

La jornada laboral de 37,5 horas comenzará su trámite parlamentario con el OK de los sindicatos y el KO de la patronal

Una vez aprobada en **Consejo de Ministros** la reducción de la jornada laboral a 37,5 horas semanales, fruto del acuerdo entre los sindicatos **CCOO** y **UGT** y el **Ministerio de Trabajo** que dirige la ministra y vicepresidenta segunda, **Yolanda Díaz**, el anteproyecto pasará a trámite parlamentario en forma de proyecto de ley tras los preceptivos informes del **Consejo de Estado** y del **Consejo Económico y Social** (CES), y una vez que se presente el correspondiente informe económico que debe acompañar a una medida de este tipo.

Esta reducción de jornada no cuenta de entrada con el visto bueno de las patronales **CEOE** y **Cepyme** y tampoco de **ATA**, la organización que representa a los trabajadores autónomos. En este sentido **Antonio Garamendi**, presidente de la CEOE, ha afirmado que «*durante el trámite parlamentario los empresarios trasladaremos a los partidos políticos nuestras opiniones*», convencido de que la debilidad parlamentaria del Gobierno puede hacer cambiar mucho esta ley o incluso hacerla inviable.

El calendario que maneja el **Ministerio de Trabajo** es que la reducción de la jornada laboral entre en el **Congreso de los Diputados** a finales de este mes de febrero, cuando comenzará el periodo de discusión, enmiendas y aprobación antes de su definitiva publicación en el BOE, que se prevé pueda producirse antes del verano.

El objetivo es que hasta finales de 2025 las empresas puedan disponer de un periodo transitorio de adaptación con el fin de que como fecha tope puedan cumplir con la nueva jornada laboral de 37,5 horas a partir del 1 de enero de 2026.

Qué va a pasar con el empleo

El año pasado se suscribieron en España un total de 950.000 nuevos contratos de trabajo en el sector logístico y de transporte, una cifra superior en un 1,93% a la registrada en 2023. De estos nuevos contratos el 41,5% estuvieron relacionados con actividades de almacenamiento y anexas al transporte, mientras que el 41% fueron contratos relacionados directamente con el transporte terrestre.

En este escenario la gran preocupación de los operadores logísticos y de las empresas de transporte es anticipar qué sucederá tras la aplicación de la nueva jornada laboral, una medida que el **Ministerio de Trabajo** calcula que beneficiará directamente a unos 12,5 millones de trabajadores

y que las organizaciones empresariales rechazan por no haberse acordado en el marco de la negociación colectiva.

Según el texto del anteproyecto los contratos a tiempo parcial con una duración igual o superior a 37,5 horas semanales se convertirán automáticamente en contratos a tiempo completo, al tiempo que los trabajadores con contratos inferiores a 37,5 horas verán incrementados sus salarios con la aplicación de la nueva jornada laboral.

En relación con las jornadas especiales, donde entre otros colectivos se encuentran inscritos los conductores profesionales, el Gobierno establecerá un plazo de 18 meses para que en colaboración con los agentes sociales y profesionales revisar y adaptar la normativa vigente a la nueva jornada de trabajo de 37,5 horas.

Por otro lado, el **Ministerio de Trabajo** establecerá sanciones de hasta 10.000 euros (actualmente 7.500 euros) por trabajador para aquellas empresas que incumplan el nuevo reglamento de registro horario y la jornada laboral máxima de 37,5 horas.

Cuál será el impacto en el sector logístico

El sector de la logística cerró 2024 con un total de 1,23 millones de trabajadores según la **Encuesta de Población Activa** (EPA). En este escenario el **II Estudio sobre Empleo en Packaging, Logística y Transporte**, nos muestra que el 48% de las empresas del sector logístico no prevén implantar de forma temprana la jornada laboral de 37,5 horas y que su estrategia es esperar hasta su aprobación para conocer todos sus detalles.

Por el contrario, un 46,2% de las empresas logísticas se estarían planteando anticipar la implementación de las 37,5 horas semanales. En lo que coincide todo el sector es que de mantenerse los actuales niveles de actividad la reducción del tiempo de trabajo obligará a la contratación de un mayor número de trabajadores, una situación que podría incrementar los costes en un 6,5%.

Sin estudios de referencia los operadores logísticos están convencidos de que la aplicación de la nueva jornada laboral de 37,5 horas obligará a un incremento de los precios de sus servicios y a una profunda reestructuración de los sistemas logísticos con el objetivo de que las cargas de trabajo no afecten a los plazos de entrega.

Para el presidente de la patronal logística **UNO**, *«la reducción de la jornada laboral va a reducir significativamente la productividad en un sector donde este factor está muy ligado al tiempo de trabajo. Si queremos compararnos -como afirma **Francisco Aranda**- con países de nuestro entorno en cuanto a productividad, en el sector logístico español la jornada de trabajo debería ser de 41,2 horas semanales»*.

Por otra parte, los operadores logísticos señalan la necesidad de que en el marco de la negociación colectiva cada sector tenga la posibilidad de adaptar la futura jornada laboral a sus necesidades operativas.

...y en el transporte por carretera

En relación con la jornada laboral de 37,5 horas y de cara a los conductores profesionales, las dudas

del **Comité Nacional del Transporte** (CNTC) es cómo el Gobierno conseguirá que los nuevos tiempos de trabajo se adapten a la normativa europea de tiempos de conducción y descanso, porque de ello dependerá el necesario reajuste de todas las actividades de corto, medio y largo recorrido.

Por esta razón se prevé una larga y ardua negociación para conseguir que la normativa española y la comunitaria acaben encajando en relación con los **Tiempos de Trabajo**, que pasarán a ser de 37,5 horas, y los **Tiempos de Presencia**, que se espera se mantengan en 20 horas semanales.

Lo que nadie duda es que la reducción de la jornada laboral se puede traducir en una menor facturación y en mayores costes (entre el 6 y el 7%), un factor fundamental en un sector donde existen muchas dificultades para trasladar a los clientes los incrementos de costes, por no hablar de las dificultades para encontrar la nueva mano de obra que será necesario contratar.

Dónde más preocupan los mayores costes y los cambios operativos es en transporte internacional. Como afirma **Ramón Valdivia**, vicepresidente ejecutivo de **Astic**, *«las flotas españolas tendrán que competir en desigualdad de condiciones con flotas de otros países con jornadas de trabajo más amplias, lo que se traducirá en una pérdida de competitividad»*. Como apunta **Ramón Valdivia**, *«el mejor ejemplo de lo que puede suceder lo tenemos con las 35 horas que se implantaron en Francia»*.