

**EN PORTADA**

Se busca CHÓFER

Este cartel cuelga en el 20% de las empresas de transporte del país. El sector está preocupado porque la mayoría de los conductores que trabajan en España están próximos a jubilarse y los jóvenes no se incorporan al mercado laboral.

Texto: Raquel Arias



En pocos años, el tema ha pasado de ser esporádico a recurrente: las empresas de transporte necesitan conductores. En un país en el que el paro está entre los más altos de la Unión Europea, sorprende que la demanda de este tipo de profesionales no encuentre oferta que la surta. Y así pasa, que los empresarios del sector se quejan de que no encuentran personal para ofrecer el servicio que sus clientes demandan.

Varias son las causas que han llevado a esta situación: para empezar, no es un

problema local, sino global. Sucede en casi todos los países de la Unión Europea y también fuera de ella.

Y no es que no haya personas que se hayan sacado el permiso de conducir. Los datos de la Dirección General de Tráfico confirman que, hoy en día, en España hay unos 235.000 conductores que tienen una licencia de conducir de categoría C y C+E. Bien es verdad que la mayoría son veteranos (de hecho, el 72% de ellos tiene más de 50 años), lo que nos lleva a detectar otro problema: no hay relevo generacional, porque los que ahora están trabajando están próximos

Varios gobiernos regionales dan ayudas a los jóvenes para sacarse el permiso de conducir camiones

a la jubilación, y las nuevas generaciones no están apostando por el transporte por carretera para reemplazar a los actuales conductores.

FALTA DE CONDUCTORES



A la pregunta de por qué faltan conductores, las respuestas son múltiples y variadas, y depende de a quién se le formule.

Hace unas semanas, la Conferencia de Jóvenes Trabajadores del Transporte de la IRU debatía cómo hacer una transición justa en el sector (una transición ecológica hacia fuentes de energía más sostenibles). Sin embargo, el debate pasó a otra pregunta: ¿cómo es posible descarbonizar la industria del transporte por carretera sin dejar de ofrecer oportunidades profesio-

Los sindicatos afirman que el problema surge de la diferencia entre oferta y demanda, pero hay más razones

sionales a los jóvenes? El tema era poder justificar una cosa, teniendo en cuenta el otro gran reto del transporte: el relevo generacional. Así lo explicaba **Jens Hügel**, asesor principal de Defensa Global de IRU: *"¿de qué sirve tener vehículos limpios si no tenemos conductores? No podemos dejar atrás a los jóvenes durante la transición. Tenemos que seguir mejorando la accesibilidad y las condiciones de la profesión de conductor, garantizando que siga siendo una oportunidad profesional atractiva. Los jóvenes también tienen la clave para evitar que se materialicen las peores previsiones de escasez de conductores"*.

Hügel constata que el problema no es nacional ni local, sino generacional, y acierta en el pronóstico de lo que sucede en España: *"muchos países y regiones*

La opinión de la CETM

José María Quijano, secretario general de la CETM, cree que *"las ayudas que dan varias comunidades autónomas están bien, pero lo importante es que vayan a las personas que se quieran incorporar al sector"*.

Como posible solución al problema de la falta de conductores, Bruselas quiere ofrecer la posibilidad a los jóvenes de 17 años de conducir camiones en periodo de prácticas, siempre acompañados de un profesional con más de dos años de experiencia. Para Quijano, *"esto está en discusión, pero no se sabe cómo va a terminar. Sería interesante para los estudiantes que están terminando sus estudios, de cara a su incorporación al mercado laboral"*.

"En España se está trabajando por hacer la profesión más atractiva, para incorporar mujeres en puestos de conducción, sobre todo en transporte nacional o corto recorrido. Pero lo importante es flexibilizar, agilizar y eliminar barreras de terceros países con los que tengamos convalidaciones, reduciendo los plazos y agilizando la gestión administrativa" afirma José María Quijano.

"También sería deseable ir mejorando las condiciones de trabajo de los conductores, con la incorporación de parkings seguros, prohibiendo por ley la carga y descarga, reduciendo los tiempos de descarga en las plataformas... para así dar una mejor retribución".

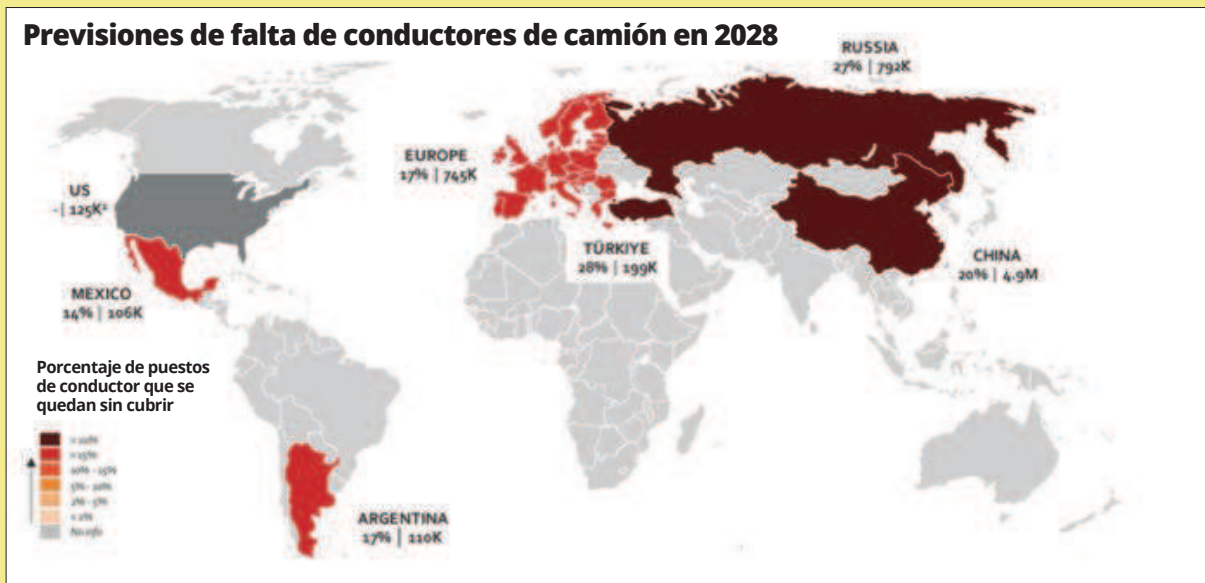


José María Quijano, secretario general de la CETM



Un problema mundial, según la IRU

Previsiones de falta de conductores de camión en 2028



La Organización Mundial del Transporte (IRU) ha emitido un informe que revela que hay más de 3.000.000 de puestos de trabajo de conductor profesional de camión vacantes, es decir, el 7% del total de puestos de 36 países estudiados. Para llegar a este dato, se hizo una encuesta a unas 4.700 empresas de transporte por carretera en América, Asia y Europa. La bajada de la demanda del transporte en los últimos meses ha hecho que la escasez de profesionales haya disminuido en Estados Unidos y Europa, pero el estudio prevé que la situación empeore en los próximos años, ya que muchos de los trabajadores que están en activo se jubilarán y no hay previsto reemplazo profesional. La IRU estima que en 2028 podrían quedar vacantes más de 7.000.000 de puestos de trabajo en los países encuestados: 4,9 millones en China (20%), 745.000 en Europa (17%) y 200.000 en Turquía (28%).

enfrentan altas tasas de desempleo juvenil. Mientras tanto, en los mismos lugares, alrededor del 30% de los conductores tienen más de 55 años, mientras que sólo entre el 3% y el 10% tienen 25 años o menos. Los gobiernos, los empleadores y los usuarios de transporte deben trabajar con los sindicatos

para crear empleos satisfactorios y poner fin a la escasez de conductores".

Las Administraciones, conscientes de la gravedad de la situación, están empezando a reaccionar, y aportan ayudas económicas para que los jóvenes se saquen el permiso de conducir. Es el caso, por ejem-

En Europa, el 5% de los conductores tiene menos de 25 años. Y el 72% de los chóferes en España tiene más de 50 años



Las dobles tripulaciones en el transporte por carretera son cosas de otras épocas.

plo, de la Comunidad de Madrid o de Castilla y León. Incluso, el Ministerio de Trabajo también tiene planes para acercar a la juventud al sector. Las ayudas van desde los 600 euros del gobierno madrileño a los 1.800 euros de la Junta de Castilla y León. Se espera que los fondos se agoten, ya que sería un indicador de que la propuesta ha surtido efecto.

Pese a los avances técnicos y sociales, la profesión ya no es tan dura como antes. Sin embargo, las pretensiones de las nuevas generaciones no van por el mismo camino: la juventud quiere trabajos en los que pueda compaginar fácilmente su vida laboral y personal (ir al gimnasio, estudiar, hacer vida social) y eso no es fácil de hacer con un trabajo que obliga a pasar días fuera de casa y, en la mayoría de las oca-



FALTA DE CONDUCTORES

Contratar extranjeros, posible vía de solución

Se calcula que el porcentaje de empresas de transporte que están teniendo dificultades para cubrir sus puestos vacantes se sitúa en más del 20%, es decir, hay una carencia de entre 15.000 y 20.000 conductores de camión en España.

Los ministerios de Seguridad Social, Transportes e Interior han decidido colaborar para impulsar que las empresas de transporte puedan contratar conductores extranjeros no comunitarios por medio de diferentes vías: o trayéndolos de sus países de origen o regularizando a inmigrantes que ya viven en España para que obtengan el certificado CAP y con el canje de sus permisos de conducir.

No obstante, hay que tener en cuenta que los conductores extranjeros deben esperar seis meses desde que lo solicitan hasta que es efectivo y pueden empezar a trabajar como conductores profesionales.



Recurrir a conductores extracomunitarios se perfila como una posible solución.

siones, incluso dormir fuera. La seguridad es otro tema que preocupa, y mucho, a los jóvenes que se están planteando dónde trabajar. Los conductores deben pasar la noche en áreas de descanso que, muchas veces, no reúnen las mejores condiciones de seguridad (los robos a la mercancía y el gasóleo son frecuentes en según qué partes de la ruta).

Sin carga y descarga

No obstante, algo ha cambiado en cuanto a la normativa que rige el transporte de mercancías por carretera. Desde hace más de un año, los conductores tienen prohibido hacer la carga y descarga de la mercancía, lo que añade un poco de comodidad al oficio. Ahora sólo tienen que ocuparse de conducir: de la carga ya se ocupan otros trabajadores.

Pero para entender el problema de la falta de conductores en España, los sindicatos saben por dónde va el tema. **Francisco Vegas**, miembro del Comité Directivo de la ETF (sección Transporte por

Cuántos conductores hay en España

Según los datos de la Dirección General de Tráfico, hay unos 235.000 conductores que tienen permiso de conducir de categoría C y C+E. Casi 32.000 de ellos tienen entre 60 y 64 años, 40.000 tienen entre 55 y 59 años y unos 42.000 tienen entre 50 y 54 años. Esto significa que el 72% de los conductores tienen una edad superior a los 50 años.

Si se analizan los datos, se llega a la conclusión de que dentro de 15 años (cuando la mayoría de la masa salarial se jubile) no habrá relevo generacional, porque los jóvenes no se están incorporando al sector del transporte, y el problema será entonces mucho mayor.



El relevo generacional no está garantizado en el transporte por carretera.



Francisco Vegas, de CCOO, cree que la problemática de la falta de conductores responde a intereses económicos.

La IRU estima que en 2028 podrían quedar vacantes más de 7 millones de puestos de conductor en todo el mundo

Carretera) de Comisiones Obreras, asegura que "ni la Administración ni la patronal llegan a entender el problema de la falta de conductores ni quieren, porque responde a intereses económicos exclusivamente. La escasez obedece a varias cuestiones: la primera es la diferencia entre la oferta y la demanda. No hay conductores porque faltan condiciones: si hubiera mejores condiciones, la gente vendría a este sector como van a otros. Pero el problema es más complejo: tenemos que conseguir la profesionalización del sector, y eso no es fácil. Empieza por te-

ner una buena formación y preparación, y si ambas pasan por ir a una autoescuela y sacarse un permiso de conducir, muy mal va".

Según Vegas, hay que trabajar en distintos campos: "la dignificación de la profesión, cómo son atendidos los conductores cuando van a una base logística, en ruta, cuántas áreas de servicio existen en España dignas para un conductor profesional. Toda esta escasez hace que la profesión no sea atractiva, más allá de que exige una penalización con respecto a la conciliación de la vida familiar".

Para el representante de Comisiones Obreras, "conducir un camión o un autobús lo estamos reduciendo a algo tan elemental que lo que hacemos es ir contra la profesionalización del sector. Es elemental que una persona adquiera una licencia para conducir un camión, debería estar en la misma línea que una máquina de tren, de metro o un avión. Y hasta que no consigamos eso, seguiremos hablando de escasez de conductores".