

La falta de conductores en España obliga a cancelar viajes en rutas de transporte



C. PORTEIRO
REDACCIÓN / LA VOZ



ALBERTO LÓPEZ

Ourense es la segunda provincia con el salario más bajo de todo el país

02 jun 2023 · Actualizado a las 12:33 h.



Comentar · 14

La gran patronal española del **transporte** internacional por carretera (**Astic**) lanzó la voz de alarma esta semana: siete de cada diez conductores profesionales de larga distancia tienen más de 50 años y «**no hay relevo generacional**».

El trabajo sobre ruedas ya no despierta la vocación de los más jóvenes —y eso que uno de cada diez menores de 25 años ni estudia ni trabaja en **Galicia**—. Tampoco parece una actividad atractiva para los 133.873 desempleados mayores de 25 que hay en la comunidad, porque el sector insiste en que **hace falta incorporar unos 3.000 profesionales** nuevos y no son capaces de atraerlos.

Ese **déficit de conductores**, que en el conjunto del país oscila entre los 18.000 y los 20.000 trabajadores —más 6.000 conductores de autobús— **«está provocando que se den cada vez más algunas cancelaciones de viajes en rutas»**, apuntan desde Astic. No se trata de un fenómeno puntual: «Estimamos que, de media, entre el 3 y el 5 % de las rutas internacionales del transporte por carretera sufren cancelaciones de viajes de forma esporádica o se posponen por falta de conductores profesionales», explica su vicepresidente ejecutivo, Ramón Valdivia, quien puntualiza que **«en una misma ruta se pierden viajes por falta de transportistas, aunque otros viajes, dentro de esa misma ruta, se siguen realizando**. Depende mucho de los sectores: algunos con una estacionalidad muy marcada, como las campañas hortofrutícolas, sufren más, pero también algunos sectores industriales que por motivos internos intercalan semanalmente días de alta demanda con días sin demanda. Además, está el tema del Reino Unido, país al que cada vez hay más chóferes que rechazan viajar».

Astic estima que dentro de 10 años este problema será «enorme» y «afectará a toda la cadena de suministro y a los clientes finales», explican fuentes de la patronal. Estas mismas reconocen que están **recurriendo a trabajadores de Marruecos y otros países extracomunitarios para suplir esa escasez**. Niegan que el problema sea «de salarios» y lo vinculan a «un cambio de mentalidad». Ahora se valora más la flexibilidad horaria, la conciliación y el teletrabajo.

¿Por qué las empresas gallegas no encuentran personal para más de 13.800 vacantes?

C. PORTEIRO



Los sindicatos rechazan ese diagnóstico. Raúl Rodríguez, coordinador de carreteras de **Comisiones Obreras** en la comunidad admite que «hay dificultad para encontrar conductores» y que **«cualquiera que termine su formación, al día siguiente tiene varias ofertas»**, pero sostiene que el rechazo a las mismas tiene que ver con las condiciones laborales. «Si tengo una ruta fija de lunes a viernes y descanso el fin de semana, no tendrán problema en contratar gente. Si salgo el lunes y no sé si vuelvo en tres semanas, sí los tendrán», apunta. Los salarios no compensan los horarios imposibles, los tiempos de espera para descargar y el trabajo nocturno: «El sector tiene asumido que se trabajan 15 horas al día [...] El descanso no debería hacerse en cabina y se hace», lamenta.

Coincide el asesor laboral de **UGT**, Martín Martínez, quien acusa a la patronal de ser «rácana». Denuncia unas condiciones «terribles»: **«En este sector hay gente que se lleva sus tupper de comida para cobrar la dieta y ahorrar dinero, llegan a mal comer y mal dormir»**. Tampoco se salva el transporte internacional por carretera. «Cada día es peor, hay más tensión, una batalla interna entre empresas, que quieren ir a costes más bajos y tiran de los trabajadores. Las patronales no pueden conducir todos los camiones de sus flotas. La ruta internacional, peor. Hay situaciones más negras. Gente que no va a casa en cuatro meses aunque la normativa lo obliga», desliza.

Salarios en Galicia

Pero, **¿cuánto cobra un transportista en Galicia?** El convenio provincial de **A Coruña**, vigente desde el 1 de enero del 2021 al 31 de diciembre del 2024, establece un salario base —excluyendo complementos y dietas— de 1.297,56 euros este año, tras acordar una subida del 2,5 %. En el 2024 ascenderá a 1.326,75 euros (+2,25 %), sin llegar a compensar la inflación. El de **Pontevedra** alcanza en la actualidad los 1.117,13 euros, bastante más de lo que tiene que firmar un profesional en **Ourense**. La provincia tiene el segundo convenio más bajo de España, tras Las Palmas: 790 euros brutos al mes. Una cuantía que las empresas tienen que compensar para alcanzar el salario mínimo (SMI), en los 1.080 euros. ¿Cómo es posible? Lleva sin

actualizarse desde el 2014 porque «las partes no se sientan a negociar», explican fuentes sindicales. En cuanto a **Lugo**, el último convenio firmado fija el salario base en los 1.006 euros.

Por término medio, entre salario y dietas, **un conductor gallego percibe entre 2.000 y 2.300 euros al mes. Unos 2.500 si es transporte internacional**, estima Rodríguez.

Las vacantes laborales han aumentado más en los sectores donde se pagan peores salarios

C. PORTEIRO



¿Por qué es tan difícil mejorar las condiciones? Los trabajadores apuntan al mismo problema: la atomización del sector les resta poder negociador frente a los empresarios. Uno de cada tres transportistas gallegos (10.090) son autónomos, según el Instituto Galego de Estadística (IGE), y casi la mitad de las empresas gallegas de transporte (2.897 de 6.068) no tienen asalariados, por lo que recurren a ellos o subcontratan firmas para intentar abaratar los costes. Además, fuentes sindicales señalan que hay trabajadores que negocian particularmente al margen de los convenios, y eso no ayuda a mejorarlos.

Los empresarios ponen los ojos en los planes de formación de inmigrantes irregulares

¿Qué recetas se han puesto sobre la mesa para solventar este problema? Los empresarios tienen la mirada puesta en los **planes de reclutamiento en el extranjero** propuestos desde el Ministerio de Inclusión y Seguridad Social para formar a inmigrantes en situación irregular con el fin de que, superado el período formativo, puedan ejercer la profesión. Para ello, la directora de Empleo de la patronal **CEOE**, Rosa Santos, ha sugerido concertar una cita con dicho ministerio a partir del próximo 5 de junio para probar planes piloto, como ya se ha previsto para la hostelería.

Ni el Ministerio de Trabajo ni los sindicatos respaldan la medida porque consideran que es una estrategia encubierta para presionar a la baja los salarios en un sector donde los sueldos apenas han subido un 8,8 % desde el año 2010. «Mejora las condiciones y tendrás gente para trabajar», sostiene Rodríguez. Ni él ni Martínez aprueban el reclutamiento en terceros países. De hecho, este plan tiene enfrentados a los sindicatos con el ministro José Luis Escrivá. **«Yo no quiero que venga gente de Rumanía o Bélgica a trabajar por 1.080 euros porque aquí no quieren pagar 2.000»**, desliza Martínez, quien demanda coeficientes reductores a los transportistas para el acceso a la jubilación, como ya se hace en la pesca y la minería.

Por el momento, patronales y sindicatos negocian el Tercer Acuerdo General de Empresas del sector. Los primeros proponen establecer un convenio único para evitar «discriminaciones» y «deslocalizaciones internas» entre provincias.

Archivado en: [Transporte](#) [Empleo](#) [Salarios](#) [Mercado laboral](#)



Comentar · 14

También en La Voz

Seis años de cárcel para el joven ebrio que causó un accidente en el que murieron una mujer y sus dos hijos en Salceda

E. V. P.



Las imágenes de la trifulca del asesor de Irene Montero detenido en el aeropuerto de Santiago

XURXO MELCHOR



Comentarios

Título: