

Reflexiones sobre el paro del transporte

COMITÉ REGIONAL CENTRO DE CNT - AIT :: 14/06/2008

La situación del sector del transporte y, por ende, del paro que está llevando a cabo en la actualidad, está produciendo cierta desorientación a parte de la izquierda de este país. El problema es complejo y requiere visualizarlo desde varios puntos de vista para poder sacar unas mínimas conclusiones claras.

En primer lugar, creemos que es de recibo concretar el lenguaje y evitar así su prostitución (principalmente en los medios de comunicación) y que pueden llevar a equívoco a la opinión pública. Así pues, tendremos que negar que se le llame Huelga a lo que está siendo un paro patronal en toda regla. En esta línea tendríamos que preguntarnos dónde se encuentran los servicios mínimos que siempre tenemos que soportar la clase trabajadora en casi todas nuestras movilizaciones, convirtiéndose en su mayoría en abusivos servicios mínimos.

En segundo lugar, tendríamos que analizar ¿quién está parando? Podríamos decir que son los autónomos y las PYME's del sector agrupados en una plataforma, pero siendo las asociaciones Fedatrans y Fenadismer las más combativas, pero que dentro del Comité Nacional del Transporte (CNTC) en su conjunto tan sólo tiene un 8% de los votos, mientras que la Confederación Española del Transporte de Mercancías (CETM), que no apoya este paro patronal, ostenta el 66% de la representatividad en el CNTC.

De aquí se desprende dos cosas: la primera es la poca equitatividad del reparto de votos del CNTC, y en segundo lugar que las grandes empresas del sector no apoyan el paro; pero sí apuestan por iniciar una negociación con el gobierno para afrontar la "crisis" del sector. Más adelante veremos el por qué de esta actitud del CETM.

En tercer lugar hay que señalar que, sin lugar a dudas, los más perjudicados por las crisis económicas del capitalismo son los trabajadores asalariados y los autónomos, los unos por ser siempre el sostén en donde se apoya el gran capital para sufragar sus crisis económicas, principalmente vía regularizaciones y flexibilidad laboral o bien vía subvenciones estatales. Los otros, es decir, los autónomos, porque no pueden competir con las grandes compañías del sector; ya se sabe el principio del capitalismo: en la competencia el pez grande se come al chico.

Ha sido curioso observar cómo en los últimos 35 años el capital, bajo la bandera del neoliberalismo, ha desmantelado toda conciencia de clase y ha sido capaz de vertebrar un esquema de pensamiento único íntimamente unido a sus intereses particulares. Así en el horizonte del pensamiento ideológico y político de la gran mayoría de los ciudadanos, se aceptan los puntos de vista del gran capital para la ordenación de la vida en todos sus aspectos. De aquí deriva el ensalzamiento de los llamados emprendedores (ya no son patronos) equiparables en heroicidad y arrojo a los más grandes exploradores (Colón, Magallanes, Pizarro, etc). Se ha repetido hasta la saciedad, con sonrojante propaganda, que el patrón (me niego a utilizar la palabra emprendedor) es el motor de la vida, es el benefactor que te da empleo y que si ellos no tienen las arcas bien llenas, nosotros, los

mortales trabajadores, no podríamos vivir sin su magnificencia y bondad.

Dentro de estos esquemas de pensamiento, el neocapitalismo apostó porque parte de la masa trabajadora pasase a esa clase de patronos. Se fomentó el autoempleo engañando con la idea de que la mayoría podría convertirse en grandes empresarios. Pero la realidad es otra y la autoexplotación es el pan de cada día, pero al contrario que los asalariados, los autónomos están obligados por su misma condición a defender los puntos de vista del gran empresario. Para el gran capital es una jugada perfecta, tiene unos autónomos que están supeditados a él mediante la competencia, incluso en muchas ocasiones los autónomos se convierten en unos trabajadores de hecho de la gran empresa, pero con la ventaja para el empresario que no tiene que poner los medios de producción, no tiene que pagar seguridad social, no les afectan las bajas laborales, etc.

Esta situación de autoempleo se ha fomentado alegremente en un sector estratégico como es el transporte, o ¿es que el gran capital, y por ende los gobiernos, iban a permitir un sector lleno de asalariados que podrían agruparse en organizaciones sindicales fuertes y poner en jaque a cualquier gobierno?

En cuarto lugar, retomando lo que antes comentábamos, la CETM no apoya los paros, porque en contra de lo que cacarean los medios de comunicación, el precio del petróleo no es la principal reivindicación. Tan sólo hay que leer su tabla reivindicativa en <http://www.transportes.org>, en donde se puede desprender que es la cuestión de los bajos precios a los que se ven obligados a trabajar su principal preocupación, debido a dos aspectos:

- La práctica del dumping (práctica de comercio en la cual una empresa vende un producto en el mercado internacional a precio inferior al que se vendería en su propio mercado nacional para poder competir en el mercado internacional).
- Los bajos precios que cargadores están ofreciendo aprovechándose de la competencia feroz derivada de la propia atomización del sector del transporte.

Por lo tanto, la subida del precio del petróleo sería tan sólo un factor que agrava esta situación de bajas tarifas golpeando directamente en el margen de beneficio.

De esta forma, la reivindicación choca con los intereses de las grandes compañías del transporte englobadas en CETM, que, dentro del contexto de crisis económica global, pueden competir en una situación de fuerza y reestructurar parte del sector eliminando parte de competencia representadas por las PYME's, porque saben perfectamente que el autónomo no es peligroso, sino más bien beneficioso para su negocio como hemos visto antes. Así pues, la CETM sí que está dispuesta a entablar un diálogo con el gobierno en torno a ayudas fiscales y rebajas en el precio del gas-oil, pero no quiere oír hablar de la tarifa única porque ataca directamente a sus intereses.

En quinto lugar esta movilización también tiene un factor internacional, ya que los transportistas lusos andan en movilizaciones y se espera que para el lunes día 16 empiecen los franceses, por lo que la Unión Europea también está pendiente de lo que el gobierno español y portugués decidan.

El gobierno quiere mantener una posición de fuerza de cara al exterior, que es la que le corresponde tener, sobre todo para que otros sectores como el taxi, pescadores y agropecuario (estos dos últimos fuertemente subvencionados) radicalicen más sus posturas, aunque a éstos los tiene más controlados vía subvenciones y amenazas de liberalización de mercados.

Visto lo visto, es una situación complicada para el gobierno tanto en cuanto ya no hay ningún sector estratégico en manos públicas (transporte, energía, mas la creciente privatización de servicios públicos básicos). Pero el gobierno hará lo que tiene que hacer, o más bien lo que las grandes empresas del transporte le digan que haga. Amparándose en el libre mercado no aceptará la fijación de una tarifa básica e incentivará ventajas fiscales, pudiéndose dar que haya alguna medida relacionada con el combustible que beneficie al sector.

Ante este panorama, nosotros, los trabajadores de este país no podemos dejar de comprender e incluso solidarizarnos con todos esos autónomos que lo están pasando mal. Pero también es preciso recordar varios aspectos:

La crisis económica del capitalismo quien en mayor medida la está sufriendo es el trabajador: una inflación que no baja mientras la contención salarial sigue siendo el caballo de Troya de la patronal, el combustible sube para todos, aparte de una subida del Euribor que afecta a nuestra hipoteca, ya hemos apaciguado, en parte, la crisis financiera con la inyección de líquido del erario público al mercado financiero. Ahora, bajo el paraguas de la crisis, miles de empleos van a destruirse y varios Expedientes de Regulación de Empleo van a salir de los cajones para presentarse como inevitables, a no ser que aceptemos flexibilizar más aún nuestro precario mercado laboral.

Decía antes que podemos entender a los autónomos en su situación, pero no podemos hacer nuestras unas reivindicaciones que no son propias de los asalariados. Decíamos que la propia idiosincrasia del autónomo hacía que defendiera posturas cercanas a la patronal, y el hecho de ir de la mano de las PYME's del sector crea recelos en la clase trabajadora. Habría que preguntarse varias cosas ¿Dónde están las reivindicaciones en la mejora de la situación del transportista asalariado?, ¿dónde se refleja una subida salarial o rebaja de jornadas para los asalariados? Aparte de que son las mismas PYME's con las que nos enfrentamos en múltiples ocasiones por incumplimiento de convenios, despidos gratuitos, jornadas abusivas, etc., las que están presentes en este paro patronal.

Sea la que sea, la decisión gubernamental afectará negativamente a la clase trabajadora, ya sea mediante rebajas fiscales que tendrán que desviarse del gasto social, o bien imponiendo una tarifa mínima influyendo directamente sobre el precio de los productos, que una vez más tendrá que ser el consumidor quien acarree con esta escalada de precios.

Mientras que, tanto autónomos como trabajadores asalariados de cualquier sector, no tengamos la capacidad de visionar el problema en su conjunto, no podremos dar una solución válida a esta crisis económica que no ha hecho más que empezar. Y esa visión general, pasa ineludiblemente por cuestionar las propias bases del sistema económico capitalista. Atajar el problema con medidas que no vayan a la base del problema y que sólo mantengan la visión del capital no nos llevará a avanzar en ninguna dirección.

Secretaría de Acción Sindical (Ciudad Real)
Comité Regional de Centro de CNT - AIT
www.cnt.es

https://www.lahaine.org/est_espanol.php/reflexiones_sobre_el_paro_del_transporte