



La escasez de conductores dificulta cubrir el transporte diario en el puerto de Valencia

La falta de conductores se ha convertido en un problema no solo en el transporte por carretera internacional. También está dificultando el transporte diario de contenedores en complejos portuarios como el de Valencia. Así lo han asegurado fuentes empresariales que han señalado que desde la festividad de la Virgen del Carmen, el pasado 16 de julio, “estamos sobresaturados de trabajo y no podemos cubrir las órdenes de transporte que nos llegan cada día”. En este sentido, han cifrado la falta de camiones en unos 300 por la escasez de conductores en el puerto de Valencia, “con lo que aproximadamente el 10% de las órdenes de transporte se tienen que pasar al día siguiente”.

Desde ELTC (Asociación de Empresas de Logística y Transporte de Contenedores del puerto de Valencia) no han confirmado este porcentaje, pero sí han afirmado tener conocimiento de las dificultades para cubrir las órdenes de transporte. Asimismo, han

reconocido que contrariamente a lo habitual, están recibiendo cada vez más ofertas de trabajo de empresas que buscan conductores.

Fuentes del sector han manifestado también que esta situación también se está dando en los otros dos grandes puertos españoles de tráfico de contenedores: en Barcelona y, en menor medida, en el de Algeciras. Además esta falta de conductores es especialmente acuciante en el caso del transporte internacional. En el caso de Valencia, “hacía años que no pasaba que el trabajo del día no se podía cubrir”, han afirmado empresarios del transporte. “Incluso los transitarios más grandes están comunicando a las navieras que no pueden asumir el transporte y que lo realicen ellas mismos”, han apuntado.

Varias son las causas de esta escasez de conductores. Entre ellas, según las mismas fuentes, “la profesión es cada vez menos atractiva, porque antes existía una vocación por ser transportista, ahora se considera un trabajo más”. “Si alguien quiere comenzar en esta profesión desde cero”, han continuado, “debe realizar una inversión inicial para sacarse el carnet C+E de aproximadamente 1.300 euros”. A ello, posteriormente ha de añadir “el Certificado de Aptitud Profesional (CAP), que requiere entre 350 euros y 400 euros más y un curso de 35 horas presenciales, además de obtener la tarjeta del tacógrafo, que es un coste más”. La experiencia laboral es otro obstáculo, puesto que algunos empresarios son reticentes a dejar en manos de alguien sin experiencia vehículos que cuestan más de 100.000 euros.

Estas fuentes empresariales han manifestado que los autónomos “han pasado de ser aliados a ser competencia, porque antes de la crisis íbamos de la mano y les dábamos trabajo”. Con la llegada de la crisis, han asegurado, “esto tuvo que reducirse y los autónomos, a través de agencias y cooperativas, han ido a los mismos clientes con precios más bajos, que en muchas ocasiones hemos tenido que igualar”. En este sentido, han constatado que el único coste “que puede reducir una empresa de transporte es el laboral, y por ello los conductores cobran cada vez menos y se buscan trabajos en otros sectores”. Esto también ocurre con las denominadas empresas buzón: “Abren sede en países del Este recién llegados a la Unión Europea, donde los

salarios son más bajos, y se traen a los conductores a trabajar a España”. Este asunto “afecta a las empresas locales, ya que al tener un coste menor, estas empresas buzón ofrecen precios más económicos a los clientes”, han explicado.

La precariedad laboral es otra de las causas que alejan a los posibles candidatos de la profesión de transportista. “Empresas y sindicatos no se han sentado para dilucidar factores para que el conductor cobre en relación al tiempo que invierte en su trabajo”, han manifestado las mismas fuentes, que también han citado la problemática de los tiempos de carga y descarga: “En los puertos o centros logísticos, son de aproximadamente tres horas, lo que genera muchos tiempos muertos en los que el conductor no cobra”.

A pesar de que los camiones cada vez disponen de más elementos para facilitar la vida y el trabajo a los conductores, “las áreas de descanso no están bien preparadas, y, en algunos casos, no son seguras, por lo que se producen robos”. La falta de seguridad en las rutas por el déficit de aparcamientos y áreas de descanso seguros es otro de los principales factores que desmotivan la llegada de conductores profesionales al sector, según las fuentes empresariales consultadas.