

Faltan 20.000 transportistas para cubrir la demanda

El sector del transporte de mercancías por carretera vive una emergencia debido a la falta de conductores y al envejecimiento de la plantilla.

Juan Díaz. Fotos: iStock

En plena globalización, el sector del transporte vive un gran problema a nivel mundial: la falta de transportistas, algo que sin duda resulta contradictorio, ya que cada vez crece más la demanda de este servicio. En concreto, según los últimos datos aportados por la Organización Internacional de Transporte por Carretera (IRU), en España se necesitan entre 18.000 y 20.000 conductores de camión. Y en el conjunto de Europa faltan más de 500.000 transportistas. Un déficit que también se nota en muchos otros países de todos los continentes (en Estados Unidos, por ejemplo, faltan unos 80.000).





Camiones en carretera.

Esto es algo tremendamente paradójico, porque el 95% de las mercancías en España se mueve en camión, concretamente a bordo de unos 560.000 vehículos pesados. En Europa, los camiones transportan el 75% de las mercancías (en volumen) y el 85% de productos perecederos como vacunas y alimentos.

Sin camiones, los centros de producción no se conectarían con los centros de consumo, lo que provocaría un desabastecimiento de la población. “El transporte terrestre de mercancías es esencial y, por tanto, debe ser foco de atención prioritaria. Si colapsa, no habrá forma de sostener la economía”, apunta Ramón Valdivia, vicepresidente ejecutivo de la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC). Por eso, la falta de profesionales para conducir estos vehículos amenaza con paralizar las cadenas de suministro de bienes y productos, tanto a las industrias como a la población en general.

Otro de los puntos que debería hacer que se preste más atención al mantenimiento óptimo de esta actividad es el hecho de que este sector aporta cerca del 5% al PIB, genera más de medio millón de empleos directos y gestiona el 75% de las exportaciones españolas hacia la UE.

Otro aspecto que refleja el riesgo en el que se encuentra la salud del sector de los transportistas es que más del 70% de los transportistas en activo

en España supera los 50 años. “En una década se perderá más del 30% de esta fuerza laboral por falta de relevo generacional”, afirma Ramón Valdivia a *elEconomista Movilidad y Transporte*. En Europa, añade Valdivia, la edad media de estos profesionales es de 47 años.

A pesar de que España arrastra un paro juvenil del 33,4%, faltan 18.000-20.000 transportistas en nuestro país. Una coyuntura que se explica por un aba-

95%

El elevado porcentaje de mercancías que en España a día de hoy se mueve en camión

nico de factores: estancamiento salarial, actuales condiciones laborales (la dureza física que exige este trabajo, los horarios especiales, falta de áreas de descanso seguras y confortables), el elevado coste económico que supone acceder a esta profesión, falta de flexibilidad por la exigente normativa del sector y enorme fragmentación del sector.

Este fenómeno se hace tangible, dado que en España hay más de 103.000 compañías de transporte terrestre de mercancías y solo el 4% son grandes empresas, a lo que se suma el escaso reconocimiento social de la profesión (exceptuan-

Movilidad y Transporte

elEconomista.es

do el confinamiento de 2020, cuando la sociedad supo reconocer la imprescindible labor de los transportistas.

Dada esta escasez, desde Astic abogan por facilitar los permisos de trabajo a las personas inmigrantes. La organización asegura que los nacidos en España no están dispuestos a día de hoy a trabajar como transportistas y, pese a que el nuevo Reglamento de Extranjería aprobado en julio de 2022 facilita la incorporación de nuevos trabajadores al mercado laboral, el sector del transporte se topa con la excesiva burocracia administrativa exigida para capacitar a un extranjero como conductor profesional en España. "Nuestro Gobierno debería impulsar la contratación de conductores profesionales extranjeros, de América Latina o Marruecos, por ejemplo, permitiéndoles obtener fácil y rápidamente el permiso de residencia permanente y también validando sus permisos de conducción", recomienda Ramón Valdivia.

El último de los escollos para los transportistas es la falta de formación. Tanto La Academia del transportista como ASTIC consideran que esto se debe corregir vinculando el proceso de obtención del carné de conducir al sistema educativo reglado. Y no solo eso, sino que se debería financiar la formación porque supone una gran barrera para quien quiere ser conductor profesional. "Para hacerse una idea, en España el coste de obtener un carné profesional -cuya expedición únicamente se obtiene en las escuelas privadas- asciende a "aproximadamente 5.000 euros", según explica el presidente de relaciones internacionales de La Academia del transportista, Francisco Paz, en una entrevista para *elEconomista Movilidad y Transporte*.

"La formación profesional es una vía que no se utiliza porque no tienes el carnet de conducir cuando la acabas y, por tanto, nadie quiere estudiar algo que no te de la herramienta para trabajar y al mismo tiempo te



Transportista en el camión.

obliga a hacer una inversión de entre 4.000 y 6.000 euros si quieres ejercer", añade Paz.

Sin duda, si este problema no se soluciona a tiempo se verá reflejado en un fallo en la cadena de suministro de las grandes superficies, por eso desde la Asociación Española de fabricantes y distribuidores (AECOC) abogan por ampliar el abanico de alternativas que palien la falta de transportistas.

"Se debe trabajar en diferentes ámbitos y con un espíritu de colaboración, porque el problema va a repercutir directamente en el resto de actores que participan en la cadena de suministro", apunta Javier Jasso, responsable de transporte de AECOC. Jasso añade que "ya no es una urgencia, sino una emergencia incorporar nuevos profesionales al sector fomentando la formación continua o mejorando la eficiencia con la optimización de rutas".



Grúa cargando un contenedor en camión.