

# La escasez de conductores de vehículos pesados 2.0

He recibido comentarios diversos sobre mi artículo referido a la escasez de conductores profesionales, unos mostrando su acuerdo y otros con objeciones a las que me gustaría responder. Alguno ha hecho hincapié en que no aportaba propuestas, otros en que el mercado se ha ido adaptando y, por tanto, se plantean la propia existencia del problema.

También hay quien, en futuro ya cercano, cree que las autopistas ferroviarias serán las que manejarán la larga distancia, reduciendo la dependencia de los conductores. Por último, hay quien me ha recordado la conducción por relevos: el conductor trabajaría desde una base fija y se optimizarían los plazos al combinar tiempos de descanso y de conducción de los relevistas.

Mi orientación profesional normalmente ha sido la de intentar neutralizar el peor escenario antes de que este ocurra, o estar razonablemente preparado para minimizar su impacto. Creo que la escasez de conductores, por su potencial impacto no solo logístico, sino económico y social, merece preocuparnos.

En primer lugar, se me dice que no apporto propuestas de solución. Efectivamente, no lo hago porque no me corresponde. La solución a este problema estaba antes fuera de mi ámbito de competencia, y lo sigue estando ahora. No quiero decir ni a la Administración Pública ni tampoco a las asociaciones empresariales lo que deben hacer. Es fácil hacer propuestas en ámbitos que no son de nuestra responsabilidad directa. No lo voy a hacer.

*Me preocupan las declaraciones del director de la DGT sobre la falta de conductores y quién debe solucionarla*

Son los sujetos mencionados, Administración y asociaciones, quienes no solo disponen de información sobre la situación, sino que deben saber cuáles son las posibles actuaciones a llevar a cabo y cuándo deben hacerlo, y si el problema no existe, estaría bien que nos lo dijeran. Debo confiar en que actuarán en consecuencia, pero me preocupan las declaraciones del director general de Tráfico (DGT), indicando que es un problema a solucionar por el sector, que está suficientemente maduro para ello. Espero no haya que recurrir, cuando llegue el

momento, a ningún mago (el del 'Xai Màgic' era muy bueno).

En cuanto a la idea de que el mercado se ha ido adaptando, la productividad de los conductores aumenta al optimizar los flujos, pero precisa estar soportada por elementos externos. Mencionaré dos de ellos. Por un lado, las áreas logísticas actúan como nodos para la larga distancia y soporte a la capilaridad. Sin embargo, su disponibilidad es limitada, y su desarrollo tiene dos problemas: oposición generalizada, amplia y muy variada, tanto a la expansión de las existentes como a la creación de nuevas; y además, con muy limitadas excepciones, carecen de conexiones ferroviarias, ya que han sido pensadas como servicio al transporte rodado. Por otro lado, destaco las autopistas marítimas, que, en su modalidad de semirremolques no acompañados ya está siendo utilizada por empresas transportistas para reducir la necesidad de conductores, aunque cubren un número de rutas limitado y tiene un techo de capacidad.

Estos dos elementos (áreas logísticas y autopistas marítimas) están ya ayudando a reducir la necesidad de conductores, pero creo que solo ellos no resolverán el problema. También conviene recordar la reciente «expulsión» de conductores de Gran Bretaña, que puede haber sido un «respiro» para Europa, pero no es una solución estructural.

*Las diferentes velocidades de retorno a la actividad pueden derivar la escasez de conductores hacia sectores concretos*

Tampoco quiero olvidar una preocupación, de momento sin fundamento objetivo, pero sobre la que ya han sonado alarmas: y es que las diferentes velocidades de retorno a la actividad prepandemia puedan derivar el problema de la escasez de conductores hacia sectores concretos del transporte. Este potencial problema ha sido ya expuesto por el sector del automóvil en España, y también en Alemania.

Además, han aparecido con fuerza en los últimos tiempos las autopistas ferroviarias, pero su implantación generalizada no se iniciará hasta dentro de unos tres años como mínimo. Mientras, hay sombras que despejar y decisiones que tomar respecto a esta modalidad de transporte. Menciono algunas, sin que el orden prejuzgue su relevancia.

Conviene recordar que muchas empresas dedicadas a las autopistas ferroviarias disponen de tecnologías propias de manipulación de camiones y semirremolques, por lo que es difícil que terceros privados inviertan en terminales bajo este

condicionante. La carga mediante grúas podría soslayar el problema de las tecnologías propietarias, pero, salvo en algunas empresas ya orientadas a ferrocarril, al no aportar esta característica ningún valor al comprador, no ha habido demanda de semirremolques gruables. Si bien, no hay datos del parque de este tipo de semirremolques.

*La implantación generalizada de autopistas ferroviarias no se iniciará hasta dentro de unos tres años como mínimo*

En cuanto a los no gruables, solo pueden ser cargados sobre vagón si pueden acceder rodando a su plataforma o bien si su manipulación se realiza mediante una plataforma móvil. En el primer caso, el número de vagones es muy escaso, y, en el segundo, solo conozco una empresa en Europa que disponga de esta tecnología en vagones, todos ellos, de ancho UIC.

También en referencia a las autopistas ferroviarias, no repetiré aquí la orientación actual de los centros logísticos integrales a la carretera, con alguna excepción. También conviene recordar que el conocimiento actual de los gálidos en España es limitado y por tanto limitativo para la puesta de marcha de las autopistas ferroviarias de manera generalizada y a corto plazo.

*Los relevos deben permitir aumentar la productividad del camión, reducir tiempos y dar una base fija al relevista*

Y, por último, una antigua historia que renace al calor de la tecnología en el debate sobre la falta de conductores: la conducción por relevos. Tanto en carga general como automóvil acabado, la conducción por relevos ha estado presente en mi vida profesional. Un camión es una máquina que solo trabaja un tercio del tiempo. Los relevos deberían permitir no solo incrementar la productividad del camión y reducir tiempos de tránsito, sino poder dar una base fija al conductor relevista.

La mayor dificultad para su puesta en marcha vino por dos factores. El primero de ellos es que la propiedad de los camiones por sus conductores introduce barreras a su aplicación. Sin embargo, el uso no acompañado de las Autopistas del Mar está abriendo brecha en este tipo de organización del transporte, que puede ser válido en el caso de tractora y semirremolque siempre que la propiedad de la tractora esté centralizada. La otra gran dificultad es la responsabilidad difusa ante incidencias relacionadas con la conducción o la carga. Un pool de

conductores controlado y la monitorización de la conducción es esencial para solventar esta reticencia. Las incidencias relacionadas con la carga deberían ser uno de los filtros para la configuración de dicho pool de conductores. Si estas barreras perviven, marcan un techo al crecimiento de la conducción por relevos.

Me gustaría que el problema de escasez de conductores fuera de fácil solución y que los agentes implicados se pusieran, juntos y rápidamente, a trabajar. Por supuesto, me gustaría que no existiera y que las autopistas ferroviarias fueran realidad. También que la conducción por relevos haga mas atractiva la profesión, y aumente la productividad de los camiones.