

LA PRECARIZACIÓN CONTAGIOSA



Marcos Basante

Presidente de ASTIC

La "batalla" judicial entre algunas plataformas de distribución y sus supuestos colaboradores (autónomos) ha vuelto a poner sobre la mesa un viejo problema del mercado laboral español, la enorme diferencia de costes sociales (y responsabilidades societarias) entre los trabajadores asalariados (los llamados "trabajadores por cuenta ajena") y los "autoempleados" o trabajadores autónomos. Esa distorsión inducida por la normativa fiscal, laboral, social e incluso penal (recordemos la famosa *compliance* tan de moda en los últimos años, pero dejemos ese tema para otra ocasión) tiene especial relevancia en nuestro sector, el transporte por carretera y en concreto en nuestro país, donde la fragmentación empresarial destaca claramente sobre otros países de nuestro entorno.

Prácticamente todos los nuevos modelos

de negocio que, en este sector y en otros, dicen apoyar sus expectativas de crecimiento en la utilización "disruptiva" de las nuevas tecnologías -léase comúnmente una *app* y algo de marketing- en realidad son un simple canto al *low cost* y se cimantan sobre la explotación extrema de las "ventajas" que tiene el utilizar "autoempleados" frente a la otra alternativa como es simple y llanamente contratarlos. Es decir, se basan en el *dribling* a la normativa laboral que sería aplicable en caso de tener en nómina a todas las personas que, al fin y al cabo, hacen realidad el corazón de esa actividad. Una actividad que promete revolucionar a través de nuevas tecnologías que facilitan la coordinación de lo que antes estaba descoordinado y, por tanto, no era suficientemente eficiente y conllevaba costes que ahora pueden ser eliminados, de modo que se puedan reducir drásticamente

los precios y, lograr así, el aplauso de la opinión pública y hasta de los vigilantes de la competencia en el lado de las Administraciones.

El problema principal, además de la precarización laboral que arrastran, está en que esas novedosas formas empresariales entran en

Se necesita un marco legislativo que proteja a las empresas que crean empleo de calidad

directa competencia con los que se ha dado ahora en llamar, con cierto tono despectivo, "empresarios tradicionales". Empresarios que tienen en nómina a sus trabajadores y pagan sus salarios y sus cotizaciones a la Seguridad Social -mucho mayores que las de los autónomos- haya o no haya "viajes" que hacer, se esté o no en periodo vacacional o de baja laboral y que, llegado el caso de

crisis y verse abocados a reducir plantilla para hacer viable la empresa han de cumplir obviamente con las correspondientes indemnizaciones económicas a empleados que normalmente superan diez, quince y veinte años de

antigüedad en la compañía. Además, obviamente, de comprar los vehículos que se vayan a utilizar.

Dado que todos esos costes -fijos cada mes y latentes a largo plazo- suponen casi la única variable de competitividad en precios que se puede manejar en el sector, la precarización que va de la mano de esta ingeniería socio-laboral resulta obligadamente contagiosa e impide que las empresas de transporte puedan desarrollar modelos salarialmente atractivos para atraer nuevas vocaciones.

En mi opinión, está claro que lo que prima en este momento es la necesidad de un marco legislativo estable que apueste por proteger a las empresas creadoras de puestos de trabajo de calidad, que favorezca una mayor confianza entre el empresario y los trabajadores. Y, por supuesto, que proteja al autónomo para que tenga la posibilidad real de crecer sin que las consecuencias fiscales, sociales y laborales le desanimen. Será entonces cuando logra salir de la precariedad que le viene acompañando desde hace demasiado tiempo.

REVOLERA



Ramón Valdivia

Son tiempos difíciles y sin verdaderos líderes políticos estaremos abocados al caos

¡El caos, el caos!

Quizá recuerden aquella mordaz viñeta de *Hermano Lobo*, revista humorística de la Transición, que estaba protagonizada por un gobernante exclamando a las masas: “¡¡O nosotros o el caos!!”. “¡El caos, el caos!”, respondía la gente. “Es igual, también somos nosotros”, replicaba el mandatario retratado. Creo que profetizaba lo que estamos viviendo ahora, una época de veloces cambios económicos, tecnológicos y sociales, en la que en lugar de ser faros que nos iluminen, nuestros supuestos “líderes” generan incertidumbre y problemas donde no los había. Tanto desatino afecta especialmente, por su movilidad geográfica y su fuerte carga normativa, al transporte.

Es precisamente en tiempos de zozobra, cuando más se necesita que algunas pocas cosas se mantengan firmes y surjan líderes con visión y capacidad. Por el contrario, constatamos repetidamente que desde esas posiciones nos sumergen en nuevas “nieblas”. Desde la interminable peripecia del Brexit, con o sin acuerdo, hasta la desbocada criminalización del diésel por miembros de nuestro gobierno, pasando por planes de movilidad urbana incoherentes, aranceles que suben y bajan con mayor volatilidad que la presión barométrica... ¿Más ejemplos de quebradero de cabeza creados desde arriba?: el *Mobility Package* impulsado por la comisaria Bulc pero que fue incapaz de aprobar durante tres convulsos años de disputas de intereses, o los seis años de “evolución” del reglamento que debería desarrollar la LOTT... el famoso nuevo ROTT que aún hoy no está seguro al cien por cien.

No quiero olvidar el candente conflicto político desatado en Cataluña que, además de deslocalizaciones empresariales, ha llegado a convertir su territorio en una “frontera” interna para el principal vector de las exportaciones e importaciones españolas de mercancías, debido a los ataques a las vías de comunicación por grupos de saboteadores respaldados por líderes políticos. Llegaron a “tomar como rehenes” en La Junquera durante 30 horas a nuestros conductores, sus camiones y las cargas de nuestros clientes. Son tiempos difíciles y sin verdaderos líderes políticos estaremos abocados al caos; pero lo que nos tiene perplejos es que sean ellos precisamente los que lo fomenten, en aras del cortoplacismo y el aplauso fácil.

valdivia@astic.net

SAL GORDA

La nueva presidenta de la Comisión Europea, **Úrsula von der Leyen**, considera que “un planeta saludable representa nuestro mayor desafío y responsabilidad”. En este contexto, Von der Leyen planea alguna iniciativa que puede afectar de manera directa al sector del transporte marítimo en Europa. La presidenta de la CE tendría previsto proponer al nuevo comisario europeo de Transportes, que todo apunta a que será el rumano **Dan Nica**, tras el fiasco del intento de nombramiento de su compatriota **Rovana Plumb**, que se incluya al transporte marítimo en el sistema de comercio de emisiones de la UE. Este sistema, que comenzó a funcionar en el año 2005, tiene como objetivo reducir las emisiones de carbono de las empresas europeas. Hay que recordar que esta materia la ha venido regulando históricamente la Organización Marítima Internacional (OMI). **Manuel Carlier**, director general de la Asociación de Navieros Españoles (Anave), advierte que, de confirmarse esta medida, se tratará de un problema para el sector. “Si la UE va por libre y establece su propia normativa será algo muy negativo para el transporte marítimo europeo”, matiza Carlier. Y es que, con toda la lógica del mundo, los navieros pretenden que a los barcos europeos se les apliquen las mismas normas que a los del resto del mundo. Si von der Leyen cae en el error de aplicar normas más estrictas a los armadores europeos, les estará situando en posición de desventaja respecto a los del resto de países. En la práctica, supondría cargarse la unidad de mercado en el negocio marítimo internacional que ha tratado de mantener firme la OMI. Esta organización se verá ahora obligada a librar batalla para defender los intereses de los navieros de la UE, evitando que se les penalice por el mero hecho de ser europeos. **Casius**

TOP LOGÍSTICA

La sostenibilidad en logística es un ejercicio de equilibrio entre las responsabilidades financieras y medioambientales de las organizaciones, por ejemplo, las prácticas eficientes no solo nos ayudan a ahorrar costes, sino que generan menos emisiones contaminantes, reducen el desperdicio y optimizan los riesgos de las operaciones

Sostenibilidad y logística

Las mejores propuestas en sostenibilidad se suelen dar en logística y transporte; desde la optimización de las rutas para reducir el kilometraje de los vehículos y la optimización de la capacidad de carga de las unidades de transporte hasta el mantenimiento adecuado de las flotas para alargar la vida de los vehículos y emitir menos CO₂. Estas acciones, además de ser ecoeficientes, nos producen retornos positivos y no solo deben darse en la logística de distribución, sino asimismo en la logística de aprovisionamiento a las fábricas.

También en términos de envases y embalajes para bienes de consumo se está avanzando de la mano de un consumidor, cada vez más concienciado en reducir el desperdicio, hacia materiales inteligentes, reciclables y más eficientes. Este tipo de embalaje, además de proteger y rastrear el producto, nos permite recibir información de su estado y evitar el deterioro, reduciendo el volumen de envases tradicionales que terminan en el vertedero. No obstante, el embalaje reciclable a veces puede ser más caro, de aquí la importancia de buscar el equilibrio entre las responsabilidades mencionadas anteriormente, ya

que con los avances tecnológicos tenemos innumerables opciones disponibles y debemos involucrarnos más en el proceso a los proveedores para desarrollar materiales ecoeficientes que no acaben en los vertederos y mucho menos en los cursos fluviales que finalizan en los mares. Los distribuidores y operadores logísticos también tienen su oportunidad de contribuir a la sostenibilidad mediante la logística inversa para facilitar opciones de reparación, devolución o donación, evitando así que muchos productos acaben su ciclo de vida en los vertederos. Estas operaciones de logística inversa no solo optimizan el transporte en vacío de los vehículos, sino que pueden ayudar a la recogida y clasificación de los materiales reciclables en almacenes especializados. Si cada uno de nosotros realizamos en cada proceso operaciones logísticas ecoeficientes, las organizaciones podrán desarrollar sus cadenas de suministro cada vez más sostenibles y no tan solo medioambientalmente. ¡La sostenibilidad depende de todos!



Blog: felogdecaleruega.com

PORTULANOS



Pedro García

El actual procedimiento para la aprobación de las inversiones portuarias públicas carece de participación y de transparencia

Sobre inversiones

Todos sabemos que las decisiones de inversión pública son clave para el futuro a medio y largo plazo de nuestros puertos. Probablemente sea el factor que más influye en nuestro devenir. Si reflexionamos sobre nuestro pasado, podríamos llegar a la conclusión de que el sistema ha ejecutado inversiones acertadas, que han servido eficazmente para desarrollar el sector; pero también se han cometido errores, desarrollando infraestructuras improductivas y propiciándose sobrecapacidades.

Y, quizás, podamos mejorar en el futuro, para no tropezar dos veces en la misma piedra. El actual procedimiento para la aprobación de las inversiones portuarias públicas carece de participación y de transparencia. La negociación entre Puertos del Estado y cada Autoridad Portuaria de los planes de inversión, bajo el marco de los planes de empresas anuales, no permite que los usuarios e interesados puedan realizar aportaciones, dificultando que los grupos políticos realicen enmiendas y restringe el posterior seguimiento de las actuaciones. Es cierto que estas partidas se integran en los presupuestos generales del Estado, en un anexo consolidado, pero no resulta suficiente para abrir un análisis serio. Hay que tener en cuenta que la defendida autofinanciación del sistema portuario conlleva implícitamente la necesidad de sufragar las inversiones portuarias con tasas futuras. El éxito o fracaso de cada inversión lo es, en gran medida, de todo el sistema que lo internaliza. Por ello, los usuarios y el entorno portuario deberían poder aportar ante la toma de decisión pública. Ahora que se acuerdan nuevos planes de empresa, en este momento que se revisa el marco estratégico, cuando nos encontramos ante un nuevo ciclo con fuerte esfuerzo inversor de los puertos, es un buen momento para mejorar el procedimiento y facilitar la participación pública previa a las aprobaciones de nuevas inversiones públicas portuarias. Quizás, en esta materia, sirva de ejemplo el modelo aeroportuario que, a través del DORA, establece un mecanismo que facilita desarrollar una acertada política inversora. En cada iniciativa inversora relevante, los usuarios deberían poder realizar sus aportaciones, antes de que el sector público adopte sus decisiones, teniendo en cuenta el interés general.

pedrogarcia@anesco.org