

Peligro de **extinción**

El **relevo generacional** en el mundo del transporte por carretera **está en jaque**. Pese a la eclosión del **e-commerce** y el aumento del flujo de mercancías, **faltan voluntarios** para mover esas cajas. Y el problema no solo lo tenemos en España, sino que afecta a **todos los países industrializados**. La falta de seguridad en ruta y unos servicios básicos cada vez más escasos hacen que la **vida de camionero** ya **no resulte atractiva** para casi nadie.

➤ Por Daniel Martorell



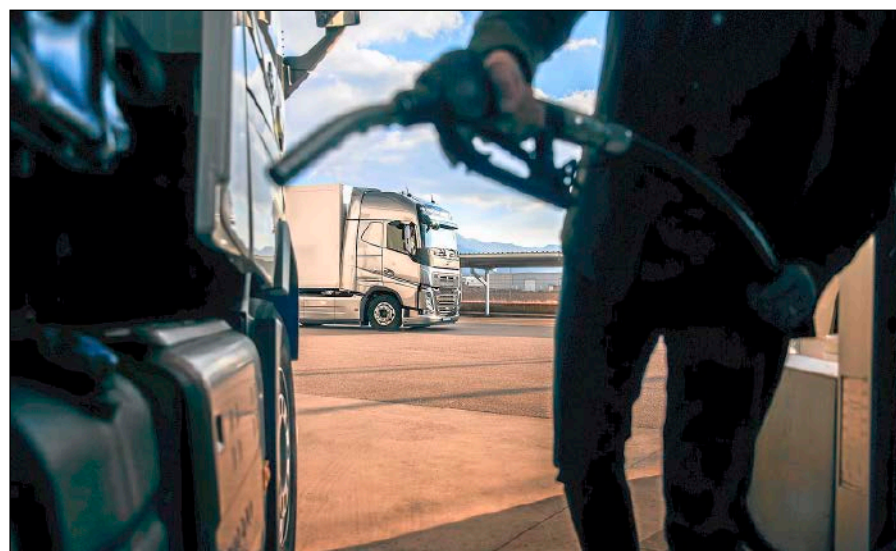
Tres de cada cuatro conductores de camión en nuestro país ha rebasado ya los 50 años de edad. La generación que ha de tomar el relevo ni está ni se le espera. Grosso modo esta es la inquietante radiografía que arroja el sector del transporte por carretera en España. Un país que vende a Europa dos tercios de sus mercancías y que las envía en camión. Pese a que pintan bastos, la situación, según los analistas, está mucho peor fuera

que dentro de nuestras fronteras: de los 400.000 conductores que se calcula que faltan en Europa, Alemania precisa cerca de 50.000; Francia, 43.000, y Reino Unido, 90.000. En España, solo 15.000. Nadie quiere ser camionero. Faltan vocaciones y sobra desinterés por una profesión que, unas veces por avaricia, otras por desdén, se ha dejado languidecer hasta el punto actual. Hemos hablado con varios representantes del mundo del transporte en nuestro país



Juan José Gil, de FENADISMER, confía en que la Ley de Movilidad que entra en vigor en febrero consiga reducir la competencia desleal en el sector.

para intentar vislumbrar la realidad de la situación. Unos apuntan a la desregulación, la liberalización del sector y la subcontrata a terceros países con salarios más bajos como principales causas de la falta de conductores. Otros, a la falta de interés de las Administraciones. Otros, a un cambio de mentalidad de la sociedad, que ya no ve como algo romántico eso de conducir por Europa a bordo de un camión. Y entre



“Cuando el mercado no te lo permite, **las empresas** no tienen la posibilidad de subir salarios”

cruce y cruce de acusaciones, los hay también quienes apuntan al propio sector y su avaricia como responsables directos de la problemática.

En lo que todos coinciden es en que el panorama resulta inquietante.

Un viejo problema

Ramón Valdivia, director general de la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC), afirma que la problemática lleva denunciándose desde hace décadas. “Hablamos de un problema gravísimo: en 5 o 10 años vamos a perder un tercio de nuestra capacidad de entregar el servicio que nos demanda la sociedad”, afirma Valdivia. “Llevamos más de una década avisando: hace falta



que alguien dignifique este oficio. Lo que pasa es que, como esas consecuencias nunca caen dentro del mandato de ningún Gobierno, nadie le pone el cascabel al gato. Recibimos buenas palabras, reconocimientos verbales, sobre todo con la pandemia, pero lo cierto es que, si nadie actúa, aquí va a pasar igual que en

Reino Unido”. La falta de inversiones en áreas seguras es, para el responsable de ASTIC, una de las principales deudas de la Administración con el sector que, según Valdivia, debería ser tan importante como el sector energético. Más allá de la responsabilidad de los Gobiernos de turno, para Valdivia uno de los

BALEARIA

Transportamos
tus mercancías
como lo harías tú

Servicio diario

Salidas cada día entre la Península y Baleares y entre las islas. En las otras rutas, varias conexiones semanales.

Somos los primeros en llegar

Desembarque a primera hora de la mañana, que permite realizar la ida y vuelta en el mismo día.

Nuestras escalas son reducidas

Tiempos de escala ajustados para una operativa más eficiente.

Ofrecemos logística integral

A través de nuestra empresa logística Baleària Cargo, se permite personalizar el transporte de mercancías en función de las necesidades del cliente.



grandes retos al que se enfrenta el sector es el de saberse adaptar al cambio de mentalidad de la sociedad y, en especial, de sus jóvenes: “Desde hace décadas, esta profesión tiene una serie de requerimientos que casa muy mal con la escala de valores de la sociedad, donde prima fundamentalmente la conciliación familiar, el tiempo de ocio, la familia. Compatibilizar eso con estar fuera de casa montado en un camión es muy difícil, sobre todo en rutas internacionales”. A la pregunta de si es el sueldo otro motivo más por el que los jóvenes no suben al camión, la respuesta es rotunda: “No, no lo es. Tenemos un 38 % de paro juvenil. Hay gente que prefiere ganar mil euros menos pero quedarse conduciendo una hormigonera cerca de

“Recibimos buenas palabras, pero si nadie actúa, aquí acabará pasando lo mismo que en Reino Unido”

casa. El problema no es el sueldo. Ha cambiado la mentalidad. Y eso no es ni bueno ni malo. Hay que afrontarlo e intentar solucionarlo, porque nos va mucho en ello, no solo a los transportistas, a todos nosotros como sociedad”.

Sobre el aspecto de los salarios de nuestros conductores, José María Quijano, secretario general de la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM), apunta en la misma dirección: “No es un problema de este tipo. Primero porque la falta de conductores afecta a todo el mundo, independientemente de que en España se pague más o menos; y segundo, porque cuando tu cuenta de explotación no da y el mercado no te lo permite, las empresas no tienen la posibilidad de subir salarios”. Para Quijano, donde hay que poner el foco es en la necesidad de implementar políticas de dignificación de la profesión, empezando por los clientes y el trato que dispensan a los profesionales: “Ha de haber disponibilidad de aseos, que cuando lleguen no les obliguen a cargar y descargar, que no te tengan paralizado durante horas, muchas veces en lugares sin acondicionar, puesto



José Antonio Moliner, presidente de Tradime, apunta a la falta de cuidados que ha recibido el sector del transporte como causa de la falta de vocaciones.

que esa pérdida de tiempo y productividad generan estrés”.

Los efectos del oficio sobre la salud del conductor es, precisamente, una de las batallas que libra desde hace años José Antonio Moliner, el presidente de Tradime, una asociación aragonesa de pequeños y medianos transportistas. “En 30 años no se ha hecho absolutamente nada para cuidar el transporte”, comenta Moliner. “No tenemos jubilación por actividad penosa, no tenemos enfermedades reconocidas... no se ha hecho nada y ahora se han empezado a hacer remiendos cuando es demasiado tarde. El Titanic ya se hunde. ¿Y por qué? –se pregunta este veterano conductor aún en activo– porque se ha reventado la profesión. En treinta



José María Quijano, de CETM, considera que el problema no está en el salario que reciben nuestros conductores noveles.



tododesguace.com

Recambios para camiones, vehículos industriales y automóviles.

☎ 954 353 111

✉ info@tododesguace.com

☑ 607 555 666

C/Aviación, nº 93 Sevilla

Crta. Sevilla-Málaga A92, Km. 26,300



Nosotros nos encargamos de responderte en menos de 15 minutos

Pideysigue.com



Datos del vehículo disponibles en nuestra web

Stock almacenado en nuestra web



Datos del vehículo

Cod Vehículo:	92021157
Estado:	ENTERO
Bastidor:	YS2R4X20009278513 ✓
Combustible:	GASOIL
Año:	2021 ✓
Color:	BLANCO
Codigo Motor:	DC13 164 ✓



Ramón Valdivia, de ASTIC, cree imprescindible saber adaptarse al cambio de mentalidad de los trabajadores.

años no ha habido otra preocupación que no fuera cómo seguir hacia delante. Y eso, a veces, te lleva hacia atrás”.

Delitos y faltas

En un reportaje publicado a finales de octubre en “El País”, Lázaro Bermejo, un transportista español de 51 años con ruta internacional, hacía esta reflexión: “Vas conduciendo y te comes la cabeza. Miras atrás y te preguntas: ‘¿Qué has disfrutado tú de la vida, de la familia, siempre subido aquí?’. Te comes la cabeza con cosas de esas”. Como Bermejo, son miles los camioneros de larga distancia cuyas condiciones de trabajo les empujan a plantearse el sentido de este oficio. No es de extrañar la falta de vocación entre los jóvenes y también entre las mujeres, cuya representación en el sector no llega al 3



“Llevamos más de una década avisando: hace falta que alguien dignifique este oficio”

% . Así las cosas, unos y otros buscan y proponen soluciones para capear el temporal que va llegando poco a poco. “Es difícil competir con empresas del este que pagan salarios hasta ocho veces inferior a los españoles”, comenta Juan José Gil, el secretario general de FENADISMER. “Uno de cada cuatro viajes de transporte internacional con origen o destino España lo hacen empresas de países del Este. En principio, la Ley de Movilidad –que entra en vigor en febrero–, si se implanta de manera correcta, va a permitir reducir esa competencia desleal y aumentar los salarios de nuestros

chóferes”, asegura Gil. Sobre la Ley de Movilidad, José Antonio Moliner añade otra perspectiva: “Se va a dar la tormenta perfecta”, asegura. “Con la nueva ley, empresas de toda España que han tenido mil camiones matriculados en empresas del Este de repente tienen que matricular aquí. Y ahora no hay chóferes porque los despidieron en su momento para contratar barato”.

Para Moliner, la clave del asunto está en que quien tenga que regular lo haga correctamente y pueda ponerse freno a una situación generada en el seno del sector. “En nuestra opinión, las empresas buzón y las cooperativas de trabajo asociado son las que arrastran al transporte hacia abajo y sin frenos”, afirma. El presidente de Tradime no ve solución a corto-medio plazo. Para Moliner la salida solo pasa por un nuevo transporte dignificado. “La gran patronal y los cargadores deben olvidarse ya de un transporte barato y humillado”.

