

Presión insoportable

La huelga de transporte exige una negociación rápida e incentivos para reformar el sector

EDITORIAL

La huelga de los transportistas para protestar por el brusco encarecimiento de los combustibles, que en opinión de los convocantes está arruinando al sector, tiene por el momento dos consecuencias graves para la economía. La inmediata es la alarma desatada en los establecimientos comerciales y la población por el riesgo de desabastecimiento de productos básicos, desde alimentos hasta gasolina.

El primer día de huelga provocó colapsos en las fronteras, atascos en la periferia de grandes ciudades y la parálisis de puertos importantes como Barcelona, Valencia o Bilbao. Si la huelga se prolonga, el acaparamiento y la especulación pueden provocar situaciones graves de escasez, sobre todo de gasolina.

La huelga ha mostrado las graves consecuencias que puede tener un choque petrolero, el desorden que provocan los cortes de carreteras o bloqueos de suministros que amenazan a los consumidores y, por añadidura, el dilema del Gobierno ante la presión de los transportistas. Si acepta negociar —como es el caso— y hace concesiones, sentará un precedente para la protesta de otros colectivos que también sufren las consecuencias de la subida de los carburantes; si no cede, puede quedar en evidencia que carecía de un plan para enfrentarse a situaciones de presión organizada por sectores con capacidad de amedrentamiento social.

El Gobierno se ha puesto a negociar, y ha hecho bien. Debe hacerlo con firmeza, sabiendo que la rapidez es fundamental, atendiendo a las razones de las empresas desbordadas por la subida del crudo y minimizando en lo posible los efectos sobre la inflación. Parece obvio que cualquier acuerdo con los huelguistas implicará subidas de precios para los consumidores. La negociación es delicada. La Administración no debería aceptar algunas de las peticiones —como la del precio mínimo subvencionado del combustible—, pero puede y debe articular medidas legales y laborales que mejoren las condiciones generales del sector.

Pero las condiciones implícitas de esta negociación deberían ser una reconversión profunda del sector del transporte y una vigilancia atenta de las autoridades de competencia para evitar los abusos en los contratos. Aunque es sabido que éste es un sector excesivamente atomizado y adolece de minifundismo empresarial, ni las administraciones anteriores ni los representantes de las empresas han sido capaces de pactar incentivos para que las compañías se concentren y desaparezcan las más débiles.

El transporte necesita empresas más grandes y mejor dotadas de capital financiero y tecnológico. Resistirían mejor el encarecimiento del crudo, transmitirían mejor al mercado los costes de producción y distribución y reaccionarían con menos histerismo a las subidas de costes. Cualquier acuerdo debería tener como cláusula obligada una apertura inmediata de conversaciones para pactar esta reforma pendiente desde decenios.

El País, 10 de junio de 2008