



# El transporte por carretera disiente en cómo remediar la escasez de conductores

Transportistas, cargadores, sindicatos, asociaciones y administraciones coinciden en que la falta de conductores de vehículos pesados en España se ha convertido en una preocupación creciente para todos ellos. Sin embargo, no existe un consenso entre las partes sobre cuál es la mejor manera de proceder para atraer nuevos profesionales en este ámbito, pues es un problema que afecta a toda Europa.

Se mantiene una clara división en el sector. Por una parte, aquellos que defienden una mejora de la formación y la cualificación profesional como medio para visibilizar la profesión y atraer nuevos profesionales. Y por otra, los que señalan que tan solo a través de la dignificación de la profesión -sobre todo a nivel de retribuciones salariales y mejoras en las condiciones laborales- se logrará revertir la falta de conductores tanto a nivel nacional, aunque también sería una solución

aplicable tanto a nivel europeo como internacional.

“Existe un desajuste entre la oferta y la demanda en el empleo de los conductores de vehículos pesados, una brecha que es aún más visible entre los jóvenes”, ha señalado el presidente del Consejo Económico y Social (CES), Julián Ariza Rico, durante la presentación de la jornada organizada por la Fundación Corell para tratar el problema de la empleabilidad de los profesionales de la carretera. Según ha destacado Ariza, esta brecha “es un efecto de la falta de previsión ante el auge de la tecnología que ha transformado los empleos del sector”.

Según el estudio que ha llevado a cabo el profesor de economía de la IE University Business School, Jorge Pena Izquierdo, para la Fundación Corell, más del 96% de los gerentes de las empresas de transporte consideran que las condiciones de trabajo es una de las mayores causas que motivan la falta de atractivo de la profesión de conductor. Otros factores que ha citado el profesor han sido: la falta de incrementos salariales en las últimas décadas, el problema de la ‘vuelta a casa’, la nocturnidad y el trabajo los fines de semana, entre otros.

Por ejemplo, “el escaso poder de mercado de las empresas que provoca que a menudo los conductores deban asumir tareas que no les corresponden como la carga y descarga”, también genera que este sector no solo no sea atractivo a nivel general, sino que dificulta que las mujeres se integren en esta profesión. Según los datos de la Encuesta de Población Activa (EPA), solo un 3% de los conductores de transporte de mercancías eran mujeres en 2018. También es notable la falta de conductores extranjeros (4%), cuyas cifras son tan bajas que no logran revertir la tendencia a la baja de la profesión.

En este sentido, el estudio del profesor de economía ha planteado tres escenarios posibles para realizar simulaciones sobre el comportamiento futuro del mercado de trabajo. En ellos, se puede observar cuáles serían los efectos en 1, 5 o 10 años en función de cambios en diversas variables: la demanda, la variabilidad en los salarios, la población activa o la inestabilidad. Pero, ¿cómo solucionar este problema? Jorge Pena ha apuntado a una serie de medidas como mejoras salariales, disminuir costes, mejoras de condiciones de trabajo, aumento de la fuerza laboral de los conductores, entre otros.

A nivel práctico, varias empresas y asociaciones se han unido para formar la Alianza para la Formación Profesional Dual, una iniciativa creada hace tres años con el objetivo de fomentar el empleo de los jóvenes en el sector del transporte. Creada por la Fundación Bertelsmann, la CEOE, la Cámara de Comercio de España y la Fundación Princesa de Girona, a día de hoy se han adherido a su plan de estudios asociaciones y empresas como Astic, Alsa, El Corte Inglés, STEF y Dachser. Esta formación eminentemente práctica permite dar a conocer a las nuevas generaciones el transporte por carretera. “La demanda de movilidad va a aumentar el 60% para 2050”, ha apuntado el director general de Astic, Ramón Valdivia. En cambio, “si no hacemos algo, en 15 años no quedarán conductores”, ha advertido.

No obstante, una de las barreras para solventar la situación y facilitar la formación es de tipo administrativo, pues el sector requiere “una reorientación de las políticas que impulsen la inserción laboral”, ha destacado Valdivia. El representante del transporte internacional por carretera ha explicado que “no tiene sentido que un estudiante termine su FP con 18 años y no pueda sacarse el carnet de conducción de camión hasta años más tarde”.

La incorporación de tecnología también es una de las claves para atraer nuevos perfiles, han asegurado las partes integrantes de este proyecto. La simulación podría solucionar una parte del problema, ha asegurado Pablo José Moreno, técnico de Sinapsis. “La tecnología facilita la formación sin riesgos, es más atractiva para las jóvenes generaciones y además es respetuosa con el medioambiente”, ha propuesto el técnico.

## **MEJORAS EN LAS CONDICIONES DE TRABAJO Y RETRIBUCIONES SALARIALES**

Al margen de la formación y de dar visibilidad a un sector que aún requiere mejorar su atractivo, cargadores, transportistas y sindicatos discrepan sobre cuál es la mejor manera de proceder para atraer talento. En este sentido, los sindicatos presentes UGT Y CCOO han señalado que tan sólo a través de una mejora salarial se podrá aumentar la atractividad del sector. “Si no, por mucha formación que hagamos, esto no va a mejorar”, ha sentenciado el secretario general sectorial de Transportes de UGT, Diego Buenestado.

“La falta de rentabilidad de las empresas repercute en que los trabajadores no sean correctamente recompensados”, ha afirmado el presidente de Fenadismer, Julio Villaescusa. Una retribución salarial insuficiente, asociada a condiciones sociales como el problema de la vuelta a casa, el desapego familiar, la peligrosidad del sector y la incertidumbre “provoca inevitablemente que el sector no sea apetente”, ha añadido. Además, en palabras de Villaescusa, “los cargadores son los responsables y beneficiarios de esta situación”, ha acusado el representante de los transportistas por carretera.

Por su parte, Aeutrasmer ha afirmado mantenerse “abierta y flexible” al diálogo para la mejora de las condiciones del trabajo y de la figura del conductor. Por último, el vicepresidente de Atfrie, Pedro Conejero, ha considerado necesario un convenio único para las retribuciones en las diferentes comunidades autónomas,

pues “el salario debería ser el mismo para todos los conductores españoles”.