin entrar en el debate de los mé-

Un sector sin relevo generacional

La edad media de los camioneros supera los 50 años y no hay relevo generacional. «Con estas condiciones, ¿quién se va a meter en esto?», dice Willy, transportista internacional de 58 años que sale los lunes desde Irún hacia Alemania y se pasa la semana fuera, durmiendo en

todos utilizados en este paro y del daño causado a todos los sectores económicos, nadie cuestiona la herida crónica que sufre el colectivo.

Empresas minúsculas

En Euskadi, como en el resto de España, la media de camiones por empresa es de 2,5 y buena parte de los autónomos trabajan para grandes plataformas logísticas, que no tienen flota propia, o a través de bolsas de cargas. «Los cargadores deciden quién trabaja y a qué precio. No hay ca-

el camión. Acaba de desembolsar 100.000 euros por una cabeza tractora y aún le quedan años en la carretera. La misma opinión tiene el veterano Francisco Javier Oneca, de 59 años, que mueve mercancía de Bizkaia a Barcelona y se lamenta de la cadena de intermediarios que se quedan con los márgenes. Una queja que comparte Javier Merino, 58 años y toda una vida en el Puerto de Bilbao.

pacidad de negociación por el alto grado de atomización entre empresas, cooperativas y autónomos. Si te quejas te sustituyen por otro», apunta Ricardo Otero, perteneciente a la federación de transporte en UGT-Euskadi. Según sus datos, en el País Vasco circulan cerca de 10.000 camiones dedicados al transporte de mercancías y unas 4.800 furgonetas, sobre un total de 380.000 en el conjunto de España.

En el mercado cada vez tienen más presencia gigantes multinacionales como XPO o Dachser, que apenas disponen de trabajadores asalariados. Prácticamente todo lo que mueven lo subcontratan con autónomos. Las compañías acuerdan con los clientes cargadores a un precio, pero al transportista le llega únicamente una parte. Puede ser incluso que se venda la carga a otros operadores y al final pasa por dos o tres manos y cada una se lleva una comisión. Pero es el transportista el que pone la cabeza tractora, el que conduce y el que asume los gastos. «En este tipo de empresas es difícil repercutir el alza del gasóleo y a veces tardan en pagar hasta 90 días con la excusa de que falta algún certificado. Otro grave problema es que te pueden mandar a descargar en una cadena de alimentación donde te hacen esperar hasta cuatro horas. En algunos casos te obligan a hacer esa labor», explica el trabajador de uno de estos grupos.

Competencia del Este

Las bolsas de cargas a las que recurren los autónomos también contribuyen a tirar los precios. «Te van saliendo las ofertas de viajes y es una subasta al mejor postor; o sea, se la lleva el más barato. Como ellos ven cuántos camiones hay en una zona dispuestos a hacer el servicio, bajan el precio al máximo», relata Marce Cabello, que trabaja en una micropyme de cuatro vehículos y está afiliado a Hiru, el sindicato vasco enraizado en Gipuzkoa que ha secundado el paro de Plataforma. «Ahora están ofreciendo barbaridades porque no hay camiones, pero es una situación excepcional», añade.

Los transportistas también se quejan de la competencia de los operadores de Europa del Este, a través de las denominadas 'empresas buzón', que ofrecen precios imbatibles porque pagan salarios de 700 euros y cotizaciones sociales muy inferiores. En Bizkaia el convenio es de unos 1.700 euros al mes, más dietas y horas extras; por eso hay cada vez menos asalariados.

La convocatoria de Plataforma ha sido especialmente secun-

LA CLAVE

10.000

camiones para mercancías se contabilizan en Euskadi, a una media de 2,5 por empresa.

DESEQUILIBRIO

Los transportistas son el último eslabón de una larga cadena de intermediarios, sin capacidad para negociar

dada en el Puerto de Bilbao, donde la mayoría de transportistas son autónomos y han sufrido una importante caída en los portes por la competencia feroz de las agencias de transporte. En ese pequeño ecosistema vital para el buen funcionamiento de la economía vasca, se reproduce la atomización por abajo y la concentración por arriba, donde están las navieras, las consignatarias y las transitarias. «Un viaje de Bilbao a Santander se pagaba a 362 euros hace 15 años y ahora a 299», señalan fuentes del sector como ejemplo palmario de la situación.

«Nuestros peores enemigos»

Ante estos problemas estructurales, la Asociación Empresarial de Transportes de Bizkaia (Asetrabi), que no ha secundado el paro, defiende que se han dado pasos. Recuerda que ya antes de las medidas acordadas en la madrugada del viernes, la organización que aglutina a las patronales, la CNTC, alcanzó un acuerdo el pasado diciembre, ya plasmado en un real decreto, en el que se recoge la traslación obligatoria del alza del gasóleo, la prohibición de que el conductor descargue y la indemnización para las esperas de más de una hora. «Los transportistas tenemos que exigir que se cumplan y rechazar los precios de derribo. A veces somos nuestros peores enemigos», señala su presidenta, Sonia García.

Y si el transporte pesado sufre por este sistema endiablado, los repartidores de furgonetas aún viven con mayor precariedad, trabajando como falsos autónomos, según denuncia Otero. «A mí me han despedido después de 15 años en UPS. Trabajamos como esclavos, jornadas de 14 horas. Te contratan como 'trade' a través de una subcontrata y tú pones la furgoneta. Te pagan 1,15 euros por paquete entregado y te multan por cualquier error. Antes de la subida del gasóleo apenas te sacabas 1.500 euros. Ahora, ni eso».