



EN PRIMERA
Reportaje

La falta de conductores requiere del apoyo oficial

Formación: salvavidas del transporte

A pesar de numerosos intentos por ampliar la oferta de conductores profesionales en el transporte por carretera, las asociaciones profesionales ven en la formación subvencionada y facilitada por las administraciones la vía esencial para paliar una carencia que, en breve, se podría convertir en un auténtico lastre para la cadena de suministro.

— Por **Alfredo Escolar**

La falta de conductores para el transporte por carretera en Europa y casi todo el mundo occidental se ha convertido en un problema casi endémico que está poniendo en serios aprietos a esta industria. La carencia, al menos de momento, no está impidiendo cerrar ejercicios económicos al alza, que es lo que ha ocurrido en los últimos años, pero sí ha generado muchas tensiones en distintas partes de nuestro país y, sobre todo, hace prever unos próximos ejercicios con un problema en crecimiento aritmético.

Aunque se han probado y se están desarrollando diferentes procedimientos para la venida de conductores extranjeros de terceros países, la escasez se va agravando y las empresas vienen denunciando la situación que consideran un desastre anunciado.

El panorama no es bueno. A finales de 2023, la International Road Union, asociación internacional de todo tipo de empresas del transporte y lobby del sector en Bruselas, publicó un informe en el que señalaban que durante el año pasado la escasez de conductores se había incrementado ostensiblemente a escala internacional: un aumento de la demanda de conductores que deja vacantes un 44% de los puestos. Si la tendencia sigue, y no se pone remedio, en 2026 la carencia de conductores podría afectar al 60% de los puestos de conductores; o lo que es lo mismo, unos dos millones.



La tasa de jubilación de conductores en los próximos años va a ser difícil de equilibrar con nuevas incorporaciones.

A este panorama se añade el hecho de que un 30% de los conductores actuales se jubilarán en los próximos dos años, mientras que la tasa de reposición con la entrada de conductores jóvenes es de entre cuatro y siete veces menor. Mujeres y jóvenes son grupos poblacionales con menos representación en el transporte por carretera -un 2 y un 6 por ciento, respectivamente- y son, precisamente, dos de los objetivos que tienen las

La Formación Profesional completa y habilitante en el transporte por carretera es una de las esperanzas del sector





El transporte internacional es la actividad más complicada para hacerla atractiva a los y las jóvenes.



EN BREVE

- **Un 44% de las ofertas** como conductores en Europa quedan vacantes, en un par de años será el 66%.
- **En nuestro país**, la incorporación de las mujeres a la actividad de conducción está por debajo del 2%.
- **Conciliación y coste** de obtención de los carnés son las causas principales para no empezar en la profesión.
- **Se pide una formación profesional** que incluya la obtención de los carnés y la capacitación profesional.
- **La formación "On Line"** de las empresas especializadas está preparada para impartir cualquier nivel profesional.

diferentes acciones que están tomando las asociaciones empresariales para motivar la incorporación de nuevos conductores al mercado laboral.

RECHAZO GENERALIZADO. Pero a todos los colectivos les echa para atrás las mismas características de la profesión que, en realidad, se pueden cambiar bastante poco a la hora de hacerla atractiva a no ser que las empresas de transporte cambiaran profundamente la forma de ejercer su actividad. El transporte de mercancías por carretera, excepto las de ámbito local o regional, implican jornadas largas de trabajo y encadenar varios días fuera de casa que, al cabo del mes, pueden suponer de 10 a 20 días fuera.

El transporte nacional o internacional (en toda Europa) no dispone de áreas de descanso seguras tanto para hombres como, con más evidencia, para mujeres. Al menos en la cantidad suficiente. Y no sólo que sean seguras, es que la mayoría no ofrece suficientes condiciones de confort o de servicio al transportista, como para asegurar el descanso nocturno tranquilo.

Si hace unas décadas la conciliación familiar no

existía como término ni casi como concepto, hoy día es un elemento muy importante a la hora de elegir trabajo. Una cuestión que normalmente se deja de tener en cuenta cuando es a cambio de un sueldo atractivo. Los empresarios de transporte siguen asegurando que los sueldos que pagan son al menos legales, según convenio y atractivos para activados como la de transporte de internacional. Pero no debe ser lo suficiente porque ni si quiera los jóvenes que todavía no tienen que "conciliar" se deciden a probar esta aventura.

El misterio, por tanto, es otro y, al final, no es tan misterioso. Para un joven o una joven a punto de acabar o que ha acabado el bachillerato, le resulta casi imposible hacer frente al pago de más de 3.000 euros, a lo largo de 18-20 meses, para obtener los permisos C+E y el CAP que le habiliten para hacer transporte internacional pesado o ser empresario de transporte. Incluso pensando con ilusión que, al término de su formación, estará más cerca de ganar 2.500 euros o más al mes.

FORMACIÓN MUY PROFESIONAL. Recientemente se celebró en Madrid la jornada 'Los retos de la FP' >



Pr: Mensual
Tirada: 250
Dif: 250

Secc: AUTOMOCIÓN Valor: 3.626,00 € Area (cm2): 4613,5 Ocupac: 100 % Doc: 3/4 Autor: Num. Lec: 1000



La incorporación de la mujer al transporte se hace especialmente complejo para rutas internacionales.



Las asociaciones profesionales del transporte, llevan años desarrollando planes de formación de profesionales.



Las autoescuelas también piden ampliar y mejorar la formación On Line para esta actividad.

En nuestro país la carencia de conductores se cifra en unos 15.000, aunque crecerá en los próximos años

para la digitalización y tecnología en el Transporte y la Movilidad Segura y Sostenible', organizada por AT Academia del Transportista, Astic, Fundación Corell, EcoDriver y DAC Docencia.

La principal conclusión plasmada por los asistentes fue que legislación española debe evolucionar para que el proceso formativo no frustre la vocación de aquellas personas que quieren trabajar al volante de un camión o un autobús. Con el fin de atraer a las nuevas generaciones -hombres y mujeres-

al sector del transporte por carretera y de la movilidad segura y sostenible, el Gobierno debe aprobar un paquete de medidas que contemple la eliminación del requisito de poseer previamente el permiso de conducir para obtener el Certificado de Profesionalidad (CP); la convalidación automática de la autorización CAP para aquellos que completen el CP; la creación de una extensa

red de centros de FP de conductores; y la simplificación del proceso de obtención del permiso de conducir dentro del ámbito de la FP, como ya sucede con las escuelas y organismos militares y con la Dirección General de la Policía y de la Guardia Civil. También es una prioridad la publicación de la esperada Orden Ministerial que facilitará la implementación de la tele-formación en los Cursos de CAP,

tanto para la formación inicial como continua de los conductores.

Durante la jornada se identificaron los desafíos prioritarios de digitalización, innovación y tecnología del sector, subrayando la necesidad de promover una cultura de movilidad segura y sostenible mediante una FP inclusiva y adaptable. Asimismo, se puso de relieve la importancia de la formación en el ámbito educativo formal y se ha resaltado la nueva titulación de FP de Técnico Superior en Movilidad Segura y Sostenible.

También se analizaron las nuevas formaciones profesionales; la formación online; la relación público-privada en la formación del talento necesario para un transporte y una movilidad más seguros y competitivos; y se han identificado competencias clave para abordar los desafíos del sector, poniendo como ejemplo el caso de éxito de Astic Digital Academy como plataforma de e-learning. "Es realmente preocupante no ya para las empresas de transporte, sino para toda la actividad económica y para la sociedad y la ciudadanía en general, la enorme dificultad para encontrar profesionales españoles interesados en hacer carrera profesional como conductores de camión o autobús. Una profesión cuyo atractivo debe ser visible, no sólo en España, sino también en el resto de Europa, Japón, Estados Unidos y muchos países más. Nuestro modo de vida no es sostenible sin transporte", explicó Ana Muñoz, directora de Formación de Astic, quien agrega que "es crucial que los jóvenes encuentren facilidades en vez de obstáculos para acceder a este oficio y que su formación contemple la obtención de los permisos de conducción como parte integral del currículo".

FALTA DE PROFESIONALES. Esta falta de profesionales al volante impacta directamente en el bienestar de la sociedad y en el resto de sectores económicos de nuestro país, ya que el 96 % de las mercancías que se mueven en España viaja en camión -en términos de T.km- y el 75 % de lo que exportamos a la UE también se transporta por



EN PRIMERA
Reportaje



Cristóbal San Juan, presidente de la CETM-Madrid.

CETM Madrid también por la formación

- **La patronal territorial madrileña** de la CETM también ha expresado su preocupación por la falta de conductores por lo que ha urgido a la Comunidad de Madrid a que potencie una formación profesional específica para el sector. "Necesitamos que se reactive el plan de ayudas de 600 euros para obtener el carné, así como un grado medio de FP Dual que incluya la obtención del carné profesional y prácticas en empresas" ha señalado Cristóbal San Juan, presidente de la asociación. Y, en la misma línea de hacer más fácil la profesión ha demandado al gobierno autonómico que "se debe construir una red de parkings seguros y adecuados al descanso de los profesionales".
- **Muy crítico** con el Gobierno Municipal, el presidente de CETM-Madrid ha denunciado, en términos generales, que "no nos ha escuchado y muchas empresas, el 60% de la flota, no podrán renovar a tiempo y sus vehículos no podrán circular por el centro"; asimismo, exigió más inspección "sobre todo en el sector de la mudanza donde sigue existiendo mucha competencia desleal".

Desde hace tiempo, se pide a las administraciones apoyo económico, pero también regulatorio

carretera; además de que en España uno de cada dos viajes en transporte colectivo se realiza en autobús. El sector del transporte por carretera español, en el que el 72 % de los conductores de camión y el 52 % de los chóferes de autobús supera los 50 años, necesita unos 15.000 transportistas y en torno a 4.700 conductores de autobús. Sobre la inquietud del sector respecto a que la FP de Grado Medio de Conductor Profesional (formación de 2.000 horas a realizar en dos años) no contemple la obtención de los permisos de conducir, María Covadonga Ruiz, jefa de Área de la

Subdirección General de Ordenación e Innovación de la FP del Ministerio de Educación aseguró que "es un trabajo conjunto que no depende exclusivamente de nuestro Ministerio, sino que implica a la DGT (Ministerio del Interior) y, seguramente, al Ministerio de Transportes; pero desde luego si nos consta que realmente es una preocupación de este sector trabajaremos conjuntamente para solventarlo. No creo que hubiera problemas en realizar alguna actualización".

Para Agustín Francisco Sigüenza, director general de FP, Régimen Especial y Equidad Educativa de la Junta de Castilla y León, "algo no se ha hecho bien en la titulación de conductor cuando una persona acaba la FP y no puede ir a ninguna empresa a pedir trabajo ya que no dispone del carné de conducir. Creo que es una formación que habría que reformular por completo, planteándola de otra manera y siempre con la colaboración público-privada, porque no olvidemos que esta titulación sirve para capacitar a un profesional con las competencias que le permitan ejercer la profesión de conductor y está claro que esto aquí no ocurre. ¿Qué alumno se va a formar durante 2.000 horas para que luego le digan que si quiere conducir un camión se vaya a la autoescuela?".

IMPORTACIÓN DE TALENTO. Durante este encuentro, Myriam Otero, secretaria general de Apetamcor destacó las experiencias de sus asociados para "la formación de ciudadanos de Ecuador a expensas de los empresarios afiliados a la asociación". Por su parte, Miguel Ángel Quiñonero, director de operaciones de Andamur, expuso el proyecto de su empresa de escuela para los transportistas en su principal área de servicio de La Junquera. Esta nueva actividad de la empresa de servicios al transportista ha sido abierta con la colaboración de la misma Academia del Transportistas.

Luis Miguel Soto, CEO de AT Academia del Transportista, subrayó que "la formación continua y especializada es esencial para afrontar los retos actuales y futuros del sector del transporte, por eso apostamos por la formación online de calidad como motor de cambio y de mejora que atraiga a los jóvenes al sector".

Las asociaciones del transporte y de formación tienen claro que sólo con el apoyo de las administraciones y un cambio normativo, se puede promocionar la incorporación de jóvenes al transporte. Sin duda hay otras fórmulas, como la facilitación del reconocimiento de permisos de conducción de países terceros, pero el proceso sigue siendo lento y requiere siempre de una inversión para la obtención de una titulación homologable en Europa. Quién pague esta titulación o cómo se ayude a obtenerla sigue siendo uno de los asuntos por resolver. ✎