

La solución a la escasez de conductores pasa por el consenso de todos los actores del transporte

La Fundación Corell ha organizado la jornada: 'Empleabilidad ¿Faltan profesionales del transporte por carretera?' con la participación de representantes empresariales, administración y sindicatos. Empresas y sindicatos coinciden en la necesidad de mejoras salariales y de condiciones de trabajo, pero los representantes empresariales apelan a la falta de rentabilidad, las condiciones de los cargadores y la competencia desleal como barreras principales

El problema de escasez de conductores en el transporte por carretera es el principal reto que afrontan las empresas del sector, con unas previsiones negativas que auguran un incremento de hasta un 25% de falta de conductores en la próxima década.

Los numerosos factores que influyen en esta situación deben ser afrontados de una forma multidisciplinar y consensuada entre todos los actores del transporte, con especial hincapié en las condiciones laborales. Esta es la principal conclusión de la jornada: 'Empleabilidad ¿Faltan profesionales del transporte por carretera?' organizada por la Fundación Corell, con la participación de representantes empresariales, administración y sindicatos.

La jornada se ha iniciado con la intervención de Julián Ariza Rico, Presidente en Funciones del Consejo Económico y Social (CES) y Ángel Goya Castroverde, Subdirector General de Estrategia, Evaluación, Seguimiento y Formación de la Comunidad Autónoma de Madrid. Julián Ariza ha afirmado que existen importantes carencias formativas y una falta de previsión ante los cambios tecnológicos y las necesidades de cualificación de los profesionales pero, además, las condiciones de trabajo y el reconocimiento social de esta actividad son factores fundamentales para la solución al problema. Por su parte, Ángel Goya, ha explicado que, en la época de crisis, debieron tomarse medidas que no se han llevado a cabo y es necesario establecer modelos de formación para el sector del transporte.

El problema de la escasez de conductores se extiende a nivel internacional. En el caso español, hay factores especialmente preocupantes como el envejecimiento de la población de conductores frente a un aumento de la demanda de servicios de transporte, unido al estancamiento salarial y las condiciones laborales. El trabajo: 'Entendiendo la brecha entre oferta y demanda de conductores de transporte por carretera en España', de Jorge Pena Izquierdo, Profesor de Economía de IE University Business School y ganador del IX Premio José M^a Huch de la Fundación Corell, refleja todos estos aspectos. Según este estudio, la población de conductores seguirá disminuyendo, llegando a incrementarse dicho déficit en un 25% en la próxima década. El estudio apunta a algunas posibles soluciones, centradas en aspectos salariales como la mejora de la productividad, formación y colaboración horizontal; las condiciones de trabajo con áreas de servicio seguras, horarios y patrones de turnos e incidencia de la nocturnidad y el aumento de la fuerza laboral de conductores, mediante la mejora de la imagen de la profesión, cambios tecnológicos y formación.

Las condiciones laborales de los profesionales del sector son uno de los factores más controvertidos a

la hora de afrontar el problema de escasez de conductores. Julio Villaescusa, Presidente de FENADISMER, ha apuntado que en España existe vocación hacia la profesión y, sin embargo, no hay conductores debido a la insuficiente remuneración y a cuestiones sociales, como el desarraigo familiar y la peligrosidad. Según Julio Villaescusa: "Hay un problema de rentabilidad para compensar a los profesionales por el trabajo que realizan. Tenemos muy claro qué provoca esta situación: los cargadores son los responsables y beneficiario". "Los transportistas españoles no podemos ser los miserables de la Unión Europea. Es necesario negociar, con la participación y el arbitraje de la administración. Cuando la empresa es rentable, el sindicato puede exigir, pero si no es rentable, es imposible".

Por su parte, Carlos Castán, Presidente de AEUTRANSMER, ha expresado la preocupación de los cargadores por la falta de conductores, aunque "aún no se nota una seria pérdida del nivel de servicio". Según Castán: "Hay un problema de condiciones de trabajo y los cargadores tenemos mucho que hacer: planificar las operaciones, automatizar la entrega de documentación, crear zonas de descanso y aseo, ser flexibles para gestionar los temas relacionados con el tacógrafo, etc." "La carga y descarga a veces tiene sentido y otras no. En ocasiones, en aras de la productividad de todos, sí se puede hacer". Además, ha afirmado: "Los precios forman parte de la estructura propia del sector. Existe una gran fragmentación, de la que los cargadores no somos responsables".

Por su parte, los representantes sindicales inciden en las condiciones laborales como principal problema. Según Diego Buenestado, Secretario General Sectorial Federal de Transportes de UGT: "Estamos cobrando lo mismo que hace 20 años. Podemos dar mejor formación, pero si las condiciones no son buenas, no van a llegar conductores. Aspectos como la jubilación, la vuelta a casa y un salario digno, son fundamentales. El salario del trabajador no puede ser el factor determinante en la competitividad de las empresas". Además, ha afirmado: "Mientras no se dignifique la profesión, estaremos sin conductores. Debería prohibirse por ley la carga y descarga, negociar la jubilación anticipada, establecer salarios adecuados y jornadas que permitan la conciliación, teniendo en cuenta la vuelta a casa".

Mario Martín, Secretario General Sector Carretera de FSC-CCOO ha explicado: "En España no hay diálogo social. Los trabajadores no están representados en el Comité Nacional del Transporte. Actualmente hay más de 58.000 conductores en paro, la mitad de ellos de vehículos pesados".

Pedro Conejero, Vicepresidente de ATFRIE, ha expuesto algunos de los problemas que crean distorsiones en la competencia, como las diferencias de los convenios en las diferentes provincias, abogando por un convenio único y el establecimiento de pautas, como la definición de las horas que no son conducción. Según Conejero, factores como la carga y descarga por parte de los conductores deben prohibirse, así como el intercambio de pallets y las horas de espera deben considerarse como disponibilidad y trabajo.

Una parte de la jornada se ha dedicado a la necesidad de mejorar la formación de los profesionales del sector. Juan Antonio Esteban, Director de RRHH de ALSA ha expuesto algunos factores específicos de la situación del mercado laboral de conductores en España como, por ejemplo, la brecha de género, con una amplia diferenciación entre el transporte de viajeros y de mercancías, ya que un 15% de los profesionales en el sector de transporte de viajeros son mujeres, frente al 3% en mercancías. Según

Juan Antonio Esteban: "Hay importantes barreras de entrada como la edad, ya que hasta los 24 años no se puede trabajar. Por otro lado, la barrera formativa es muy penosa y no hay una flexibilización de los sistemas formativos. Además, las condiciones de trabajo y la conciliación hacen que el sector no sea atractivo".

Según Ramón Valdivia, Director General de ASTIC, la escasez de conductores no se está tratando con la urgencia que requiere: "Nos preocupa la falta de profesionales, no solo de conductores y por eso entramos en la Alianza por la Formación Dual. Hay que crear nuevos profesionales".

En la jornada se han expuesto diversas iniciativas en materia de formación, como la Alianza para la FPDual; un proyecto colaborativo llevado a cabo por la Fundación Bertelsmann, CEOE, Cámara de España y la Fundación Princesa de Girona, al que se han unido empresas como Stef, Dachser, Corte Inglés y ALSA y, por otro lado, los programas de formación de la Academia del Transportista, que ofrece apoyo a empresas y trabajadores, fomentando soluciones innovadoras que integren a colectivos como mujeres, jóvenes y profesionales cualificados de otros sectores, para que se sientan atraídos hacia el sector del transporte.

La introducción de la tecnología es otro factor fundamental para la formación de conductores y aspectos como la implementación de simuladores, que lleva décadas en sectores como el aeronáutico o el militar, ofrece un tipo de formación con alto valor añadido, ya que permite entrenar situaciones de riesgo y ahorran emisiones contaminantes en la formación práctica, tal y como ha explicado Pablo José Moreno, Técnico de Simfor Sinapsis.

Datos de contacto:

Noelia Perlacia
915191005

Nota de prensa publicada en: [Madrid](#)

Categorías: [Nacional](#) [Finanzas](#) [Sociedad](#) [Logística](#) [Consumo](#) [Industria](#) [Automotriz](#)

NotasdePrensa

<https://www.notasdeprensa.es>