La autovía del Txorrierri en Bizkaia es una de las carreteras de alta capacidad que más transporte pesado absorbe. **LUIS ÁNGEL GÓMEZ**

La falta de camioneros tensiona ya la cadena de suministro en Euskadi

La edad media de los camioneros supera los 50 años y los jóvenes no acuden a una profesión dura y con condiciones laborales a la baja

CARMEN LARRAKOETXEA

BILBAO. Llevamos tiempo oyendo que somos una sociedad envejecida, con una de las tasas de natalidad más bajas del mundo y que en el futuro supondrá un grave problema. Esto es, que no habrá jóvenes que tomen el relevo y nos quedaremos sin personal que cubra las vacantes de los que se jubilan. Pero esto ya no es un problema del futuro, es presente y vamos a notar paulatinamente sus consecuencias. Ya hay sectores y profesiones que no encuentran personal y de continuar esta tendencia se generará una espiral que afectará a otras actividades. Uno de esos sectores que tiene encima la espada de Damocles demográfica es el transporte de mercancías por carretera. Los conductores actuales son muy mayores y los jóvenes no apuestan por esta vía profesional.

La edad media de los profesionales de la carretera supera los 50 años. Según José María Quijano Riestra, secretario general de la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM), «este problema se va a incrementar a corto plazo, en dos o tres años, con las jubilaciones que se acercan» y en un mercado global «la cadena de suministro va a tener un problema bastante grave si no buscamos una salida a corto plazo» Todo esto hay que situarlo en una economía y una industria que vive sin almacenamiento, sin stocks, bajo el modelo 'just in time', justo al momento, y con un auge exponencial de la paquetería y el comercio 'on line'.

El problema también está en Euskadi: «No encontramos conductores» sentencia Sonia García Díaz, presidenta de la Asociación Empresarial de Transportes de Bizkaia (Asetrabi). «Incluso entre las propias empresas familiares cuesta ya que haya relevo generacional. Es un sector duro a nivel empresarial y también a nivel de los conductores».

Según los últimos datos oficiales del Observatorio del Transporte que elabora el Gobierno vasco, Euskadi canaliza a través de las carreteras el 74,7% del transporte de mercancías. La presidenta de Asetrabi alerta de que esta falta de conductores «ya está tensionando la cadena de suministro» en nuestra comunidad.

La escasez de nuevos profesionales es un problema generalizado, que no se soluciona tratando de fichar camioneros en otras comunidades autónomas o captando a los de otras empresas, como ya está sucediendo, según constata Quijano. En Castilla y León este verano la Federación de Empresas de Transporte de Mercancías por Carretera de Castilla y León (FETRACAL) alertaba de que hacían falta de forma urgente 1.500 conductores y desde la Federación Andaluza de Transportes cifraban en 400 los puestos que se necesitan sólo en Cádiz. Por el momento en Euskadi no hay estadísticas que hagan una radiografía de este problema.

La Asociación de Empresas Formadoras en Transporte, Logística y Seguridad Vial (Fomaster), citando estudios europeos, apunta que España necesita de manera inmediata unos 15.000 profesionales. Un problema grave, pero menos del que padecen otros países europeos, especialmente el Reino Unido postbrexit, que ya tiene estanterías vacías en los supermercados y cifra la carencia de camioneros en 100.000.

Del prestigio al desdén

Estamos ante una profesión que antes resultaba atractiva y que ahora ha perdido prestigio. Quijano reconoce que la actividad de conductor siempre ha sido dura «pero antes era distinto. Antes un transportista viajaba y conocía mundo, estaba bien visto, tenía un sueldo mejor adaptado a las circunstancias de lo que son ahora mismo. Todo esto tampoco es que haga que la gente esté muy interesada» en esta profesión.

Tampoco ayuda a generar vocaciones la enorme presión competitiva a la que está sometida el sector, según Quijano, «muy atomizado y con mucha competencia internacional y de los países del Este. Tampoco da para grandes sueldos, pero es lo que marca el mercado europeo».

En esta misma dinámica, José Luis García Olazábal, responsable del sector de Carreteras, Urbanos y Logística de UGT Euskadi, recuerda que en esta profesión «antes era el 'señor conductor', que cuando llegaba al destino podía descansar porque allí había personal para descarga». Pero ahora, «tras muchas horas en la carretera, se encuentra que tiene que descargar el camión», sin poder descansar; o al contrario,

LA CIFRA

15.000

conductores faltan ya en el Transporte de Mercacias por Carretera en España

LAS FRASES

José María Quijano
Secretario General de la CETM

«El problema de escasez será mayor en dos o tres años; se acercan más jubilaciones»

Sonia García Díaz
Presidenta de Asetrabi

«Incluso cuesta que haya relevo generacional en las empresas familiares de transporte»

José Luis García Olazabal
UGT Euskadi Transportes

«Tras muchas horas en la carretera, encima tienen que descargar el camión»

teniendo que esperar hasta turnos de siete horas para hacerlo.

La presidenta de Asetrabi, Sonia García Díaz, también le duele «que ahora esta sea una profesión nada reconocida. En algunos sitios se trata a los conductores como trabajadores de segunda». Y critica que se les asignen trabajos que no les corresponden, como las descargas.

Otras de las quejas de los profesionales es la falta de áreas de servicio adecuadas. «Algunas áreas dan miedo. Los conductores tienen que dormir en el camión para vigilar que no les roben la carga», denuncia el responsable del sector de Carreteras, Urbanos y Logística de UGT Euskadi.

2.100 euros en Bizkaia

José María Quijano, de CETM, constata que no ve muchas vocaciones en las nuevas generaciones. «Los jóvenes quieren trabajos más flexibles y que les permitan dormir en casa» y en el transporte esto es muy complicado, sobre todo en largas distancias y no digamos en rutas internacionales. Cree necesario que el conjunto de la sociedad se dé cuenta de que el transporte por carretera es «uno de los motores para que la economía siga adelante». Y también deben ser conscientes de ello los cargadores, las empresas. «Tendrán que poner de su parte para mejorar la situación del mercado y que no se encuentren al final con el problema de que no tienen con qué mover las mercancías», dice.

Sonia García Díaz, de Asetrabi, recalca que «Bizkaia tiene el convenio sectorial más alto» de España, con un salario bruto que supera los 2.100 euros, más dietas por comidas y noches, condiciones que reconoce el portavoz de UGT, Jose Luis García Olazábal. Este representante sindical lamenta en cambio que a tan sólo 30 kilómetros, en Cantabria o Burgos, los salarios bajan casi a la mitad y ni se sabe para los internacionales de los países del Este.

Asimismo, denuncia a «las grandes empresas de fletes que van con salarios pactados de 1.600 euros, todo incluido, sin dietas ni horas extra. Los conductores trabajan de domingo a viernes y muchos en turnos de noche». Relata el caso de un conductor que ha dejado ese tipo de servicios, a pesar de necesitar el trabajo, porque «me decía que no aguantaba más, que no podían descansar y que no quería matarse en la carretera».

Otro factor a tener en cuenta, según García Olazabal, es que la dureza de la profesión no es compatible con conductores de edad muy avanzada, máxime en una sociedad que va a llevar la jubilación a los 67 años. Por eso UGT reclama coeficientes reductores y que se establezca un contrato de relevo a los 61 años, lo que mejoría la seguridad y ayudaría a formar a los jóvenes.

Carencias en la formación de los conductores

Desde organizaciones empresariales como CETM o Asetrabi se advierte de que la de camionero es una profesión sin una formación reglada estructurada y que además resulta muy cara para los aspirantes y requiere de experiencia. Para ejercer se necesita el carnet de la DGT y un Certificado de Aptitud Profesional (CAP). José María Quijano aboga por una formación más reglada, un grado de FP o similar y con formación práctica. «Coger un camión articulado de 40 toneladas y salir a la carretera no es lo mismo que sentarse en un despacho», dice.