





Kiosko



VALLADOLID

PROVINCIA

REGIÓN

ESPAÑA

MUNDO

DEPORTES

OPINIÓN

PUNTO Y APARTE

GALERÍAS

ECONOMÍA

El sector del transporte busca 600 camioneros en Valladolid Óscar Fraile - lunes, 6 de septiembre de 2021

Los largos periodos que pasan estos profesionales fuera de casa y el coste del carné de conducir hacen que cada vez menos jóvenes se decanten por una profesión que la patronal considera bien pagada



El camionero Luis Miguel Fernández. - Foto: Jonathan Tajes







Las empresas de transporte de mercancías comenzaron a notar hace unos 15 años los primeros problemas para contratar a conductores de camiones. Unas dificultades que se han incrementado en los últimos tres lustros hasta convertirse en un quebradero de cabeza para estos empresarios. La Federación de Empresas de Transporte de Mercancías por Carretera de Castilla y León (Fetracal) alertó hace unos días de que el sector necesita con urgencia 1.500 conductores en la Comunidad y, según la Asociación Empresarial del Transporte de Valladolid (Asetrava), unos 600 de ellos son precisos en Valladolid, puesto que esta provincia concentra entre el 30 y el 40 por ciento del tejido industrial de este sector.

El portavoz de esta asociación, Rafael Soto, asegura que hay dos factores que explican por qué se ha llegado a esta situación. El primero, las condiciones a las que están sometidos estos trabajadores. Muchos de ellos salen de su casa el





país. La situación es todavía mas complicada para los que nacen trayectos internacionales, con periodos de ausencia que pueden durar hasta semanas. El segundo factor es el coste para conseguir estos permisos de conducción. «Cualquier persona que termina su formación como mecánico o fontanero y puede empezar a trabajar, pero los transportistas deben tener su carné de camión, el Certificado de Aptitud Profesional (CAP) y, en su caso, la autorización para mercancías peligrosas, perecederas, etcétera», añade Soto. Todo puede suponer unos 6.000 euros. El presidente de la Federación de Autoescuelas de Castilla y León, Arcadio González, confirma que solo los permisos de conducción pueden suponer 2.500 euros. Por eso la Junta de Castilla y León ha firmado un acuerdo con autoescuelas y transportistas para financiar el 75 por ciento de este coste.

El sector se enfrenta en estos momentos a un problema de relevo generacional que puede agravarse a medio plazo si no consigue atraer a jóvenes. De hecho, la edad media de los camioneros en Valladolid está entre 50 y 55 años.



Saturnina Morales lleva casi 30 años subida en un camión. - Foto: Jonathan Tajes

Una fórmula 'sencilla' para solucionar este problema sería aumentar los salarios, pero desde Asetrava señalan que los márgenes comerciales que tienen las empresas no permiten muchas 'alegrías' en este sentido, teniendo en cuenta que «solo el coste del combustible se ha incrementado en un 30 por ciento en el último año». Además, cada vez es más frecuente que estas empresas tengan que asumir, a través de los propios conductores, las cargas y descargas de la mercancía, sin que eso haya supuesto un incremento de sus tarifas. «Nos gustaría pagar más a los trabajadores, porque son el alma de nuestros negocios, pero el negocio no da», dice Soto. El incremento de la actividad durante la



viabilidad de algunas empresas estara en entredicho a medio piazo si la situación no mejora. «Muchas están aguantando porque es un negocio familiar, pero los ahorros se van acabando», añade.

Un transportista que haga rutas nacionales puede cobrar entre 1.500 y 1.800 euros brutos al mes, una retribución que puede llegar a los 3.000 para los que hagan trayectos internacionales, si se tienen en cuenta dietas y otros incentivos. Eso sí, puede haber grandes diferencias entre unos y otros en función de los días que pasen fuera de casa. Asetrava considera que es un salario justo, «aunque los trabajadores siempre quieran más».

Hace 15 años el sector se nutría de muchos trabajadores llegados de países del este y en los últimos ejercicios ha sucedido lo mismo con personas llegadas de Sudamérica. Y no porque se les pagara menos, sino porque las condiciones mejoraban las que tenían en sus países. Pero esa diferencia cada vez es menor y a estos foráneos cada vez le es menos rentable venir.

La demanda de camioneros en toda España asciende a 15.000 trabajadores. Las empresas tienen claro que ahora es el momento de empezar la formación para que esta situación no se enquiste en los próximos años.

Dos casos

Luis Miguel Fernández: «Es difícil aguantar en este oficio si no tienes pasión por conducir»



electronica industrial en un centro de investigación del automovil de Cidaut, firma situada en el Parque Tecnológico de Boecillo. Una profesión que no tiene nada que ver con lo que durante toda la vida vio en casa, dado que su padre siempre estuvo subido a un camión, primero como asalariado y después como empresario del transporte de mercancías. De hecho, gracias al crecimiento de la empresa de su progenitor, él acabó uniéndose al negocio familiar, igual que su hermana. Ambos han fundado hace dos meses su propia empresa, que trabaja codo a codo con la de su padre.

Este cambio de vida le ha llevado a trabajar como camionero en los últimos cinco años. Una transición que no ha sido especialmente traumática porque a él le encanta conducir. «Si no tienes pasión por este oficio, es muy difícil que lo lleves bien», reconoce. Su labor va mucho más allá de ir con el camión de un sitio a otro. A veces le toca esperar horas en el lugar de destino hasta que se produce a carga o descarga de la mercancía. De hecho, muchas veces es él el que realiza esta labor, aunque no le corresponda, para agilizar tiempos y no esperar a los cargadores de la empresa de destino. «Esto no consiste solo en conducir, que es lo que piensa la gente, cuando llegas hay que abrir techos y lonas del camión, estibar la carga, etcétera», señala. De hecho, Luis Miguel suele hacer ahora «cuatro o cinco descargas» al día en rutas por Castilla y León. Es decir, que dedica casi más tiempo a carga y descarga que a las rutas. La mercancía que suele llevar son hortalizas, aunque también trabaja para empresas dedicadas a la fabricación de embalajes y palés.



weniculos estan perrectamente acondicionados para dormir. En ocasiones, en mitad de una jornada agotadora, ha tenido que parar a dormir un poco para esquivar el peligroso sueño al volante, pese a no exceder el límite de horas marcado por la ley al volante. La seguridad, lo primero.

Saturnina Morales: «Empecé en 1993 y nunca me he sentido discriminada por ser mujer»

Saturnina Morales lleva desde 1993 subida en un camión. En ese año su marido y ella decidieron que se iban a dedicar a transportar la mercancía de su empresa agrícola para ahorrarse los costes que suponía contratar a terceros. Y fue ella la encargada de ponerse al volante, pese a tratarse de una profesión tradicionalmente muy masculinizada. Por entonces tenía 36 años y tardó poco en sacar los permisos necesarios. En la actualidad su empresa tiene cuatro camiones y sus hijos también están implicados en labores de transporte, aunque entre ellos y ella no dan abasto y tienen que contratar a una cuarta persona. «A mí nunca me ha dado miedo conducir, aunque es cierto que durante los primeros años mi marido venía conmigo», recuerda. Sobre todo por si el camión sufría una avería, ya que su compañero tenía más habilidad como mecánico que ella. «A nivel personal nunca he tenido problemas ni me he sentido discriminada por ser mujer, porque todo el mundo me ha tratado como una más», señala.

Durante estos años ha hecho muchos kilómetros en Castilla y León, aunque también eran frecuentes los viajes a Extremadura y Galicia. Pero dicen que sarna



mucho mas duro el trabajo en el campo que el del transporte, aunque nagas muchas horas», incide. Dormir fuera de casa es otra de las partes negativas, pero Saturnina no lo ha tenido que hacer muchas veces. En la actualidad sus rutas de transporte de cereal y remolacha se reducen a Castilla y León, porque son sus hijos los que van fuera de la Comunidad cuando es necesario.

En estos casi 30 años se ha tenido que enfrentar a alguna situación complicada, como la que se produjo cuando iba camino de Zamora y reventó uno de los neumáticos delanteros del camión. «Salté la mediana y acabé en el carril contrario, aunque afortunadamente no pasó nada grave», recuerda. Pese a todo, no se arrepiente de haber pasado tantas horas al volante, aunque recomienda a los jóvenes que se quieran dedicar a ello que solo lo hagan si realmente les qusta conducir. «Si no es así, se hace demasiado pesado», finaliza.

Te puede gustar

Enlaces Promovidos por Taboola

Celebridades que tienen parejas del mismo género y tú no lo sabías Doctor Report

Mujer pide el divorcio después de ver esta foto PDFWonder

La novia de Frenki De Jong es la envidia de todos

Dad's News