



ICADE

La falta de conductores profesionales en la PYMES de transporte de mercancías por carretera en el ámbito nacional.

Clave: 201804490

MADRID | Mayo del 2022

Índice

1. Resumen.....	5
2. Abstract.....	5
3. Introducción y objetivos.....	6
4. Metodología:.....	7
5. Contextualización de la problemática:.....	10
5.1. Sector de la logística, mención particular al transporte.....	10
5.2. Tipos de conductores profesionales.....	13
5.3. Legislación y normas.....	15
5.3.1. Contrato de transporte de mercancías.....	15
5.3.2. Carta de porte.....	16
5.3.3. Responsabilidades y requisitos legales del transportista.....	17
5.3.4. Tacógrafo.....	17
5.3.5. Normativa vigente de tiempos de conducción y descansos.....	20
5.3.6. Infracciones y accidentes.....	22
5.4. Comparación de la situación con Europa y EEUU.....	25
5.4.1. Estados Unidos.....	25
5.4.2. Europa.....	26
5.5. Situación durante el Covid-19.....	28
5.6. Parones del sector.....	29
5.6.1. Paro de antes de navidad del 2021.....	29
5.6.2. Paro de marzo de 2022.....	30
6. Causas reales del problema.....	31
6.1. Condiciones de trabajo:.....	31
6.1.1. Físicas y psicológicas.....	31
6.1.2. Estabilidad laboral.....	32
6.1.3. Salariales.....	33
6.2. Infraestructuras escasas.....	35
6.3. Falta de promoción.....	35
6.4. Relevos generacional.....	36
6.5. Subida de los costes e impuestos y precios estancados.....	37
6.6. Profesión muy masculinizada.....	40
7. Posibles soluciones.....	41
7.1. Aumento en las horas de conducción permitidas.....	41
7.2. Prohibición de carga y descarga del camión por parte del conductor.....	41
7.3. Bonificación de los carburantes y cláusula de gasóleo.....	42
7.4. Ayuda de militares.....	42

7.5.	Formación gratuita.....	43
7.6.	Visados temporales a conductores extranjeros.	43
7.7.	Pago de paralizaciones.....	43
8.	<i>Resultados y discusión</i>	44
8.1.	Causas.	44
8.1.1.	Condiciones de trabajo.....	44
8.1.2.	Infraestructuras escasas.....	45
8.1.3.	Falta de posible promoción.	46
8.1.4.	Relevo generacional.....	46
8.1.5.	Subida de los costes y precios estancados.	46
8.1.6.	Profesión muy masculinizada.	47
8.2.	Soluciones.	48
8.2.1.	Aumento en las horas de conducción permitidas.....	48
8.2.2.	Prohibición de carga y descarga del camión por parte del conductor.....	48
8.2.3.	Bonificación de los carburantes y clausula.	48
8.2.4.	Ayuda de militares.	49
8.2.5.	Formación gratuita.	49
8.2.6.	Visados temporales a conductores extranjeros.	50
8.2.7.	Pago de las horas de espera.....	50
8.2.8.	Otras medidas interesantes.....	51
9.	<i>Conclusiones</i>	52
10.	<i>Bibliografía.</i>	54
11.	<i>Anexos.</i>	61
	Anexo 1. Guion de las entrevistas.	61

1. Resumen.

El transporte y la logística siempre han sido importantes, pero en los últimos años está cobrando mayor relevancia aun, en el mundo tan globalizado en el vivimos actualmente, gran cantidad de portes de mercancías se hacen necesarios. Y gran parte de estos, sobre todo en el ámbito nacional se realizan mediante el transporte por carretera. Para satisfacer esta creciente demanda de servicios de transporte, se requiere de una gran masa de conductores profesionales, que puedan realizar dichos portes, pero el problema radica en que los existentes no son suficientes.

En este trabajo de investigación, se va a estudiar cuales con las principales causas de que no se consiga satisfacer esta demanda de conductores profesionales, además de investigar que soluciones se están planteando en la actualidad por los diferentes interesados y como pueden afectar al sector. También se mencionará como a afectado la situación vivida en la pandemia mundial del covid-19 a la problemática.

2. Abstract.

Transport and logistics have always been important, but in recent years it is becoming even more relevant, in the globalized world in which we live today, a large amount of freight of goods are necessary. And a large part of these, especially at the national level, are carried out by road transport. In order to satisfy this growing demand for transport services, a large number of professional drivers are required to carry out these transports, but the problem is that there are not enough of them.

In this research work, we will study which are the main causes of not being able to meet this demand for professional drivers, as well as investigate what solutions are currently being proposed by the different stakeholders and how they can affect the sector. It will also be mentioned how the situation experienced in the global pandemic of covid-19 has affected the problem.

Palabras clave: Transporte, conductores profesionales, costes, precios, salarios, condiciones de trabajo.

3. Introducción y objetivos.

El sector del transporte y la logística, si bien ya era muy importante en el pasado, esta importancia ha ido en aumento debido la pandemia mundial de la Covid-19. El mundo entero ha podido ver la gran relevancia que puede tener en nuestras vidas el sector del transporte y la logística. Y que, aunque a veces no lo veamos físicamente, está presente en muchas de las cosas de nuestro día a día, desde que nos tomamos un café en el bar de debajo de casa, hasta cuando hacemos la compra en el supermercado.

Como veremos más adelante, esta relevancia mencionada anteriormente va en aumento en los últimos años, los portes aumentan tanto en número como en volumen. Fenómenos como el de la empresa estadounidense, Amazon, no enseñan como una buena gestión de la logística en todas sus vertientes, puede potenciar a las empresas y proyectarlas hacia el futuro. Además, acontecimientos como los experimentados por la sociedad mundial en la pandemia mundial de la Covid-19 o por el fenómeno de la globalización han potenciado la necesidad de más portes, con mayor rapidez, a mayor distancia y en diferentes formas. Esto ha hecho necesario la adaptación tanto de las empresas como la de sus trabajadores, para poder satisfacer esta creciente demanda.

Un factor fundamental para llevar a cabo esta adaptación a la demanda mundial, son los conductores profesionales de camiones, los cuales representan un gran porcentaje de los empleados de las empresas del sector. La problemática viene cuando no son suficientes para satisfacer la demanda, como es el caso actual en el que no solo en España, sino en toda Europa y EEUU, donde hay una gran falta de este tipo de profesionales de la conducción. Y en este trabajo uno de los objetivos será localizar las principales causas de este problema global. Para ello primero será necesario contextualizar el sector, que, aunque a priori no parezca un sector con una complejidad muy alta, en realidad si la tiene y será muy importante explicar las características más importantes de este.

Por otro lado, decir que el tema de la falta de abastecimiento de ciertos productos o materias primas esta sobre la mesa en nuestro día a día, y esto se debe a dos factores ,por un lado a la falta de dichas materias primas o productos y por otro lado a ciertos cuellos de botella en el proceso productivo, y como cabe esperar entre cada fase del proceso se encuentra un eslabón muy importante como es el de la logística y el transporte (e incluso el almacenaje) y por

tanto, intentar tener una buena supply chain , con los mínimos fallos posibles, ayudará a afrontar el futuro tan incierto que se aproxima. Porque estamos en un momento de gran inestabilidad mundial, en cuanto a política exterior se refiere, en los últimos años e incluso meses el mundo está sufriendo grandes acontecimientos y no son necesariamente buenos, ya que se están dando muchas situaciones de beligerancia entre ciertos países a lo largo de la geografía mundial, en incluso llegando al conflicto armado como ha sucedido recientemente y sigue en sufriendose en la invasión de Ucrania por parte de Rusia.

Si unimos esta situación de incertidumbre mundial con la falta de conductores profesionales de camiones que llevamos sufriendo en los últimos años, se genera un campo de cultivo poco positivo para que las cadenas de suministro globales funcionen correctamente, lo que nos puede llevar en un futuro no muy lejano a situaciones de desabastecimiento de ciertos productos o materias primas para producir otros. De esta situación se han percatado los diferentes gobiernos, empresas y asociaciones del sector de la logística y el transporte, y en este trabajo vamos a llevar a cabo una investigación para indagar en las medidas que se están implantando e intentaremos prever la idoneidad de estas. Además, estudiaremos otras posibles soluciones que se estén planteando dentro del sector pero que aún no se están implantando. Con todo esto, lo que se busca es analizar la situación global del sector, centrándose en la problemática concreta de la falta de conductores profesionales, además de ver como se posiciona para afrontar un presente de incertidumbre y un futuro posiblemente más agitado aún.

Para poder lograr los objetivos planteados para este proyecto, se ha definido un plan metodológico que se va a presentar en el siguiente apartado, y con el que se cree posible llegar a conseguir una buena visión de la problemática y se pueden responder a los objetivos mencionados anteriormente.

4. Metodología:

Para este trabajo de investigación vamos a utilizar una metodología de tipo cualitativa ya que bajo mi criterio opino que, para dar respuesta a los diferentes objetivos planteados anteriormente, es la mejor fórmula. Para ello vamos a utilizar diferentes herramientas, que serán las siguientes:

- Lectura de revistas del sector.
- Lectura de artículos académicos.
- Entrevistas a diferentes personas involucradas dentro del sector.

En la parte de las entrevistas se ha creído conveniente emplear la técnica de entrevistas semiestructuradas, para así poder salirnos del guion en la propia entrevista y conseguir más información interesante, para así poder comprender mejor la problemática y cada punto de vista. En concreto para tener diversidad de opiniones se realizarán tres entrevistas con expertos en el campo, se harán de forma anónima. Teniendo en cuenta que partimos de la base de las mismas preguntas para los tres entrevistados, se hará una pequeña adaptación de las preguntas en función del entrevistado (ya que no es lo mismo formular una pregunta a un director general que a un enlace sindical). Para mantener en el anonimato las identidades de los entrevistados y así darle mayor libertad a la hora de expresarse, se les llamarán entrevistado 1, 2 y 3 respectivamente, a continuación, se mostrará un breve perfil de cada uno de ellos:

- Entrevistado 1:
 - Secretario de la delegación de una CCAA de CETM.
 - Persona con más de 15 años de experiencia en el sector y 10 años en este puesto.
- Entrevistado 2:
 - Director general de una empresa de transporte de mercancías nacional, dicha empresa con una buena progresión desde su creación.
 - Persona con más de 30 años en el sector y 25 de ellos como director general.
- Entrevistado 3:
 - Conductor profesional y enlace sindical en una empresa reputada del sector.
 - Trabajador con una experiencia de 30 años como conductor profesional.

Con estos tres entrevistados se cubren los diferentes puntos de vista que podemos tener de este sector, además todos ellos tienen una dilatada experiencia en el sector del transporte de mercancías por carretera en el ámbito nacional y podrán acercarnos con certidumbre a la realidad que está viviendo el sector. De este trabajo de campo realizado en estas tres entrevistas se sacarán los resultados que se compararán con lo investigado en la revisión

bibliográfica sobre la problemática (Causas y soluciones llevadas a cabo), no obstante, en la contextualización de la problemática se puede hacer alusión a alguna respuesta de la entrevista para llegar a comprender mejor algún apartado.

A continuación, se dejará una tabla más ilustrativa del perfil de los entrevistados:

Tabla 1. Resumen entrevistas.

	Entrevistado 1	Entrevistado 2	Entrevistado 3
Puesto	Secretario Autónomo de CETM	Director general empresa	Conductor profesional y enlace sindical
Edad	46	53	58
Años de experiencia	15	30	30
Duración de la entrevista	30 Minutos	1 Hora	45 Minutos

Elaboración propia

5. Contextualización de la problemática:

En este apartado me gustaría abordar diferentes aspectos que considero importantes para la comprensión de la problemática que vamos a estudiar en profundidad a lo largo de este Trabajo Fin de Grado.

5.1. Sector de la logística, mención particular al transporte.

Tras revisar diferentes definiciones de la palabra logística, me queda claro que no hay una que sea clara. A pesar de esto según el diccionario de La Real Academia Española se define por logística: “parte del arte militar que atiende al movimiento y avituallamiento de las tropas en campaña”.

Hoy en día, se puede definir como logística de mercancías como un proceso que lleva a cabo el movimiento y entrega, en lugar y tiempo adecuado, de diferentes productos. Además, se puede ver como un sistema de actividades interdependientes unas de otras, dentro de las cuales podemos distinguir:

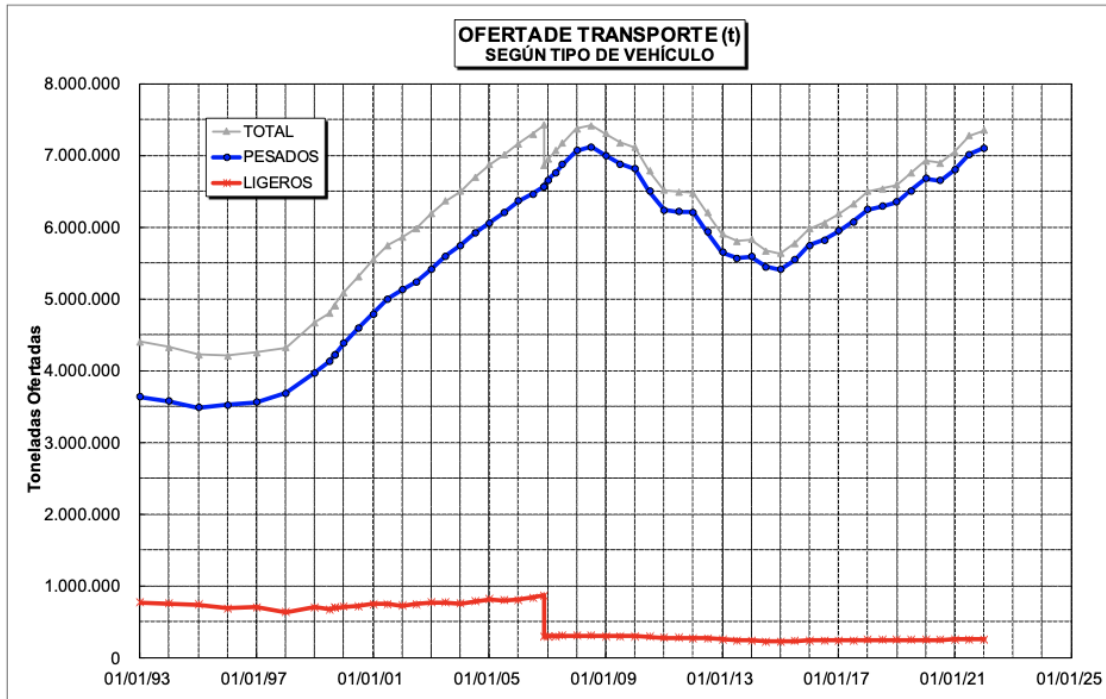
- Operaciones físicas: En este apartado se pueden incluir el transporte, almacenaje y otras más de apoyo como el etiquetado o el embalaje.
- Operaciones de administración y gestión: Organización de rutas, gestión de stocks, control aduanero...
- Operaciones de tratamiento de la información: Sistemas de transmisión de información, documentación de clientes...

En este estudio nos vamos a centrar concretamente en la actividad del transporte por carretera en el ámbito nacional, la cual se ha visto incrementada en los últimos años, con una tendencia al alza exceptuando el periodo 2019-2020 a causa de la pandemia de la COVID-19.

En el último reporte que tenemos disponible del Observatorio de transporte por carretera de mercancías, realizado por el ministerio de transporte, movilidad y agenda urbano, podemos ver que la oferta de transporte a fecha de 1 de enero de 2022 es de 7.353.165 de toneladas, lo que supone un incremento porcentual del 3% respecto al año anterior, de hecho, desde el 2015 esta tasa de variación anual es positiva llegando a rozar el 5% en algún año como por

ejemplo el 2016, actualmente nos encontramos a niveles previos a la gran crisis financiera padecida por el país en el 2008 . El siguiente grafico lo muestra:

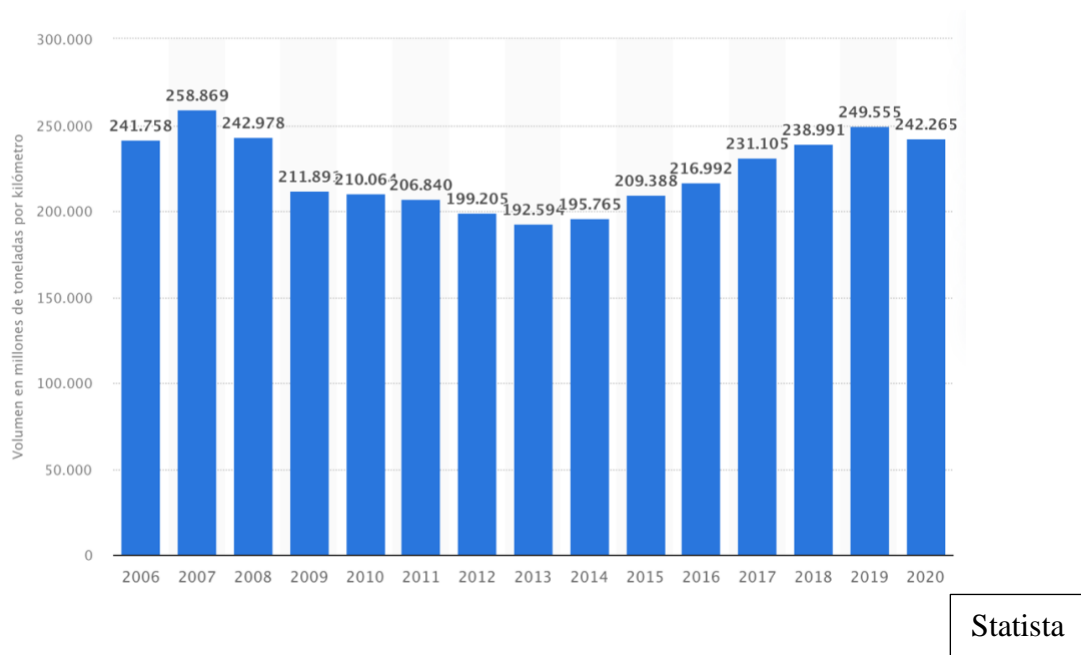
Tabla 2. Evolución oferta de transporte.



Ministerio de transporte, movilidad y agenda urbana

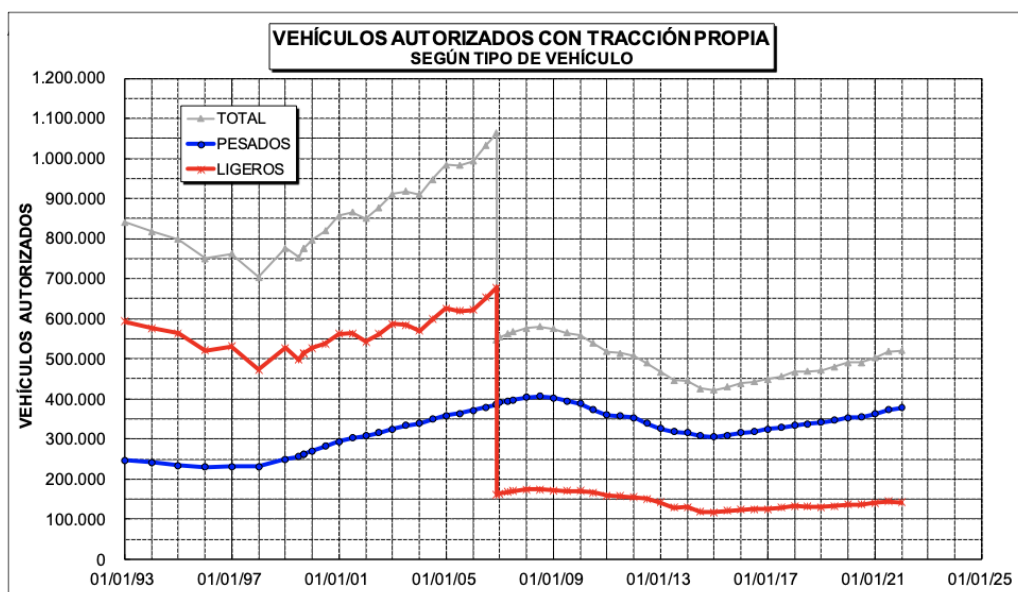
Este último grafico representa la oferta general de transporte reflejada en toneladas, y se muestra esta tendencia ascendente que está experimentando el sector, otros datos que apoyan esta tendencia, son las toneladas por kilómetro transportadas en España, medidas en toneladas. Como podemos ver en el grafico que voy a dejar abajo, hay un descenso desde el 2008 al 2013 debido a la gran crisis financiera que azoto al mundo y en concreto a España, a partir del 2014 esta tendencia bajista se revertió y fue aumentando progresivamente hasta llegar a niveles cercanos a los anteriores a la crisis, luego en el 2020 hubo un descenso debido a la pandemia mundial de la COVID-19, pero para el 2021 se está pronosticando una vuelta a niveles previos a la pandemia. (Logística profesional, 2022).

Tabla 3. Evolución volumen de toneladas por Km.



Además de esto, también hay otros indicadores que nos muestran el reciente ascenso que está experimentando el sector. Como, por ejemplo, el número de vehículos autorizados que se refiere al número de vehículos autorizados por el estado para la práctica de actividades económicas, el cual, sí que es verdad que por la entrada en vigor de la Orden FOM/734/2007, y por la crisis del 2008, hizo que decreciera mucho en número de vehículos autorizados. En concreto del 2006 al 2014 el número de vehículos autorizados descendió de 1.063.263 en 2006 a 421.635 en 2014 o lo que es lo mismo un decrecimiento del 60,3%, tendencia que se lleva revertiendo desde ese año hasta la actualidad, en la que contamos con 520.130 vehículos autorizados, lo que supone un incremento desde el 2014 del 23,4 %. A continuación, dejo el grafico en el que se refleja esto:

Tabla 4. Evolución vehículos autorizados.



Ministerio de transporte, movilidad y agenda urbana

Con estos datos podemos expuestos podemos concluir que el sector del transporte de mercancías por carretera está en auge llegando a niveles previos a la gran crisis financiera del 2008, que azoto mucho a la gran mayoría de sectores.

5.2. Tipos de conductores profesionales.

Para el manejo de los camiones o cabezas tractoras que necesita el transporte de mercancías por carretera, se plantean dos tipos de soluciones, el manejo por parte de conductores profesionales autónomos y asalariados. Los conductores asalariados son aquellos profesionales que deciden integrarse en el seno de otra organización o empresa y es para esta para la que realiza sus servicios de conducción, desde el momento en el que se tiene una relación de dependencia deberá hacer caso a las instrucciones del empleador y este debe poner los medios necesarios para la correcta realización de las tareas encomendadas al conductor asalariado. (Abad, 2021).

En cambio, los conductores autónomos trabajan por cuenta propia, trabaja para sí mismos y son los encargados de organizar y financiar sus propios medios para la realización de las tareas, por tanto, ponen tanto el trabajo como el patrimonio o capital financiero necesario

para desarrollar sus actividades. Aquí es donde radica una de las diferencias más importantes de entre asalariados y autónomos, en el riesgo que asumen cada uno de ellos, cuando los primeros están bajo el paraguas o la protección que le ofrece la empresa u organización para la que trabajan, y a priori cuentan con los medios necesarios para desarrollar su tarea, en el caso de los conductores profesionales podríamos incluir en estos medios el camión, la mercancía a transportar o las rutas, los segundos deben asumir los riesgos tanto financieros, ya que ponen su patrimonio o sus recursos financieros al servicio del “negocio”, como los operativos, ya que deben buscar sus propios clientes y mercancías a transportar, a la vez que desarrollan su trabajo de conductor profesional.

Otra diferencia la encontramos en los tipos de contratos que formalizan y bajo que jurisdicción se resuelven los conflictos. Por un lado, los asalariados formalizan un contrato de trabajo por el cual se integran en la empresa y por el que reciben una compensación en forma de dinero normalmente el cual se denomina salario y por tanto esto hace que exista una relación laboral entre el empleador y el asalariado y por tanto los posibles problemas o conflictos que puedan tener entre ellos, se resolverán por la vía de la jurisdicción social. En contraposición, los conductores autónomos generan ingresos mediante la realización de contratos de prestación de servicios y por tanto están regulados bajo leyes mercantiles y civiles, por lo que los conflictos deben ser resueltos por la jurisdicción civil. Es interesante apuntar que los contratos que realizan los profesionales autónomos son casi siempre más flexibles y tienden a atender de forma más amplia la voluntad de las partes.

Luego en cuanto a cotización a la seguridad social, los asalariados la realizan mediante una doble cotización esto es así ya que hay dos cotizaciones diferentes, una de la que se encarga la empresa y la otra de la que se encarga el propio trabajador. En cambio, los autónomos solo realizan una única cotización de la cual son responsables, y la cual pueden elegir dentro de un trato concreto que consta de un mínimo y un máximo. Las cotizaciones de estos últimos suelen ser menores que las de los asalariados y, por tanto, en términos de prestaciones de la seguridad social, generalmente tienen más dificultades para su concesión, además de esto también se les exigen requisitos más estrictos, e incluso a veces son los propios autónomos los que deciden no solicitarlas aun estando en condiciones de hacerlo, por motivos tan relevantes como la posible pérdida de clientes.

También en diferente la forma de declarar sus ingresos, por un lado, los asalariados los declaran rendimientos del trabajo personal, no suelen tener gran margen para modificar o adecuar la repercusión fiscal y además una parte de su salario/nomina está sujeta a una retención. A diferencia de esto los autónomos declaran estos ingresos como rendimientos de actividades económicas, y pueden hacerlos de dos formas diferentes, o bien por estimación directa, es decir teniendo en cuenta información económica de sus actividades o bien mediante un sistema de módulos, en el cual existe mayor libertad formal y se realiza el pago en función de una estimación.

Para terminar esta diferenciación, apuntar que el estatuto jurídico que tienen es diferente, en el caso de los asalariados tienen el Estatuto de los Trabajadores, en cambio los autónomos se relacionan más con el Estatuto del Trabajo Autónomo.

5.3. Legislación y normas.

El transporte terrestre por carretera tiene varias ventajas en lo que respecta al transporte de mercancías, con respecto a otros tipos de transporte, como pueden ser el marítimo o el ferroviario. Sus principales características pueden ser su rapidez, coste económico en cortas y medias distancias, su flexibilidad y adaptabilidad en cuanto a trayectos, rutas y horarios, además pueden transportar todo tipo de productos. Por esta gran variabilidad y adaptabilidad se requiere de una normativa y regulación estricta, la cual vamos a desarrollar ahora las partes más interesantes y relevantes que afectan a este sector.

5.3.1. Contrato de transporte de mercancías.

El primer requisito y de mayor importancia será el contrato de transporte de mercancías por carretera, el cual es un documento por el que una persona o empresa, también llamado transportista, se compromete con otra empresa o persona, también llamado cargador, a prestar un servicio de movimiento o traslado de bienes por carretera hasta un determinado lugar o cliente final, también llamado destinatario (el cual deberá quedar reflejado en el contrato), todo esto a cambio de una contraprestación económica. Este servicio se ha de desarrollar mediante un vehículo que cuente con tracción propia, ya sea camión, furgoneta... En dicho contrato se deberá incluir precio, los gastos del transporte, así como la fecha, hora y

lugar donde se debe recoger y también donde se debe entregar, una descripción detallada de la mercancía que se transporta. (Transeop, 2022)

Dentro de los contratos de transporte de mercancías se pueden diferenciar dos tipos diferentes, por un lado, tenemos los contratos de transporte de expedición y por otro los contratos de transporte continuados. Ambos son contratos en los que se prestan servicios de transporte de mercancías, pero se diferencian en que los primeros son solo servicios que se realizan de manera puntual, es decir se hace en concreto para un viaje eventual no es algo que se repita en el tiempo. En cambio, el contrato continuado implica una actividad de transporte que se realiza con periodicidad, y de manera continuada y prolongada en el tiempo, la CETM recomienda dejar por escrito este tipo de contratos, para evitar siempre cualquier tipo de problema futuro que pueda surgir en el servicio.

5.3.2. Carta de porte.

Por otro lado, tenemos la utilización de herramientas que facilitan la operativa del proceso de carga, descarga y administración de los portes. Aquí es donde aparece la carta de porte, que es un documento que acredita total o parcialmente las partes, términos y condiciones reflejadas en el contrato de transporte, digamos que es una forma en la que se simplifica el contrato de transporte de mercancías para que sea más manejable y útil. No es un requisito obligatorio o indispensable ya que su inexistencia no causa invalidez del contrato, pero sí que es un elemento cuya práctica y uso es muy utilizado por las empresas del sector del transporte de mercancías, se suele utilizar más en los contratos de portes continuados, para así simplificar el proceso y agilizarlo.

La carta de porte deberá firmarse por las dos partes, tanto el cargador como al transportista, además se deberán realizar tres ejemplares iguales, normalmente con hojas de diferentes colores para diferenciarlos y se deberá entregar el primero al cargador, el segundo junto a la mercancía y el tercero para el transportista. Actualmente se están desarrollando diferentes programas por los cuales no sea necesario llevarlos materialmente encima y que se pueda digitalizar para así poder evitar posibles pérdidas de alguna de las copias, pero aún está en una fase prematura y su uso aun no es generalizado.

5.3.3. Responsabilidades y requisitos legales del transportista.

Cuando se desarrollan este tipo de servicios algo que preocupa o en lo que prestan mucha atención los clientes o cargadores, es en las responsabilidades y posibles consecuencias de que haya algún contratiempo o imprevisto durante la prestación del servicio. Por esto mismo, el transportista no solo tiene como obligación de realización de la actividad del transporte de la mercancía, sino que debe llevar a cabo está en las condiciones previamente acordadas con la empresa que le contrata y evitando que la mercancía sufra ningún daño. El transportista será el responsable en caso de que la mercancía sufra algún deterioro desde que es cargada en el camión hasta que se hace la efectiva entrega al destinatario, esta responsabilidad es extrapolable también a los casos en que la mercancía llegue con algún tipo de demora o retraso.

Para poder ofertar estos servicios de transporte de mercancías es necesario cumplir con un requisito legal que es, estar en posesión de una autorización de transporte público de mercancía, como es la tarjeta de transporte público MDL o MDP, la cual se entrega por parte del órgano competente que corresponda en cada comunidad autónoma, la comunidad que deberá realizar el trámite es aquella en la que se encuentre el domicilio fiscal de la empresa en cuestión. Este tipo de autorizaciones tienen generalmente un ámbito de aplicación estatal, aunque se pueden conceder también solo para ámbito autonómico, pero no es lo más frecuente. En definitiva, el transportista debe de llevar consigo toda documentación que pueda ser necesaria, incluso requerida por las fuerzas de seguridad del estado en caso de comprobaciones rutinarias, dentro de las cuales podemos encuadrar, la carta de porte, la tarjeta de transporte público de mercancías MDL o MDP o la documentación del envío.

5.3.4. Tacógrafo.

Antes de pasar a los diferentes reglamentos y normativas que regulan los diferentes descansos y tiempos de conducción, debemos explicar que es el tacógrafo. Este es una herramienta imperativa para el desempeño del trabajo de un transportista, es un aparato que se encuentra colocado normalmente por encima de la posición del conductor para que tenga un fácil acceso y que sirve para registrar la información sobre los movimientos principales del camión, como pueden ser acerca de la marcha del vehículo, la hora, los periodos de descanso que hace el conductor o las pausas que realiza. Es básico que se tenga un conocimiento

correcto y se haga un buen uso de esta herramienta, ya que no hacerlo puede acarrear una infracción, en concreto una infracción grave. Su utilización tiene como fin último aportar mayor seguridad a la profesión y controlar el trabajo de los conductores para así poder evitar problemas y comportamientos poco profesionales. Su uso en España se remonta a hace algo más de 15 años, en sus inicios eran analógicos pero los últimos 9 años se cambió su formato a digital.

Para la utilización del tacógrafo digital es necesaria la tarjeta de transporte del conductor profesional la cual se inserta en dicho aparato, después de debe meter el país en el que se encuentra (a veces también la CCAA) y automáticamente cuando se inicie la marcha del camión, se ira grabando la información necesaria hasta que se detenga el mismo. Una vez detenido se debe seleccionar en el tacógrafo la actividad que se desea realizar, ya sea un descanso o una descarga. Una vez terminada la jornada laboral, se debe seleccionar el país en donde se ha parado (o CCAA correspondiente en transporte nacional) y ya luego se extrae la tarjeta. Por tanto, durante toda la jornada laboral la tarjeta debe estar metida en el tacógrafo y se debe ir informando a este de las diferentes actividades, descarga, descanso o paradas, y al final de la jornada se debe de extraer. Estos datos se van guardando en la memoria del aparato y cada 90 días se deben transferir. Este nuevo tipo de tacógrafo es más difícil de manipular y por tanto de engañar ante posibles infracciones o malas prácticas por parte del conductor. Primordialmente aporta seguridad tanto para el conductor como para el vehículo, del cual deja constancia de su estado actual.

La información que recoge y como hemos dicho anteriormente debe ser descargada en la base de datos de la empresa o del autónomo cada 90 días, también puede ser requerida en cualquier momento por las fuerzas de seguridad del estado o por un inspector, cuando se nos requiera los conductores están obligados a facilitar dichos datos, en cualquier caso. Otra cuestión que se nos puede plantear es a partir de qué tipo de vehículos es obligatorio equipar y utilizar este dispositivo. Pues esto se dejó claro el 1 de enero del 2006, donde se estableció que es obligatorio este dispositivo para cualquier vehículo cuyo peso sea superior a 3.500 kg o bien para el transporte de personas, cuando sean nueve personas (incluido el conductor). El tacógrafo como podemos ver ha sufrido cambios desde sus inicios analógicos hasta la actualidad digital, pero sigue siempre en continuo cambio o actualización, y tanto es así que el 15 de junio de 2019 entro en vigor una nueva regulación en concreto la 165/2014 , según la cual todos los vehículos de nueva matriculación deberán de incorporar un tacógrafo digital

inteligente, el cual se diferencia de sus antecesores en que gracias a la tecnología actual de GPS, pueden tener la información de este sin necesidad de que el camión este parado o tenga que descargar la información, se puede hacer mientras que el camión está en marcha de forma remota. Esto supone un gran avance, tanto para la empresa en cuanto a operativa y más información disponible a tiempo real como para las fuerzas de seguridad del estado e inspectores que de esta manera tienen más fácil el detectar infracciones.

Para poder ilustrar como ha cambiado la tecnología utilizada en el tacógrafo, tenemos un informe del Ministerio de Fomento del gobierno de España en el que estudiando las inspecciones de tiempos de conducción y descansos se cuantifican cuantas de estas jornadas laborales inspeccionadas se hacían con vehículos con un dispositivo analógico y cuantas con uno digital. De un total de 936.697 del total de jornadas inspeccionadas, 911.488 de estas procedían de uno digital, lo que supone un 97,3% del total y tan solo 25.209 venían de uno analógico, lo que supone un 2,7%. (Observatorio social del Ministerio de Fomento, 2018) Por tanto, vemos que ya la gran mayoría de vehículos de transporte de mercancías por carretera en España ya equipan la tecnología digital. Acentuación, se deja el grafico del estudio:

Tabla 5. Resumen de tipos de tacógrafos utilizados en España.

JORNADAS según actividad de la empresa		
MDP	Analógico	13.001
	Digital	834.628
MPC	Analógico	11.214
	Digital	45.732
VD	Analógico	994
	Digital	16.188
VR	Digital	14.940
Total Analógico		25.209
Total Digital		911.488

Ministerio de Fomento

Como conclusión podemos decir que el tacógrafo es una herramienta básica en el desempeño del oficio de conductor profesional en este sector y que está en continuo desarrollo y actualización para poder facilitar la operativa de los diferentes interesados.

5.3.5. Normativa vigente de tiempos de conducción y descansos.

El trabajo de conductor profesional requiere de muchas horas de conducción en las carreteras españolas, y llevando consigo grandes cargas que conllevan unas grandes responsabilidades y esta peligrosidad hacen que el estado y el legislador europeo intervenga poniendo fuertes regulaciones para poder evitar posibles accidentes que vengan dados por fallos humanos en los conductores profesionales, como podría ser el cansancio extremo o las distracciones. Estas regulaciones se materializan en las normativas que regulan los descansos, pausas y tiempos de conducción en el sector del transporte por carretera de mercancías y en concreto se encuentran recogida en dos reglamentos:

- Reglamento CEE 3821/85 del Consejo, el cual regula el control en este sector.
- Reglamento CE 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de marzo de ese año, y que versa sobre la armonización de algunas disposiciones en materia social de este sector.

Todos los conductores que realicen cualquier tipo de transporte por carretera están bajo la jurisdicción de estos dos reglamentos, no importando ni la nacionalidad del conductor, ni el tipo de servicio (público o privado), ni si el transporte es de ámbito nacional o internacional.

- Tiempos de conducción:

Para entender la regulación de los tiempos de conducción es necesario diferenciar los cuatro tipos de esta, a las que se hace referencia en estos reglamentos. Por un lado, tenemos la conducción ininterrumpida, la cual hace referencia a aquella conducción que se hace de forma continuada, sin la realización de pausas o descansos, en este tipo de conducción el reglamento es claro y el tipo máximo de conducción ininterrumpida es de cuatro horas y media, tas la cual el conductor deberá hacer una pausa de cuarenta y cinco minutos. Aunque existe una excepción, el conductor podrá cambiar esta parada de cuarenta y cinco minutos por

una pausa de quince minutos y otra de treinta si el tiempo de conducción ininterrumpida de cuatro horas y media van entre ambas.

Por otro lado, tenemos la conducción diaria, que es aquella que se realiza durante el transcurso de una jornada laboral y cuyo tiempo máximo al volante no puede exceder las nueve horas diarias, aunque dos días a la semana podrá llegar hasta las diez horas diarias, siempre que no se hagan en días seguidos. Luego nos encontramos con la semanal, esta comprende de lunes a domingo, es decir no tenemos ningún día que no sea laborable, ya que este sector se debe adaptar a las necesidades de clientes y puede que el domingo se tenga que trabajar también. En esta conducción no se podrá superar las cincuenta y seis horas semanales. Y, por último, tenemos la conducción bisemanal la cual engloba la conducción de dos semanas consecutivas, esta no podrá superar las noventa horas bisemanales, por tanto, como hemos dicho anteriormente que el máximo semanal es de cincuenta y seis, en el caso de que una semana hiciéramos este máximo de horas, la semana siguiente tan solo podremos hacer un máximo de treinta y cuatro horas.

Como hemos dicho en el anterior punto, todo esto se controla mediante el tacógrafo, y saltarse esta normativa acarrea sanciones, que en este caso se clasifican en leves, graves y muy graves. Las muy graves conllevan una sanción desde 3.301 a 4.600 euros y se ponen por el exceso superior al cincuenta por ciento en los tiempos máximos de conducción. Luego tenemos las graves que van desde los 1.501 a los 2.000 euros y son impuestas por el exceso superior al veinte por ciento en los máximos permitidos. Estos dos tipos de sanciones además traen consigo una inmovilización del vehículo hasta que cesen los motivos de la infracción, siempre y cuando la misma sea detectada durante su marcha por la carretera. Por último, tenemos las leves, que suponen sanciones económicas de entre 301 y 400 euros, se aplican al resto de excesos por debajo del veinte por ciento. En este tipo de infracciones, en caso de detectarse en la carretera y que la distancia a recorrer del vehículo hasta su destino sea superior a treinta kilómetros, se deberá proceder a la inmediata inmovilización del vehículo.

- Descansos:

En esta parte de la normativa se diferencian dos tipos diferentes, por un lado, tenemos los descansos diarios, que como mínimos debes descansar once horas ininterrumpidas, aunque existe un descanso reducido que consta de nueve horas ininterrumpidas con la condición de que durante ese día se haya realizado un descanso anterior de tres horas. Luego tenemos el

descanso semanal el cual nos dice que, tras las seis jornadas de conducción consecutivas, se debe hacer un descanso ininterrumpido de cuarenta y cinco horas. Aquí también hay una excepción y es el descanso semanal reducido que consta de un descanso inferior a cuarenta y cinco horas y mayor a veinticuatro, no obstante, esta diferencia de horas se deberá recuperar más adelante en posteriores descansos.

En la normativa de descansos se tiene una idéntica tipificación de las sanciones que en la de periodos de conducción en cuanto a denominación y cuantía económica se refiere, luego en lo que respecta a los porcentajes si bien son los mismos se diferencia en que esta vez se sanciona por minoración de los descansos, no por la superación que se sancionaba en los tiempos de conducción.

5.3.6. Infracciones y accidentes.

Estas regulaciones mencionadas anteriormente si bien es estricta, también pueden considerarse necesarias, a continuación, vamos a ver cómo puede haber una posible relación entre el tipo de infracciones y las causas de los accidentes (en los cuales estén implicados al menos un vehículo de transporte profesional por carretera). Ahora se va a mostrar una tabla proporcionada por el ministerio de fomento en el observatorio social de transporte por carretera que publica anualmente, en este caso hemos decidido coger el informe del 2018 ya que los informes posteriores disponibles (2019 y 2020) se podían ver afectadas las cifras por la pandemia del COVID-19 y no sería realista porque el tráfico se vio muy disminuido, en concreto en la siguiente tabla se muestran las infracciones detectadas por cada administración (de las diferentes comunidades autónomas españolas), en lo que se refiere a sanciones en los tiempos de conducción y descansos de los conductores profesionales.

Tabla 6. Resumen de infracciones.

INFRACCIONES DETECTADAS POR LAS ADMINISTRACIONES EN 2018												
ADMINISTRACIONES	TOTAL		EXCESO DE HORAS CONDUCCIÓN		CONDUCCIÓN ININTERRUMPIDA		FALTA DE DESCANSO		FALTAS TACÓGRAFO		FALTAS OTRAS	
	NÚM.	%	NÚM.	%	NÚM.	%	NÚM.	%	NÚM.	%	NÚM.	%
ANDALUCÍA	922	5,89	174	18,87	143	15,51	385	41,76	211	22,89	9	0,98
ARAGÓN	277	1,77	50	18,05	48	17,33	163	58,84	13	4,69	3	1,08
ASTURIAS	152	0,97	42	27,63	31	20,39	40	26,32	30	19,74	9	5,92
BALEARES	171	1,09	74	43,27	5	2,92	48	28,07	44	25,73	0	0,00
CANARIAS (*)												
CANTABRIA	1.287	8,23	385	29,91	426	33,10	384	29,84	65	5,05	27	2,10
CASTILLA-LA MANCHA	521	3,33	191	36,66	67	12,86	190	36,47	48	9,21	25	4,80
CASTILLA Y LEÓN	171	1,09	36	21,05	29	16,96	76	44,44	30	17,54	0	0,00
CATALUÑA	959	6,13	62	6,47	231	24,09	240	25,03	426	44,42	0	0,00
EXTREMADURA	298	1,90	25	8,39	22	7,38	38	12,75	135	45,30	78	26,17
GALICIA	68	0,43	2	2,94	10	14,71	44	64,71	12	17,65	0	0,00
LA RIOJA	91	0,58	41	45,05	11	12,09	25	27,47	12	13,19	2	2,20
MADRID	719	4,60	131	18,22	75	10,43	237	32,96	258	35,88	18	2,50
MURCIA	845	5,40	256	30,30	68	8,05	161	19,05	360	42,60	0	0,00
NAVARRA	232	1,48	62	26,72	16	6,90	51	21,98	38	16,38	65	28,02
C. VALENCIANA	294	1,88	30	10,20	49	16,67	134	45,58	66	22,45	15	5,10
PAÍS VASCO	202	1,29	56	27,72	16	7,92	113	55,94	17	8,42	0	0,00
TOTAL COMUNIDADES	7.209	46,08	1.617	22,43	1.247	17,30	2.329	32,31	1.765	24,48	251	3,48
ADMON. DEL ESTADO	8.435	53,92	2.097	24,86	796	9,44	3.033	35,96	2.509	29,75	0	0,00
TOTALES	15.644	100,00	3.714	23,74	2.043	13,06	5.362	34,28	4.274	27,32	251	1,60

Ministerio de Fomento

Como podemos observar, según el tipo de infracción cometida, el mayor porcentaje de las detectadas se concentra en la falta de descansos con un 32,31%, que hace referencia al incumplimiento de la normativa de descansos, es decir que se está descansando menos de lo que se está permitido, ocasionando en consecuencia posibles faltas de atención por la falta de descanso del conductor. El segundo con más grande es el grupo de faltas en los tacógrafos con un 24,48%, estas faltas se refieren la no anotación de datos obligatorios o al falseamiento de estos, lo que ocasiona una obstrucción a las administraciones a la hora de ejercer los controles. Luego le siguen el exceso de horas de conducción y la conducción ininterrumpida, con un 22,43% y 17,30% respectivamente.

Ahora vamos a observar los datos que nos provee también el observatorio social de transporte mencionado anteriormente, los cuales analizan los diferentes factores causantes de los 323

accidente de circulación analizados en los que se vieron involucrados vehículos de transporte por carretera.

Tabla 7. Resumen de tipos de accidente.

TIPO DE ACCIDENTE		
CAUSA	Nº	%
Avería	7	2,17
Distracción	116	35,91
Enfermedad	8	2,47
Influencia bebidas alcohólicas y/o drogas	11	3,41
Infracción circulación	88	27,24
Irrupción animal	3	0,93
Negligencia conducción	2	0,62
Pérdida de carga	2	0,62
Somnolencia	20	6,19
Transitar por calzada	16	4,96
Velocidad inadecuada	28	2,67
Otros	7	2,17
Por determinar	15	4,64
TOTAL	323	100

Ministerio de Fomento

De esta tabla hay que destacar la primera y la tercera causa de estos incidentes, que vienen dados tanto por distracciones como por la somnolencia con un 35,91% y un 6,19% respectivamente. Si bien en el estudio se clasifican como independientes, según la DGT una parte relevante de las distracciones al volante se deben a la falta de descanso, la fatiga, cosa que está íntimamente relacionada con la somnolencia, ambas causas suman un 42,1%, o lo que es lo mismo, casi la mitad de estos accidentes son provocados por estos dos factores. Esto no solo es un problema para los conductores profesionales, la somnolencia y el cansancio también afecta al resto de la población, según el 7º barómetro de la Conducción Responsable, realizado por la Fundación VINCI Autoroutes, el 13% de los conductores conto haber tenido o haber estado a punto de tener alguna vez un accidente por quedarse adormilado al volante. Aquí es donde se hace más visible el “por qué” o la motivación por la que la comisión europea decidió implantar esta regulación de tiempos de conducción y descansos tan estricta que hemos estudiado en el apartado anterior, tratan de evitar los accidentes causados por el factor distracciones y somnolencia.

5.4.Comparación de la situación con Europa y EEUU.

Como cabe esperar esta situación de falta o escasez de oferta de conductores profesionales en el sector del transporte por carretera, no solo sea un tema que afecte a España, sino que afecta a los otros puntos geográficos más comparables en cuanto a capacidad y tipología del sector como son el resto de Europa y Estados Unidos. A continuación, vamos a exponer cada una de estas situaciones.

5.4.1. Estados Unidos.

En el caso de EEUU, se podría decir que su situación es incluso más grave que en España y Europa, porque al ser la mayor potencia económica del mundo y tener una economía y una sociedad características parecidas a las europeas (siempre en contraposición de sociedad y economías como pueden ser las orientales o la de los países en vías de desarrollo), todo lo que sucede en los Estados Unidos, luego se reproduce en Europa y por tanto este problemas se viene dando un poco antes es este país y por eso están en una situación algo más grave que la que puede ser la de Europa.

En concreto, la Asociación Estadounidense de Camiones estima que la falta de conductores esta cercana a los 80.000 empleados (Spear, 2021). Según el citado medio, sus contactos en los puertos de Los Ángeles y Long Beach, los cuales suponen conjuntamente la entrada portuaria con un 40% de toda la carga que entra por vía marítima en EEUU, le informan de que faltan tanto personal portuario que descargue la mercancía, como transportista que se la lleven. Y esto hacer que los barcos de media estén atracados en estos puertos para descargar su mercancía unos doce días. Y este no es el único retraso que se sufre ya que debido a esta cogestión que existe en los puertos hacen que también los camiones desde que llegan al este pasen una media de diez horas para poder cargar el vehículo.

En este último aspecto, es en el que el investigador científico del MIT, David Correll, con el estudio que llevó a cabo sobre la capacidad del sector del camión en EEUU, por la reciente falta de conductores profesionales, vislumbró un gran fallo en el sector, la infrautilización de los conductores ya existentes en el sector, en el estudio se muestra como a pesar de que la regulación actual permite a estos trabajadores realizar un máximo de horas de conducción de once horas al día, la conducción real de media que hacen por día estos profesionales es de

seis horas y media. Y las principales causas de esta diferencia entre la posibilidad que brinda la regulación y la conducción efectiva que llevan a cabo, viene dadas en la gran mayoría de los casos por los largos periodos de tiempo que pasan esperando en los almacenes a la espera de que se les cargue el camión y puedan partir a su nuevo destino. Además, según David Correll: “la situación del Covid-19 agudizo esta gran problemática”. Ante esta situación las empresas estadounidenses e incluso los propios gobiernos, no se han quedado de brazos cruzados y están aplicando diferentes políticas y medidas para solventar este problema, estas se presentarán más adelante en este trabajo. (Correll ,2021).

5.4.2. Europa.

Como ya hemos mencionado anteriormente este problema de escasez de conductores afecta a España y a Europa en su conjunto, y este problema, como en el caso de los Estados Unidos, viene de atrás, no es algo que se esté dando recientemente, sino que ya se veía venir y ahora tan solo se está agudizando más. Acorde con lo que dice Transport Intelligence, una de las empresas líderes de investigación en el campo de la logística y cadena de suministro, en su informe de 2021: “Este problema viene de quince años atrás, y a raíz del gran crecimiento económico mundial y gracias a la pandemia del Covid-19 se ha añadido presión y dificultades a las cadenas de suministros y esto genera desequilibrios como el mostrado entre la oferta y demanda de conductores profesionales en el transporte de mercancías por carretera”. Esta misma investigadora, estima que en 2021 la falta de conductores en Europa supera los cuatrocientos mil puestos de trabajo en el conjunto de Europa. A continuación, desglosaremos esta cifra del conjunto de Europa en cifras individuales de los países con mayor escasez (de mayor a menor):

- Polonia: La mayor afecta, se cifra su falta de conductores en 123.842 puestos.
- Inglaterra: Se situación se ha visto agravada en los últimos años debido a la situación del Brexit y la escasez se sitúa en aproximadamente algo más de 60.000 puestos.
- Alemania: Lógicamente por ser la mayor potencia económica de Europa tiene una gran demanda de estos puestos y por tanto una mayor escasez ya que sufre de los mismos defectos del resto de países europeos. Por esto la falta de conductores asciende a poco más de 45.000 puestos.
- Francia: La escasez en este país asciende a 43.000 puestos.

- España e Italia: Ambos países tiene una escasez muy parecida, en torno a 15.000 puestos de trabajo e incluso algo más acusada en el caso de España.
- Ucrania: Como cabe esperar este análisis se hizo en 2021 y no está teniendo en cuenta la invasión de ucrania por parte de rusia. La falta en el caso de este país se sitúa en 12.000 puestos, y esto se debe a la riqueza que tiene el país como exportador de materias primas.

Estos son los países que más puestos de conductor profesional necesitan cubrir, aunque no se hayan nombrado, la mayoría de los países europeos tienen un déficit de personal en este tipo de puesto, en concreto se estima que en el 2021 se llegará a un déficit del 17% de media en las compañías europeas (Palau, 2019).

Una de las peores situaciones y de la que tenemos mucha información es la situación del Reino Unido. Como hemos dicho antes, actualmente tiene una falta de conductores estimada en 60.000 puestos, esta gran falta de estos no pasa desapercibida para los ciudadanos de a pie, ya que sobre todo antes de la campaña de navidad de 2021 muchas zonas del país sufrieron desabastecimiento de muchos productos en los supermercados y de derivados del petróleo en las gasolineras, se preveía un posible racionamiento de estas si la situación no mejoraba. El gobierno de Boris Johnson dijo que esta situación no se podía prever, pero desde la Asociación de Transporte Internacional del Reino Unido avisaron que esta situación se iba a dar con más relevancia tras llevar a cabo el proceso del Brexit, desde la asociación apuntan que la falta de previsión del gobierno y la improvisación, han llevado al país a esta situación que además se ha agravado aún más con la pandemia del Covid-19. Pero no pensemos que esta situación es a causa del Brexit o el Covid, estos han sido efectos potenciadores y amplificadores de un problema ya existente en todos los países de Europa, pero más en concreto en Reino Unido ya que este país tiene ciertas peculiaridades con respecto a los países europeos que en este caso hacen menos atractivo el puesto de trabajo de conductor profesional y por tanto que haya una mayor escasez de este. Los tres factores más importantes para este desprestigio de la profesión en el país son:

- Pago por horas: Se estima que este pago por horas es de entorno a 9 libras/hora (unos 10,6 euros) y es el pago que no suele tener contentos a los trabajadores ya que prefieren un pago por días, semanas o mes. Esto genera mayor incertidumbre y riesgo para los trabajadores.

- Turnos de trabajo: Las empresas inglesas de transporte trabajan con el formato de turnos en los camiones, esto se refiere a que allí el camión nunca para, ya que el mismo camión los conducen tres personas diferentes, con todo lo que esto conlleva en términos de falta de espacio, higiene y salud del camión. Es algo que genera mucho estrés y descontento entre los trabajadores.
- Aparcamientos poco seguros e imposibilidad de hacerlo en polígonos industriales.

Estos son peculiaridades de Reino Unido que hacen que unidas a otras más genéricas que se suelen dar en la gran mayoría de países, haya una gran escasez de conductores. Otra peculiaridad que me parece interesante comentar es la de nuestro vecino francés, en donde hay un gran déficit de 43.000 puestos y en parte puede deberse a que, por ley, los conductores profesionales solo pueden trabajar 36 horas a la semana, esto en contraposición del resto de países europeos hace que para un mismo volumen de portes deban contratar a más trabajadores y de ahí ese gran déficit (aunque no es la única causa por supuesto). (transporte profesional ,2021)

5.5.Situación durante el Covid-19.

A partir de esta parte del trabajo se hará referencia a las entrevistas realizadas en marzo de 2022. Ambos entrevistados coinciden en que la falta de conductores profesionales es una situación que es anterior a la pandemia del Covid-19, acorde con las palabras del entrevistado 1: “La escasez de conductores es un tema que la CETM lleva años alertando a los diferentes gobiernos”. Entonces cabría pensar que la pandemia no ha afectado a este problema que ya estaba yacente en el sector, pero las palabras del entrevistado 2, nos hacen pensar que esto no es así en cierta manera: “ La pandemia del Covid-19 ha sido un causa potenciadora y a la vez aceleradora de este problema que viene de atrás”, de estas palabras podemos ver que la pandemia sí que ha afectado a la falta de conductores profesionales , pero no ha sido la causa del mismo sino más bien un factor que no se podía prever y que ha adelantado la llegada de este problema al mercado.

Otra situación que se ha puesto de manifiesto gracias a la pandemia mundial ha sido la importancia que tienen tanto las empresas como los trabajadores de este sector. Al principio de la pandemia cuando estaba todo el mundo bajo confinamiento domiciliario, solo se permitía salir para ir a trabajar a las personas con trabajos en sectores esenciales, y uno de

ellos era el sector del transporte, que como apuntaba el entrevistado 1: “A veces con la inmediatez a la que estamos acostumbrados todos a que se hagan las cosas, nos olvidamos de lo importante que es el sector del transporte para que esto sea posible”, por tanto, podemos ver que a pesar de ser una situación que propicio pocos efectos positivos, se puede sacar algo bueno, y en el sector del transporte fue la visibilidad en el sentido positivo. Por último destacar algo importante que nos dijo el entrevistado 2 fue que aunque en esas fechas con más restricciones que hubo durante la pandemia, una parte importante de la economía se paralizaba, sí que seguía habiendo portes que realizar ya que grandes empresas como los supermercados por ejemplo, debían seguir trabajando ya que son sectores esenciales, pero el problema según el: “No estaba tanto en la falta de portes de ida, sino en los portes de vuelta, ya que el regreso a casa de los conductores se hacía muy complicado debido a que muchas de las empresas con las que hacíamos los portes de vuelta a casa, eran PYMES ,que en esos momentos estaban cerradas, por tanto había veces que el conductor debía esperar mucho tiempo para volver a casa e incluso veces que se tenía que volver vacío, con todas las consecuencias negativas que eso tiene, tanto en el conductor como en la economía de la empresa”.

5.6.Parones del sector.

Otro tema interesante, el cual nos hace ver la situación real del sector, son los paros de la actividad que se convocaron, el primero antes de las navidades del 2021 y luego el segundo en marzo de 2022. A Continuación, vamos a presentar como fueron, sus causas, instituciones que los convocaron y, por último, expondremos la opinión acerca de las mismas de nuestros dos entrevistados.

5.6.1. Paro de antes de navidad del 2021.

En el mes de noviembre de 2021, el departamento de mercancías del Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC) convoca un paro de la actividad en el sector para los días comprendidos entre las 24 horas del 19 de diciembre y las 24 horas del 22 de diciembre de 2021. Por tanto, esto sería un paro de la actividad de tres días y justo los tres días anteriores al comienzo de las fiestas de navidad. Lo que supondría una gran disfuncionalidad en toda la economía, en fechas en las que tendría gran influencia sobre la sociedad. Este paro viene dado por el gran descontento existe en el sector y que se dinamito con el anuncio por parte

del gobierno de la obligatoriedad de implementar los peajes en la autovías de todo el país, esto unido al descontento creciente en el sector por problemas que ya se arrastraban como la gran subida en los costes de materias primas, gasóleo o la falta de áreas de descanso seguras para los profesionales del transporte de mercancías hizo a la CNTC convocar dicho paro, como ellos mismo dicen en el comunicado de convocatoria: “Nos vemos obligados a convocar unos días de cese de actividad entre los días...” (Palomino, 2021).

Tras diferentes reuniones y por la fuerza ejerció el sector se llegó a un acuerdo por el que él se desconvoco el paro de actividad, por supuesto bajo unas condiciones que sobre el papel se deberán cumplir por parte del ejecutivo. Dentro de las cuales están medidas como:

- Prohibición de la participación del conductor en las operaciones de carga y descarga.
- Reducción de los tiempos de espera y en caso contrario el transportista tendrá derecho a una indemnización.
- No implantación de peajes al transporte pesado sin el consenso de estos.
- Implantación de la cláusula de estabilización del precio del gasóleo en los contratos de transporte

Entre otras estas son las más destacadas (Palomino, 2021). Según el entrevistado 1: “Este acuerdo es muy buena noticia para el sector del transporte de mercancías, pero hay que vigilar que se vaya cumpliendo”, también nos dijo que la CETM fue una de las principales instituciones con más importancia en este acuerdo. Arnedo también apunta: “Si las bases de este acuerdo se cumplen serán un gran avance para las empresas transportistas”.

5.6.2. Paro de marzo de 2022.

Por otro lado, tenemos este otro paro de la actividad, en este caso está convocado por la ‘Plataforma para la Defensa del Sector del Transporte de Mercancías por Carretera Nacional e Internacional’ por tanto como podemos deducir esta convocatoria esta menos institucionaliza y proviene de un ámbito más informal. El paro se convocó a partir del 14 de marzo y de forma indefinida. Básicamente acusaba las mismas ayudas al sector que las del anterior paro, lo que pasa que ahora estas reclamaciones venían más de parte de autónomos que de empresas. A esta plataforma se unieron autónomos de diversos sectores como fueron los del taxi o incluso agricultores. Este paro perdió intensidad y se “terminó” la semana del 24 de marzo cuando se llegó a un acuerdo con el gobierno por parte de la CNTC, por el que

se consiguió el compromiso del gobierno de bonificar con 20 céntimos de euro por litro de combustible, lo que supone un ahorro importante, además también se proyectaron unos 450 millones de euros en ayudas directas al sector. (Allievi, 2022)

Por tanto, podemos ver que estos dos paros de la actividad han venido bien al sector para aliviar el gran aumento de los costes y poder trabajar de una manera más digna.

6. Causas reales del problema.

En este punto del trabajo, se va a analizar las causas reales por las que se está dando esta escasez de conductores profesionales, que a priori parecen menos complicadas de lo que son realmente. Muchas de las siguientes causas se relacionan unas con otras e incluso unas son consecuencia de otras. Además, se expondrá la opinión de los entrevistados sobre alguno de estas causas, que siempre es muy interesante tener información desde dentro del propio sector.

6.1. Condiciones de trabajo:

En los siguientes subapartados vamos a pasar a presentar tres diferentes factores que marcan la profesión en lo relativo a las condiciones de trabajo tanto físicas como psicológicas. Después de realizar este estudio podemos ponerle un adjetivo que lo representa claramente, este es el de condiciones de trabajo duras.

6.1.1. Físicas y psicológicas.

El trabajo de conductor profesional implica grandes esfuerzos tanto físicos como psicológicos, como hemos presentado anteriormente en apartados como el de las horas de conducción y el de tiempos de descanso, como resumen podemos decir que el máximo de horas de conducción es de 9 horas diarias, excepto dos veces a la semana que se pueden conducir 10 horas diarias (Ministerio de trabajo, migraciones y seguridad social, 2018) Pero claro este límite de horas se refiere a las horas de conducción al volante, pero a esto hay que añadirle las horas de espera que tiene que pasar el conductor en los almacenes esperando a descargar o cargar su camión para salir de viaje hacia el próximo destino.(Beltrán ,2020)Estas horas de espera por convenio están reguladas, y a partir de las dos horas de espera, el conductor o la empresa para la que trabaje tendrá derecho a indemnización, que ira

aumentando por tramos ya preestablecidos en función de la cuantía de horas total. Según un estudio realizado por un centro de estudios de transporte llamado “Federtrasporti”, uno de los problemas más importantes del sector son las horas perdidas en el tiempo de carga y descarga, según este centro de estudio: “ los conductores pasan casi la mitad de su jornada laboral esperando la carga y descarga de sus camiones: cuatro horas y 35 minutos” , este informe también cree que solucionar este problema podría hacer crecer la facturación en un 15% debido a ese tiempo ocioso que pierden en las esperas (Quero, 2021). Como podemos ver esta situación no solo afecta al factor físico en cuanto al cansancio, como en el psicológico debido a estas pérdidas de tiempos que hacen este trabaja menos productivo y más aburrido.

Otro factor que supuestamente debería solucionarse es el desgaste físico que conllevaba la carga y descarga del camión por parte de los conductores, ya que anteriormente cabía la posibilidad de que estas tareas las pudiera desempeñar el conductor, aun es verdad que esto dependía de la empresa cargadora. Actualmente debido al acuerdo alcanzado tras la posible primera parada de actividad del sector, este punto fue uno de los que se subsanó, prohibiendo a los conductores realizar este tipo de tareas, a las que obliga a la empresa cargadora. Por tanto, hasta hace nada este factor hacia las condiciones de trabajo más duras, pero esperemos que, tras este acuerdo, ayude a mejorar las condiciones y el “buen ver” de la profesión. A pesar de este punto a favor, la profesión sigue siendo muy dura, si tenemos en cuenta que tienen que pasar 5 días cada semana durmiendo en la cabina del camión, fuera de casa y alejado de la familia y eso en el caso de conductores que hacen trayectos nacionales, si son profesionales que hacen viajes internacionales, suelen estar un mes fuera de casa.

6.1.2. Estabilidad laboral.

Con estabilidad laboral se quiere hacer referencia a la posible movilidad laboral de unas empresas a otras dentro del sector, por parte de los conductores. Debido a la escasez de camioneros que ha experimentado el sector en los 10-15 últimos años, entre las empresas de transporte nacional se ha estado llevando a cabo una competencia voraz para conseguir conductores, y como cabe esperar unos de los factores más suculentos para cambiar de una empresa a otra era el salario. Pero como en el siguiente apartado veremos, esta tendencia está cambiando. Aun así, sigue habiendo muchos cambios de empresa entre los conductores y esto

no contribuye a generar una estabilidad personal, y por tanto es un aspecto que mejorar para hacer la profesión más atractiva.

6.1.3. Salariales.

En este apartado primero vamos a ver cuánto cobra un conductor profesional y luego haremos en análisis de los salarios de una empresa del sector de un tamaño bastante decente (entorno a 250 conductores) pero en todo momento mantendremos en anonimato el nombre de la empresa, ya que son datos sensibles.

Antes de empezar hay que diferenciar los dos tipos de conductores profesionales, los asalariados y los autónomos. Por un lado, en España, el salario medio de un conductor asalariado se estima en torno a los 1.400 y los 1.600 euros netos al mes, pero claro estamos hablando de salario base, a esa cantidad luego hay que sumarle las bonificaciones, pagas extra y los diferentes pluses que se consiga. Se estima que tras sumarle todos esos complementos pueden estar llegando a cobrar unos 55.000 euros brutos anuales, o lo que es lo mismo unos 2.747,9 euros netos mensuales. Las cifras cambian si el conductor es autónomo ya que de media cobran 2.000 euros netos mensuales más los diferentes complementos, por lo que cobran más que los asalariados, pero claro a eso deben deducir los gastos que tengan como el gasóleo, la letra del camión, comidas etc... además de la inestabilidad que tienes a la hora de trabajar, en comparación con un conductor asalariado. (Prades, 2022)

Como podemos ver el salario medio de conductor profesional no está tan mal pagado, está bastante por encima del salario medio anual en España (concretamente un 22%). Pero esto no parece ser suficiente en comparación con el sacrificio que tienes que hacer en cuanto a otras condiciones laborales de la profesión, como pueden ser el ver poco a la familia, dormir en el camión, largas jornadas laborales o largas esperas en empresas cargadoras. Otro dato interesante que vamos a investigar es la evolución de los salarios en los últimos tres años y lo que llevamos de este, para esto vamos a utilizar los datos obtenidos de la empresa anónima. Esta empresa tiene un convenio de empresa propio que va actualizando año a año junto a la aprobación de los correspondientes sindicatos, como nos cuentan desde la empresa, tienen dos tipos de categorías para los conductores profesionales, la de “conductor mecánico” y la de “conductor”, la primera mejor remunerada que la segunda pero dicen que la gran mayoría

de los conductores están en la primera categoría ya que la segunda se pone a los novatos en la empresa y cuando pasan unos meses ya se les cambia a “conductor mecánico”, por tanto vamos a analizar esta categoría en concreto que es la más utilizada por la compañía. Según los datos que nos proporcionan en el convenio de empresa de 2019 el conductor mecánico cobra de sueldo base neto 1.184,99 euros mensuales (a lo que luego hay que sumarle todos los extras y complementos), en el 2020 este sueldo base neto asciendo considerablemente hasta los 1.697,4 euros mensuales, lo que supone un aumento muy importante en concreto un crecimiento del 43,24%. En 2021 este sueldo apenas varió y se establece en 1.710,44 euros mensuales (tan solo un aumento del 0,77%). Pero en 2022 vuelve a sufrir un crecimiento importante hasta situarse en los 1.860,05 euros mensuales o lo que es lo mismo una subida del 8,75% en comparación con el año anterior.

Estos datos están haciendo referencia a los sueldos base, pero a estos hay que añadirles extras, pluses y complementos, así conseguimos el salario total o efectivo que cobran, para ello nos han proporcionado datos y de ellos podemos extraer que de media en el 2019 un conductor cobraba unos 2.216,22 euros mensuales, como cabe esperar por lo dicho anteriormente sobre el convenio de empresa, en 2020 esta cifra ascendió a 2.695,37 euros mensuales, o lo que es lo mismo un 21,6% más. En 2021 descendió un poco hasta los 2.602,2 euros mensuales, lo que se puede deber a que hubo menos trabajo y por tanto algunos extras por objetivos no se pudieron cumplir, pero lo que es el sueldo base ya vimos que era ligeramente superior con respecto al del año pasado. Y si cogemos los datos disponibles del 2022 podemos ver que la media salarial de los primeros tres meses del año es un 14,41 % mayor que la media de los mismos meses, pero del 2021, por lo que cabe esperar que a final de año los salarios medios mensuales sean superiores a los de 2021.

Tras este análisis, podemos ver como en los últimos años, las empresas del sector del transporte de mercancías por carretera han subido los salarios para así poder atraer a los conductores profesionales, los cuales escasean en el mercado. A pesar de esto, puede ser que esta subida siga siendo pequeña y para ser una profesión más atractiva deba subir aún más, ya que vemos que el problema persiste y sectores tan importantes de la población como los jóvenes y las mujeres, no se interesan por la misma.

6.2. Infraestructuras escasas.

Otro gran problema en el sector es la inseguridad en los portes, al fin y al cabo, un camión normalmente transporta mercancía que tiene un valor económico, este puede variar, pero por el gran volumen de capacidad que tiene un camión suele ser elevado y por lo tanto es un botín suculento para los ladrones. Si a esto le sumamos que el único encargado de “custodiar” la mercancía es el conductor de dicho camión, la situación de portes en tránsito se vuelve muy atractiva para posibles robos. Según estudios realizados por la IRU (International Road Union) a nivel europeo, el 83% de los conductores ha sufrido alguna vez un robo en alguno de sus portes, pero como vemos no son ataques violentos en su mayoría, ya que el 79% de estos robos fueron sin ataques físicos.

Pero en concreto en España la UNO (Organización Empresarial de Logística y Transporte) realizó un estudio en el que se vislumbraron dos datos muy relevantes y estos fueron por un lado que casi el 70% de los robos se llevan a cabo en las áreas de descanso y los polígonos industriales y si desglosamos este dato, vemos que de ese porcentaje un 50% representan las áreas de descanso. El segundo dato interesante es que el aproximadamente el 73% de los robos se llevan a cabo de noche. A la luz de los datos podemos ver que el binomio áreas de descanso y noches, es muy perjudicial para los conductores profesionales ya que estos pasan la mayoría de sus descansos, tanto nocturnos como no nocturnos en dichas áreas, lo que acarrea peligro tanto para la mercancía como para el conductor. En definitiva, con los datos en la mano, podemos ver que este es un grave problema para solucionar dentro de la profesión y más adelante mencionaremos como se está actuando desde el gobierno para poder solucionarlo.

6.3.Falta de promoción.

Este es otro factor con efecto negativo en la problemática que estamos estudiando, la profesión de conductor profesional es un trabajo en el que se está muy limitado a la hora de promocionar de puesto. Para ilustrarlo, hemos acudido a un convenio colectivo de trabajo para este sector, en concreto el de la comunidad autónoma de La Rioja que lleva vigente desde el 2016, en el apartado de este donde refleja la tabla salarial, se ve que tan solo hay dos categorías en las que podemos meter a los conductores profesionales, y son la de “conductor” y “conductor mecánico”, en la que la segunda está por encima de la primera hablando en

términos de remuneración económica (Gobierno de La Rioja, 2016). Luego sí que es verdad que dentro de una empresa puede haber convenios especiales en los que se pueda hacer alguna otra diferencia como podría ser clasificar a los conductores en función de su antigüedad, pero siempre que estén igual o por encima de los valores del convenio colectivo de la respectiva comunidad.

Por tanto, como podemos ver promocionar en esta profesión es algo difícil debido a las propias características de esta, pero hay posibilidades para llegar a ascender de categoría e incluso por antigüedad también la remuneración puede ser más alta. Además, de esto dentro del sector un conductor puede tomar otra vía diferente a la hora de aumentar sus ingresos, pueden hacerse conductores autónomos y así conseguir una mayor remuneración e incluso bienestar personal ya que “eres tu propio jefe”. Pero como podremos esperar llevar acabo esto es algo costoso tanto en el tema financiero como el laboral, ya que esto implica una inversión en un camión propio e incluso más horas de trabajo y más trámites burocráticos que debe llevar a cabo el conductor profesional, ya que muchos de estos trámites cuando son asalariados los lleva a cabo la empresa en la que trabajan.

6.4.Relevo generacional.

Después de presentar las anteriores causas podemos ver que esta profesión, la de conductor profesional en el transporte por carreteras, es un trabajo duro en cuanto a condiciones físicas, psicologías e incluso salariales, aunque sí que es verdad que en los últimos años como hemos visto en el subapartado de salarios, han aumentado considerablemente. Pero claro lleva consigo un gran esfuerzo familiar también, por lo que tal y como está la sociedad actual, los jóvenes no le ven el atractivo a esta profesión.

Según un estudio llevado a cabo por la IRU, actualmente tan solo un 5% de todos los conductores profesionales son conductores jóvenes (tildando de Jóvenes a los conductores máximo de 25 años). Además de esto, la tipología media de un conductor profesional en España es de un varón de 46 años (Palau, 2019). Si ahondamos más en los datos, según la Dirección General de Tráfico (DGT), podemos ver como en España hay un total de 253.000 personas con permisos de conducción para camiones (tipo C y C+E) y de estas un 72% de ellos tienen más de 50 años, lo que da cuenta de lo envejecida que esta esta profesión. Esta falta de conductores jóvenes hace que las perspectivas de futuro en el sector sean negativas. Aparte del poco atractivo de la profesión para la juventud actual, por factores

como las condiciones físicas que requiere el trabajo (horas al volante) o condiciones familiares (muchos días fuera de casa) , se suma el tema de los costes del permiso de conducir, tanto económicos como de tiempo , ya que se estima que entre el carnet de conducir más el certificado de Aptitud Profesional (CAP), se suele gastar entre 4.000 y 6.000 euros y se tarda en torno a un año para sacárselo (Ruta del transporte, 2022) . Dinero que los jóvenes no suelen tener ahorrado sino han tenido ingresos antes o que no quieren gastarlo en estos títulos o permisos. En definitiva, con las condiciones y los costes actuales, a las personas jóvenes les es poco atractivo entrar en esta profesión.

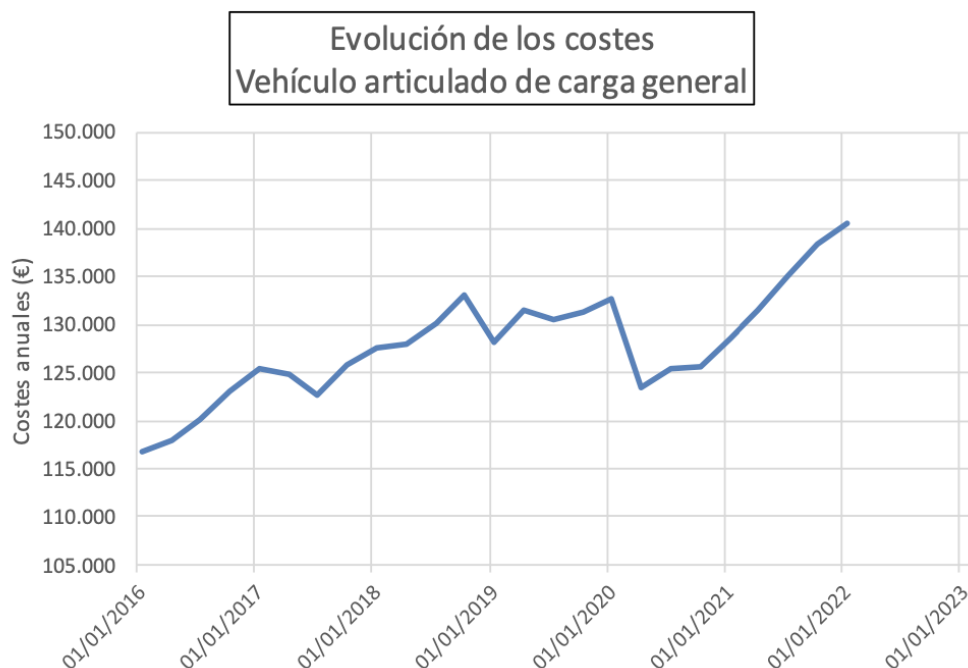
6.5.Subida de los costes e impuestos y precios estancados.

En este apartado se va a estudiar cómo han evolucionado los costes en el sector del transporte de mercancías por carretera y la evolución que han sufrido los precios que se pagan por los servicios de transporte, esto nos podrá ilustrar de qué manera afecta esta relación a las empresas del sector e indirectamente a sus asalariados. Para esto se va a utilizar los datos extraídos del “Observatorio de costes del transporte de mercancías por carretera” elaborado por el ministerio de transportes, movilidad y agenda urbana del gobierno español, en concreto el más reciente que fue el publicado en enero del 2022.

Para medir estas variaciones en los costes toman en cuenta diferentes criterios que están bien seleccionados y son cuantificables, son los siguientes:

- Amortización de los vehículos.
- Costes financieros.
- Costes de personal.
- Seguros.
- Costes fiscales.
- Combustible.
- Consumo de disolución de urea. (mantenimiento)
- Neumáticos.
- Mantenimiento.
- Reparaciones.
- Dietas.
- Peajes.

En función de la variación experimentada en estos índices se calculan los costes promedio y se elabora la siguiente grafica. Como podremos ver en el siguiente grafico lo que nos llama la atención es la subida en los costes (anuales) que llevan experimentando las empresas del sector, como se puede ver en la gráfica, el coste anual era de aproximadamente 117.000 euros por vehículo y en 6 años esta cifra ha ido oscilando, pero siguiendo una estela creciente hasta situarse algo por encima de los 140.000 euros, lo que supone un incremento del 19,7%. Pero si nos fijamos el mayor incremento se produce a partir de los primeros meses del año 2020 hasta los primeros de 2022, en estos dos años ha experimentado la subida más abrupta.

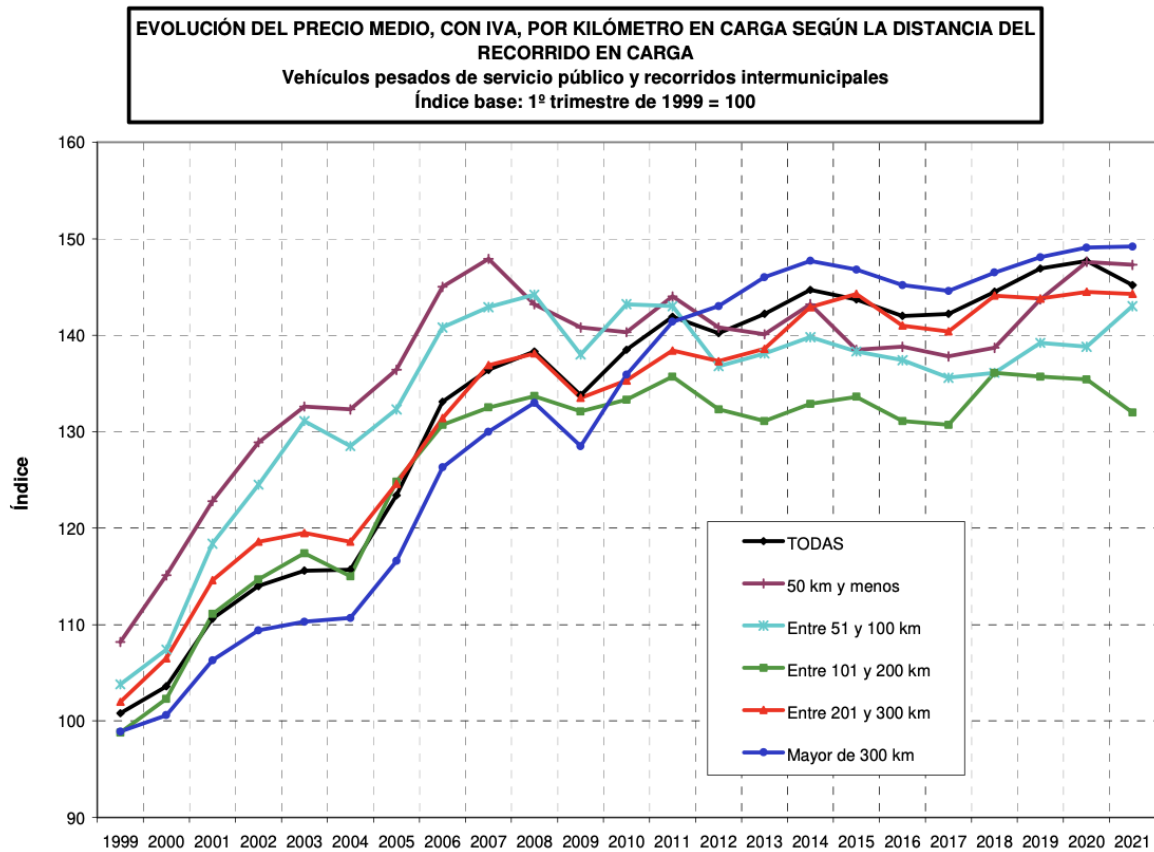


Ministerio de transporte, movilidad y agenda urbana

Como estábamos diciendo esta gran subida se debe en gran medida a la subida desbocada que ha sufrido el precio del petróleo en los últimos meses, que junto a la escasez de ciertas materias primas, general cuellos de botella que hacen que todos los precios suban, además sumado a las fuertes tensiones geopolíticas sufridas también en los últimos meses, principalmente con la invasión de Ucrania por parte de Rusia, hace que la situación sea muy inestable y que haya una gran desconfianza en los mercados, lo que genera una gran especulación y una subida de precios de todos los materiales. Al sector del transporte en concreto, le está afectando de manera muy fuerte ya que el gasóleo es una herramienta

indispensable de trabajo para las compañías del sector, por lo que está suponiendo una grave perturbación en su actividad.

Ahora bien, vamos a analizar si esta subida en los costes la están repercutiendo a los precios en sus portes, para es vamos a utilizar una tabla del Observatorio de precios del transporte de mercancías por carretera en vehículos pesados, de junio del 2021:



Ministerio de transporte, movilidad y agenda urbana

Como se puede apreciar si nos fijamos solo en la línea negra que hace referencia a cualquiera que sea la distancia recorrida por el vehículo, veremos que desde el 2016 su fluctuación total ha sido de un 3,6% positiva, este dato por sí solo no nos dice mucho, por eso si los ponemos en comparación con la variación que han sufrido los costes, durante el mismo periodo de tiempo, podemos ver que hay un falta de coherencia, mientras que los costes han aumentado en una media del 3,94% anual, los precios lo han hecho a un ritmo medio del 0,72% anual. Aquí vemos una gran descompensación que afecta a las empresas del sector ya que como vemos esa subida de los costes tan solo está siendo repercutida en los precios en un 18,27%

del total de estos costes añadidos que están experimentando, con lo que queda un 81,73% que está asumiendo las mismas y que por tanto tienen o menos margen de beneficio o directamente no lo tienen.

Y esto cabría pensar que no tiene nada que ver con los conductores, pero está directamente relacionado, ya que, si la empresa dispone de menos margen de beneficio, aunque quiera subir el sueldo a los conductores no podrá o podrá hacerlo en mucha menor medida. Por lo que esto genera que haya ciertas tiranteces entre los empresarios y sus conductores, pero el verdadero problema está en que los costes añadidos experimentados los últimos 5 años, los están asumiendo las empresas de transporte y no las empresas “clientes” de las mismas y por eso tienen menos margen para subir el salario o ponerles mejores condiciones laborales a los conductores profesionales.

6.6. Profesión muy masculinizada.

Como cabría pensar, la profesión de conductor de camiones no es muy atractivo para las mujeres, en concreto tan solo el 3% de todos los conductores de España son mujeres. Un estudio de la IRU revela que el 79% de los encuestados (conductores europeos) cree que una de las principales causas de la falta de conductores se debe a la difícil tarea que supone atraer a ejercer la profesión de conductor profesional a las mujeres (Palau, 2019) . La asociación pone de manifiesto que están trabajando en este campo para poder atraer a mujeres al sector, en concreto está estrechando lazos con diferentes colaboradores y junto a estos han creado una red llamada “Woman in Transport”, la cual quiere conseguir el aumento del número de mujeres en el sector.

Además, la IRU intentará conseguir diferentes incentivos para las mujeres, como pueden ser incentivos para las empresas que contraten a mujeres conductoras, o generar un marco normativo para la selección e inclusión de las mujeres en el sector, e incluso ayudas para la formación de estas para la conducción, como pueden ser cursos formativos. También hay empresas que contribuyen con esto como la marca de fabricación de cabezas tractoras MAN, que ha creado una campaña llamada WoMAN en la que se beca a 10 mujeres para sacarse el carné de conducir camiones, más el CAP que es un certificado obligatorio para ejercer la profesión. (Transporte profesional, 2021).

7. Posibles soluciones.

Se están planteando diferentes soluciones dentro de los diferentes países del mundo, pero en todos ellos hay rasgos comunes o iniciativas muy parecidas por lo que destacaremos aquellas que se están llevando a cabo en EEUU, España y el resto de Europa.

7.1. Aumento en las horas de conducción permitidas.

Como ya mencionamos anteriormente las horas de conducción diarias permitidas en los países europeos son ocho horas, en contraposición tenemos a EEUU donde las regulaciones les permiten llevar ese límite de horas a las once diarias. La alta demanda de servicios de transporte de mercancías actual, unido a la falta de conductores para satisfacerla y a la baja eficiencia en las cargas y descargas, hace que los gobiernos de algunos países europeos se estén planteando la idea de alargar el límite de horas de conducción diarias para así conseguir satisfacer dicha demanda. Uno de los países que primero ha aplicado este aumento de los límites es Reino Unido, que tras el empeoramiento de esta situación que ha experimentado en los últimos tiempos debido a su salida de la Unión Europea, ha decidido aumentar a once horas diarias el límite. (Transporte profesional, 2021)

Otros países como por ejemplo España han utilizado esta fórmula en etapas de urgencia, como ha sido el paro de la actividad del sector del transporte de mercancías por carretera en marzo de este mismo año. Pero como cabe imaginar esta medida fue de carácter temporal, para poder llegar a cubrir en la medida de lo posible el suministro nacional de mercancías. En definitiva, esta medida de momento en Europa no se ha llevado a cabo salvo en situaciones excepcionales y tal y como está la regulación actual y hacia donde tiende la política actual no se ve como algo plausible.

7.2. Prohibición de carga y descarga del camión por parte del conductor.

La comodidad es un aspecto muy importante a la hora de hacer la profesión de conductor profesional más atractiva e interesante y debido a situaciones como la pérdida de tiempo que suponen las habituales esperas en los centros de carga y descarga de mercancía, o como la propia acción de la carga o descarga del camión, que en ocasiones debe realizarla el propio

conductor, hacen que sea una profesión aún más tediosa de lo que ya es de por sí. Por tanto, para poder paliar esta tarea algún gobierno como en este caso el español ha decidido “tomar carta en el asunto”, eso sí como consecuencia de la presión ejercida por la patronal del sector y diferentes asociaciones nacionales de transporte. Esto se dio en las navidades del 2021 cuando se convocó un paro nacional de la actividad, y esta prohibición de carga y descarga del camión por parte de los conductores fue una de las medidas que se formalizaron en el acuerdo al que llegaron patronal y gobierno, puntualizar que, a diferencia del punto anterior, esta medida es de carácter permanente, lo que aporta mayor seguridad a la misma.

7.3. Bonificación de los carburantes y cláusula de gasóleo.

En marzo de 2022 se realizó un paro efectivo de la actividad del transporte por carretera de mercancías, potenciado por la gran subida de los costes en el sector, y uno de los costes que más había subido era el del carburante, herramienta vital para el desarrollo de esta actividad. Por tanto, una de las medidas que ha implantado el gobierno español y no solo para las empresas y autónomos del sector, sino para toda la población, es la bonificación de 20 céntimos de euro por litro de carburante, esta ayuda directa en la factura de repostaje tanto de las familias como de las empresas se cree que ayudará al desarrollo de la actividad y a dignificar la profesión (Allievi, 2022). Aunque no olvidemos que, de momento, se trata de una medida de carácter temporal, por lo que ciertas asociaciones, empresas y autónomos son críticos con ella, luego veremos la opinión de nuestros expertos en los resultados de las entrevistas. Además de esto, en nuestro país también se consiguió en el acuerdo entre gobierno y patronal de antes de navidad del 2021, la obligación de incorporar en todos los contratos de transporte la cláusula de estabilización de precios del gasóleo, comúnmente llamada cláusula de gasóleo (Palomino, 2021). Con esto se intenta ayudar a las empresas y autónomos a tener más seguridad a la hora de realizar sus servicios ya que gracias ella, están cubiertos ante grandes variaciones en el precio del carburante.

7.4. Ayuda de militares.

Como ya mencionamos en apartados anteriores, Reino Unido está sufriendo con más intensidad la falta de conductores desde su salida de la Unión Europea, y otra de las medidas temporales que ha aplicado Boris Johnson es la utilización de sus militares con permisos de conducción de mercancías pesadas, para realizar trabajos de transporte de mercancías por

carretera convencionales, fuera de la órbita militar. Esta solución es a corto plazo y se espera que ayude a paliar el desabastecimiento que están sufriendo ciertas zonas del país (Transporte profesional, 2021)

7.5. Formación gratuita.

Como ya vimos en el apartado del relevo generacional, una de las causas del poco interés de los jóvenes e incluso de los no tan jóvenes, viene dado por los costes económicos y de tiempo que supone sacarse el carnet y los permisos pertinentes para desarrollar la profesión. Por esta razón países como el Reino Unido han implementado la formación gratuita y además en programas con cursos acelerados (que son de un máximo de 12 semanas) para unas 4.000 personas (Transporte profesional, 2021). En España, la patronal o asociaciones como Astic, piden una simplificación y abaratamiento de los diferentes carnés y certificados para el acceso a la profesión, pero de momento el gobierno no ha actuado en esta dirección (Ruta del transporte, 2022). Esto podría ayudar al acceso a la profesión a sectores de la población que a priori no están muy interesados en ella, como pueden ser las mujeres o los jóvenes.

7.6. Visados temporales a conductores extranjeros.

Esta es otra de las medidas del plan de emergencia llevado a cabo por el presidente de Reino Unido, Boris Johnson. Estos visados serían temporales, concretamente de tres meses y permitiría a cualquier transportista extranjero entrar a trabajar continuamente durante ese tiempo, cosa que antes de este plan de medidas no era posible. (Quero, 2021).

7.7. Pago de paralizaciones.

La paralización es una indemnización monetaria que el portador o empresa transportista podrá exigir al cargador por su demora a la hora de cargar y estibar o descargar y desestibar el camión. Siempre se deja un margen de dos horas para que la empresa cargadora realice la operación, a partir de ese límite empezara a tener derecho a la paralización la empresa portadora. Pues bien, esta medida ya se llevaba a cabo en muchos países europeos entre los que se encontraba España, desde el 2010 empezó a estar regulada en nuestro país y con la reforma de la ley en 2013 se apoyó aún más esta figura (Val, 2019) . Además, en el acuerdo

alcanzado antes de las navidades del 2021 se llegó a un acuerdo con el gobierno para reducir los tiempos de espera estipulados para percibir una indemnización a la mitad.

8. Resultados y discusión.

En este apartado vamos a analizar y comparar los resultados obtenidos de nuestras entrevistas con lo encontrado acerca de las causas y soluciones que se están llevando a cabo en la revisión bibliográfica. Veremos, por un lado, si las causas que hemos detectado coinciden con las que ven los entrevistados en su día a día, y por otro, si las medidas que están implantando tanto en el ámbito nacional como en el resto de los países, les parecen adecuadas o no e incluso si añadirían alguna. Para ello expondremos las diferentes respuestas de nuestros entrevistados que veamos más convenientes en cada factor y resumiremos todos las respuestas en unas tablas simplificadas, para hacerlo más gráfico, que se dejara en la parte de anexos (anexo 2).

8.1.Causas.

Ahora se van a presentar los resultados en función de los resultados obtenidos en las entrevistas y se van a clasificar en función de las diferentes causas analizadas en apartados anteriores del trabajo.

8.1.1. Condiciones de trabajo.

Físicas y psicológicas y estabilidad laboral.

A la vista de los resultados de las entrevistas, todos los entrevistados están de acuerdo con que las condiciones tanto físicas como las psicológicas son una gran causa de esta falta de interés en la profesión. Para ilustrar esto dejamos, aquí la respuesta de unos de nuestros entrevistados:

- Entrevistado 3: “La verdad que las condiciones de trabajo en cuanto a lo puramente físico y mental son bastante duras, estas muchas horas al volante, debes estar atento todo el rato, ya que conducir un camión entraña una gran responsabilidad y además

hasta hace poco, en muchos almacenes tenías que hacer tú la descarga del camión. A esto hay que añadirle el tiempo que se pasa fuera de casa y de tu familia”.

Salariales.

En cuanto a los salarios, los resultados nos muestran por un lado una posición que opina que los salarios actualmente no son tan importantes como hace unos años, los conductores valoran otros factores como puede ser dormir en casa y pasar más tiempo con la familia o que los camiones sean modernos y estén en buenas condiciones. Y por otro lado está el entrevistado 3 que opina que los salarios ya no son tan importantes, pero no obstante hay muchas empresas en las que aun las condiciones salariales son malas y se debe intentar controlar este tipo de condiciones. A continuación, se le deja la opinión de uno de los entrevistados que nos parece muy ilustrativa:

- Entrevistado 2: “Los salarios antaño estaban bastante bajos y no correspondían con la realidad de la profesión, pero actualmente debido a factores como la falta de conductores y las presiones ejercidas por diferentes asociaciones e incluso con el cambio de dirección en la gestión empresarial, el salario esta más adecuado a las características de la profesión o por lo menos es lo que yo noto en mi empresa y en las empresas cercanas a mí, aunque es verdad que aún habrá otras en las que no se esté consiguiendo”.

8.1.2. Infraestructuras escasas.

Aquí vemos una unanimidad, los tres entrevistados opinan que esta una gran causa de inseguridad para los conductores, por tanto, hace menos atractiva la profesión. Para ilustrarlo dejamos la respuesta de este entrevistado:

- Entrevistado 2: “Ya no solo es el perjuicio económico que supone el robo en sí mismo, sino el problema psicológico que puede generar a los conductores, por su inseguridad que estos robos generan y que hacen que los conductores tengan más preocupaciones y un peor descanso”.

8.1.3. Falta de posible promoción.

Excepto el entrevistado 1, que opina que cierta promoción sí que tiene la profesión, el resto de entrevistados opinan que los conductores están algo limitados a la hora de ascender dentro de la misma profesión, deben cambiar en parte sus labores, como puede ser la de autónomo, que requiere otro tipo de aptitudes. La respuesta del entrevistado es la siguiente:

- Entrevistado 1: “Muchos conductores en busca de mayores ingresos, toman el camino de pasar de ser asalariados a convertirse en autónomos con su propio camión, aparte de la antigüedad y los pluses, es la otra forma de ascender en cuanto a términos de ingresos que tiene esta profesión”.

8.1.4. Relevo generacional.

Este según los entrevistados es una de las principales causas, la falta de interés por parte de los jóvenes es un gran problema, los entrevistados hacen referencia a que la mayoría de los conductores son de una edad bastante alta, y esto coincide con lo encontrado en la revisión bibliográfica, dejamos la respuesta de uno de los entrevistados:

- Entrevistado 1: “Se está perdiendo el interés de los jóvenes en esta profesión y desde el gobierno deberían de poner facilidades e incluso incentivos para que los jóvenes vieran con mayor atractivo la profesión”.

8.1.5. Subida de los costes y precios estancados.

Todos los entrevistados excepto el entrevistado 3, que cree que, aunque sí que es verdad esta subida de costes, algo se podría hacer para subir los sueldos, el resto creen que esta situación afecta indirectamente a las oportunidades salariales que se les ofrecen a los conductores, ya que, al disminuir el margen de beneficio, les deja con menos maniobrabilidad a la hora de poder subir los sueldos, además a esto se le sube la incertidumbre creciente en la sociedad actual. Para ilustrarlo, les dejo la respuesta de uno de los entrevistados:

- Entrevistado 2: “Desde medias de 2021 estamos sufriendo un aumento de nuestros costes muy importantes pero el más duro ha sido la subida del precio del gasóleo y lo malo es la incertidumbre de no saber cuándo cesara esta subida, ya que actualmente sufrimos diferentes situaciones internacionales que nos añaden mucha incertidumbre a la problemática de los costes”.

8.1.6. Profesión muy masculinizada.

Al igual que el relevo generacional, nuestros entrevistados están de acuerdo con que esta falta de mujeres en el sector afecta gravemente a esta falta de profesionales. Pero admiten que poco a poco se están viendo más mujeres conductoras profesionales, pero aún queda camino por recorrer en este sentido, así nos comentó un entrevistado:

-Entrevistado 2: “Es verdad que hace unos años apenas había mujeres conductoras, de hecho, en nuestra empresa solo había dos y porque iban con sus maridos en el camión e iban turnándose en la conducción, pero últimamente nos están entrando más currículos de conductoras y actualmente en la empresa hay ya 10 mujeres que se dedican a la conducción”.

A continuación, se presenta una tabla en la que se podrán ver los resultados de las entrevistas respecto de las causas de la problemática:

Tabla 1. Resumen Causas.

Entrevistados	Causas						
	Condiciones físicas	Condiciones salariales	Infraestructuras	Promoción	Relevo generacional	Costes y precios	Masculinizada
Entrevistado 1	✓	✗	✓	–	✓	✓	✓
Entrevistado 2	✓	✗	✓	✓	✓	✓	✓
Entrevistado 3	✓	–	✓	✓	✓	–	✓

Elaboración propia.

Interpretación:

- ✓ De acuerdo
- De acuerdo en parte
- ✗ No de acuerdo

8.2.Soluciones.

Ahora vamos a realizar exactamente lo mismo que en el apartado de las causas, pero con las soluciones que se están llevando a cabo en los diferentes países.

8.2.1. Aumento en las horas de conducción permitidas.

Esta medida tanto al entrevistado 1 como al 2 les parece correcta, debido a los grandes retrasos en la carga y descarga, que como consecuencia generan problemas a la hora de llegar a tiempo al próximo destino. Al tres no esta tan de acuerdo, pero cree que en la situación actual podría ser interesante, les dejo aquí sus palabras:

-Entrevistado 3: “Es una medida que a priori no me parece buena si todo funcionara de una manera correcta y eficiente, ya que 8 horas de conducción es una jornada laboral completa y justa para los conductores, el problema es que, con las paralizaciones en las cargas y descargas y demás esperas, ese tiempo de conducción real no es de 8 horas, por tanto, mientras siga esta baja eficiencia, estaría de acuerdo en aumentar las horas de conducción”.

8.2.2. Prohibición de carga y descarga del camión por parte del conductor.

Esta medida aplicada por el gobierno español y algunos otros gobiernos de Europa, les parece muy positiva a todos los entrevistados, ya que creen que hace a la profesión menos tediosa y más agradable a los ojos de los posibles futuros conductores, como podemos inferir de esta respuesta:

-Entrevistado 1: “En mi opinión, y en la de la asociación de la que soy secretario, es una medida que ayudará a que la profesión sea más atractiva, tanto para colectivos minoritarios en la misma, como son las mujeres y los jóvenes”.

8.2.3. Bonificación de los carburantes y clausula.

En este conjunto de medidas relativas a la subida del precio del gasóleo tenemos a los tres entrevistados en una misma posición (de acuerdo en parte), la parte en la que están de acuerdo es con la medida de la cláusula de gasóleo, creen que es un punto muy a favor de la

seguridad tanto de las empresas de transporte como de los conductores autónomos. En cambio, en cuanto a la bonificación, están de acuerdo con el fondo de la medida de hacer más barata el precio del carburante y así ayudar tanto a familias como a empresas y autónomos, pero no están de acuerdo con la forma de hacerlo, mediante una ayuda directa en forma de bonificación, creen que hay formas más interesantes y que se pueden llegar a implantar de forma permanente, que la comentaremos más abajo en la parte de “otras medidas interesantes”. Ahora se deja una de las respuestas interesantes en este apartado:

-Entrevistado 2: “La bonificación como medida extraordinaria no está mal, pero creo que habría otras medidas más interesantes para bajar el precio del carburante. En cuanto a la cláusula de gasóleo, es una medida muy buena, yo en lo personal ya era una cláusula que intentaba meter en todos los contratos de transportes, pero al obligarlo por ley, muchas empresas verán mejoradas sus condiciones”.

8.2.4. Ayuda de militares.

El entrevistado 1 y 3 están de acuerdo con esta medida de urgencia de utilizar a militares, pero el entrevistado 2 solo está de acuerdo en parte, ya que opina que este tipo de medidas no deberían de aplicarse ya que eso denota que no están funcionando el resto de las medidas y cree que hay que enfocarse en el largo plazo, como denota su respuesta:

-Entrevistado 2: “Como medida temporal puede tener sentido, pero deberían enfocarse algo más en medidas más integrales y no tanto temporales”.

8.2.5. Formación gratuita.

Esta medida ha encajado con los pensamientos y opiniones de los tres entrevistados, piensan que hace que mucha gente se pueda plantar esta profesión como una opción, aunque puntualizan que hay diferentes formas de hacerla efectiva y da igual el “como” lo que importa es que se lleve a cabo de forma permanente y no sea algo puntual. A continuación, una de las respuestas más interesante:

-Entrevistado 1: “La formación gratuita me parece una medida muy interesante ya que va a hacer más atractiva la profesión y más gente se animará a sacarse los diferentes permisos, incluso con que solo sea una bonificación o descuento, sería suficiente”.

8.2.6. Visados temporales a conductores extranjeros.

Aquí hay unanimidad, pero en un sentido negativo, ya que todos los entrevistados creen que esta medida no es buena, tanto por la parte del país como por parte de los extranjeros, ya que a ninguno de los dos le aporta estabilidad que es un factor muy importante para el sector y para los conductores, en el apartado de “otras medidas interesantes” veremos una de las soluciones que se plantean en esta línea de actuación. Dejo una respuesta muy completa del entrevistado 3:

-Entrevistado 3: “En mi opinión, si yo estaría en la situación de estos extranjeros, no me gustaría la medida ya que estos visados temporales serían de unos 3 meses y eso es algo que en absoluto genera una estabilidad laboral buena, sino que te sientes como algo utilizado temporalmente, por lo que yo veo mejor los visados de largo plazo o incluso sin duración límite, ya que estamos en un sector con falta de mano de obra y si este tipo de profesionales extranjeros vienen a trabajar y a aportar, adelante con ello”.

8.2.7. Pago de las horas de espera.

Todos los entrevistados opinan que esta regulación de pago de indemnizaciones o paralizaciones a partir de las dos horas vendrá muy bien no solo por el tema puramente económico, sino también por el propio temor de tener que pagarlas, lo que debería hacer a las empresas cargadores ponerse más serias e intentar no incurrir en demoras excesivas. Se deja a continuación una respuesta que ilustra esto a la perfección:

-Entrevistado 2: “Este pago de paralizaciones por más de dos horas de espera, es algo que en el sector ya estaba permitido incluir en los contratos y muchas empresas trabajaban con este tipo de cláusulas, en mi caso yo en mi empresa ya las incluía, pero como he dicho anteriormente de la medida de la cláusula de gasóleo es interesante que sean obligatorias, más que nada porque así las empresas cargadoras ponen más medios e intentan no incurrir en ellas y así hacer más eficiente el proceso”.

Para terminar con este apartado, como se realizó en las causas, se han resumido los datos obtenidos en las entrevistas en una tabla más ilustrativa:

Tabla 2. Resumen Soluciones.

Entrevistados	Soluciones						
	Horas conducción	Carga y descarga	Bonificación y clausula	Ayuda militares	Formacion gratuita	Visados temporales	Pago paralizaciones
Entrevistado 1	✓	✓	–	✓	✓	✗	✓
Entrevistado 2	✓	✓	–	–	✓	✗	✓
Entrevistado 3	–	✓	–	✓	✓	✗	✓

Elaboración propia.

Interpretación:



De acuerdo



De acuerdo en parte



No de acuerdo

8.2.8. Otras medidas interesantes.

De las respuestas de los tres entrevistados, he sacado las siguientes medidas que plantean como posibles y que ayudarían a solucionar la problemática de la falta de conductores profesionales, son las siguientes:

- Reducción de los impuestos sobre los carburantes, está bajo el criterio de los entrevistados es la forma más correcta de conseguir hacer el precio del carburante más económico, además lo que aportaría esta medida es una seguridad mayor, ya que en principio una bajada de impuestos es más duradera que una bonificación que se puede poner y quitar más fácilmente.
- Visados de larga duración, incluso puede llegar a ser definitivo, lo que creen que aportara nuevos conductores al país receptor y estabilidad laboral al conductor profesional y a su familia.

- Implantación de áreas seguras, o ayudas a empresas que estén dispuestas a invertir en este tipo de áreas, incluso ayudas a áreas de servicio ya existentes para su acondicionamiento para cumplir con las bases de un área segura.
- Ayudas para la renovación de la flota de vehículos, lo que hará que se utilicen vehículos más actualizados y en consecuencia más adaptados a la gente joven.
- Algún tipo de exención o bonificación en la declaración de la renta para los conductores profesionales, que hará mucho más atractiva la profesión tanto para la gente joven como para las mujeres.

9. Conclusiones.

En este trabajo de investigación se ha intentado determinar las causas reales de la problemática actual que supone la falta de conductores profesionales en las empresas del sector del transporte de mercancías por carretera en cuanto al ámbito nacional se refiere. Además de estudiar las posibles soluciones o medidas que se están llevando a cabo para paliar este problema.

Para ello, la metodología empleada ha sido la siguiente, por un lado, se ha llevado a cabo una amplia revisión bibliográfica tanto de trabajos de investigación previos como de revistas reputadas del sector o periódicos de renombre nacional, ya que es un tema de actualidad, el cual ha estado en la palestra continuamente en los últimos meses. Y, por otro lado, se han realizado diferentes entrevistas tanto a gente reputada del sector, como a trabajadores que están dentro de la profesión, para así poder comprobar si lo investigado en la revisión bibliográfica se ajustaba a la realidad percibida desde dentro del propio sector.

Como se ha podido ver en la sección anterior, los resultados de nuestras entrevistas nos permiten cubrir los diferentes objetivos proyectados al principio del trabajo. Como es comprensible dependiendo de que tipo de trabajo desarrolle o el tipo de puesto que ocupe, cada entrevistado tendrá un punto de vista diferente que aportará riqueza a la investigación, pero todos tienen puntos de encuentro, los cuales vamos a dividir en dos apartados, el de causas y el de soluciones.

En cuanto a las causas de esta falta de conductores profesionales vemos unanimidad en que las condiciones físicas de la profesión, la falta de infraestructuras seguras, el relevo generacional y la falta de mujeres que ejerzan la profesión son las principales causas. Además, tenemos otros factores importantes como son la falta de promoción dentro de la profesión y la poca correlación en cuanto al binomio precio-costes, en estos los resultados muestran que son también causas del problema, pero en menos medida que las anteriores. Y por último tenemos las condiciones salariales, que, si bien a priori en la revisión bibliográfica la encontrábamos como una causa principal, los resultados nos muestran que puede ser una causa, pero no de las principales, se cree que ha ido perdiendo fuerza con el paso del tiempo, ya que las personas valoran con mayor prestancia otros factores laborales.

En lo relativo a las soluciones planteadas dentro del sector, las entrevistas no indican (siempre bajo el criterio de nuestros entrevistados) cuales de estas van mejor encaminadas que otras. Los resultados nos indican que las más acertadas serian, la prohibición de carga y descarga por parte del conductor, la formación gratuita o ayudas a la formación de nuevos conductores, la cláusula de gasóleo obligatoria en los contratos de transportes y el pago de paralizaciones a partir de las dos horas de espera en el centro cargadores. También tenemos otras soluciones interesantes, pero en menor medida que las anteriores, como pueden ser el aumento de las horas de conducción diarias y la ayuda de militares en momentos de urgencia. Pero en cambio hay otras medidas que bajo el criterio de los entrevistados no van a solucionar el fondo del problema, como son las bonificaciones del carburante y los visados temporales de trabajo para conductores extranjeros, en cambio sugieren menos impuestos en los carburantes y visados de larga duración.

Hay que decir que este trabajo de investigación ahondar más en la compleja situación que sufren actualmente las PYMES nacionales de transporte de mercancías por carretera por la falta de conductores profesionales. Además, de aportar un alto valor al mundo académico, este trabajo aporta diferentes puntos de vista que pueden ayudar a diferentes empresas e incluso a los diferentes gobiernos y administraciones publicas involucradas en este sector. Sin embargo, como cabe esperar esta investigación tiene ciertas limitaciones y por ello puede ser completado con otras líneas de investigación.

10. Bibliografía.

- Logística Profesional (2022, 3 junio). *La logística y el transporte batan nuevo récord hasta mayo con casi 990.000 afiliados*. Logística Profesional.

Recuperado de <https://www.logisticaprofesional.com/texto-diario/mostrar/3779349/logistica-transporte-baten-nuevo-record-hasta-mayo-casi-990000-afiliados>

- W. (2021, 9 agosto). *¿Cuánto gana un camionero en España? | Incremento según pasan los años*. Foro Transporte Profesional.

Recuperado de <https://www.forotransporteprofesional.es/cuanto-gana-un-camionero-en-espana/>

- Jobted (2022). *Sueldo del camionero en España*.

Recuperado de <https://www.jobted.es/salario/camionero>.

- Quero, J.L. (2021, 7 septiembre). *¿Por qué faltan conductores profesionales en España?* Ruta del Transporte.

Recuperado de https://www.rutadeltransporte.com/blogs/firma_invitada/faltan-conductores-profesionales-Espana_7_1581511834.html

- Ruta del transporte. (2022, 10 enero). *El decálogo de Astic para atraer nuevos camioneros*. Ruta del Transporte.

Recuperado de https://www.rutadeltransporte.com/noticias-transporte/decalogo-Astic-atraer-nuevos-camioneros_0_1619238086.html

- Ministerio de transporte, movilidad y agenda urbana. (2022, marzo). *Transporte nacional e internacional de mercancías por carretera (toneladas y toneladas-kilómetro) por tipo de desplazamiento y nacionalidad del transportista*.

Recuperado de <https://apps.fomento.gob.es/bdotle/visorBDpop.aspx?i=540>

- Statista. (2022, 14 abril). *Volumen de carga transportada por carretera en España 2006–2020*.

Recuperado de <https://es.statista.com/estadisticas/531685/volumen-de-carga-transportada-por-carretera-en-espana/>

- Palau, J. C. (2021, 22 diciembre). *La actividad de la carretera se dispara mientras los precios permanecen estables* –. El Mercantil.

Recuperado de <https://elmercantil.com/2021/09/16/la-actividad-de-la-carretera-se-dispara-mientras-los-precios-permanecen-estables/>

- Palau, J. C. (2021, 23 diciembre). *El transporte por carretera entierra los paros tras pactar con el Gobierno* –. El Mercantil.

Recuperado de <https://elmercantil.com/2021/12/17/el-transporte-por-carretera-entierra-los-paros-tras-pactar-con-el-gobierno/>

- Palau, J. C. (2019, 30 diciembre). *IRU cuantifica en el 20% la escasez de conductores profesionales en España* –. El Mercantil.

Recuperado de <https://elmercantil.com/2019/11/05/iru-cuantifica-en-el-20-la-escasez-de-conductores-profesionales-en-espana/>

- Prades, R. (2022). *¿Cuánto gana un camionero en España?*. elperiodico.

Recuperado de <https://www.elperiodico.com/es/economia/20220201/cuanto-gana-camionero-espana-13174227>.

- Randstad research (2021). *Informe de tendencias salariales 2021*.

Recuperado de https://www-randstadresearch-es.s3.amazonaws.com/wp-content/uploads/2021/10/Randstad_Research_Informe_Tendencias_Salariales_2021.pdf.

- Ministerio de transporte, movilidad y agenda urbana. (2022, 1 enero). *Observatorio del transporte de mercancías por carretera, Oferta y demanda*.

Recuperado de [https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/estudios_transporte/observatoriomercanciasofertaydemanda\(enero2022\).pdf](https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/estudios_transporte/observatoriomercanciasofertaydemanda(enero2022).pdf).

- Ministerio de transporte, movilidad y agenda urbana. (2020). *Encuesta permanente de transporte de mercancías por carretera*.

Recuperado de

https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/comodin/recursos/eptmc2020_texto_0.pdf

- Ministerio de transporte, movilidad y agenda urbana. (2022, 1 enero). *Observatorio de costes del transporte de mercancías por carretera*.

Recuperado de

https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/listado/recursos/observatoriocostesmercanciasenero2022v1.pdf

- Logística Profesional(2021, 28 mayo). *El transporte de mercancías por carretera rozará en 2021 las cifras de 2019*. Logística Profesional » La revista del sector logístico.

Recuperado de [https://www.logisticaprofesional.com/texto-](https://www.logisticaprofesional.com/texto-diario/mostrar/2929066/transporte-mercancias-carretera-espana-alcanzara-40900-millones-2021-15)

[diario/mostrar/2929066/transporte-mercancias-carretera-espana-alcanzara-40900-millones-2021-15](https://www.logisticaprofesional.com/texto-diario/mostrar/2929066/transporte-mercancias-carretera-espana-alcanzara-40900-millones-2021-15)

- Abad, G. G. (2021, 26 abril). *Juego de las diferencias: ¿qué distingue a un autónomo de un asalariado?* Sage Advice España.

Recuperado de <https://www.sage.com/es-es/blog/juego-de-las-diferencias-que-distingue-a-un-autonomo-de-un-asalariado/>

- Transeop. (2022, 31 marzo). *Transporte de mercancías por carretera.*

Recuperado de <https://www.transeop.com/blog/transporte-de-mercancias-por-carretera/299/>

- Transeop. (2022, 7 abril). *El tacógrafo: ¿Qué es? ¿Para qué sirve? ¿Cómo funciona?.*

Recuperado de <https://www.transeop.com/blog/El-tacografo/301/>

- Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. (2022).

Recuperado de <https://www.mitma.gob.es/transporte-terrestre/inspeccion-y-seguridad-en-el-transporte/tiempos-de-conduccion-y-descanso/conduccion/tiempos-de-conduccion.>

- Beltrán Rodríguez, C. A., Puerto Nuñez, A. L., & Hernández Cruz, H. W. (2020).

Auditorías de valor al sistema de gestión de la seguridad y salud en el trabajo en empresas de transporte terrestre de carga seca. *SIGNOS - Investigación en sistemas de gestión*, 12(2).

Recuperado de <https://doi.org/10.15332/24631140.5937>

- Correl, D. (2021, 1 diciembre). *FreightLab Co-Director Gives Expert Testimony on Improving Trucking Capacity at Congressional Hearing.* Ctl.mit.edu

Recuperado de <https://ctl.mit.edu/news/freightlab-co-director-gives-expert-testimony-improving-trucking-capacity->

congressional?utm_source=MIT+Center+for+Transportation+%26+Logistics+%28New%29&utm_campaign=6f1412513f-EMAIL_CAMPAIGN_2021_02_10_03_43_COPY_02&utm_medium=email&utm_term=0_7fa3db8a73-6f1412513f-85566054&mc_cid=6f1412513f&mc_eid=b2060783a3.

- Comercio, E. (2021, 2 noviembre). *El sueldo de los camioneros alcanza los 90.000 euros en Estados Unidos*. El Comercio.

Recuperado de <https://www.elcomercio.es/economia/trabajo/sueldo-camioneros-eeuu-falta-profesionales-problemas-logisticos-navidad-20211102121753-nt.html>

- Vieco, A. (2021, 24 agosto). *Escasez de conductores profesionales en Europa durante 2020* –. El Mercantil.

Recuperado de <https://elmercantil.com/indicador/escasez-de-conductores-profesionales-en-europa-durante-2020/>

- Transeop. (2022, 21 abril). *¿Por qué faltan conductores profesionales en España?: Causas principales*.

Recuperado de <https://www.transeop.com/blog/faltan-camioneros-en-espana/393/>

- Transporte Profesional (2021, 14 diciembre). *Brexit: la falta de conductores causa estragos - Transporte Profesional*. Transporte profesional.

Recuperado de <https://www.transporteprofesional.es/noticias-actualidad-transporte-logistica/transporte-de-mercancias/brexit-la-falta-de-conductores-causa-estragos>

- Palomino, P. A. C. (2021, 10 noviembre). *El sector del transporte convoca una huelga de tres días justo antes de Navidad: 'La situación es insostenible.*

www.20minutos.es- Últimas Noticias.

Recuperado de <https://www.20minutos.es/noticia/4886746/0/el-sector-del-transporte-convoca-una-huelga-de-tres-dias-antes-de-navidad-la-situacion-es-insostenible/>

- Palomino, C. P. (2021, 17 diciembre). *Los transportistas desconvocan la huelga previa a Navidad tras llegar a un acuerdo con el Gobierno.* www.20minutos.es - Últimas Noticias.

Recuperado de <https://www.20minutos.es/noticia/4927623/0/la-patronal-del-transporte-llega-a-un-acuerdo-con-el-gobierno-y-desconvoca-la-huelga-de-camiones-previa-a-la-navidad/>

- Allievi, M. (2022, 28 marzo). *El paro de los transportistas pierde fuerza tras el acuerdo alcanzado con el Gobierno.* El País.

Recuperado de <https://elpais.com/economia/2022-03-28/el-paro-de-los-transportistas-pierde-fuerza-tras-el-acuerdo-alcanzado-con-el-gobierno.html>

- Ruta del transporte. (2022, 8 marzo). *Los camioneros esperan más de cuatro horas al día en los centros de carga.*

Recuperado de https://www.rutadeltransporte.com/noticias-transporte/camioneros-esperan-horas-centros-carga_0_1636336360.html

- Val, N. (2019, 12 diciembre). *Factura por paralización: ¿Con o sin IVA? Por Néstor Val, director gerente de Lextrantransport Grupo.* TodoTransporte.

Recuperado de <https://www.todotransporte.com/texto-diario/mostrar/3275761/factura-paralizacion-iva-nestor-val-director-gerente-lextransport-grupo>

- Comparador del transporte. (2021, 10 diciembre). *Robos en camiones en España*.

Recuperado de <https://transportcomparator.com/es/blog/post/robos-camiones-espana>.

- Gobierno de La Rioja. (2016, 1 enero). *Convenio colectivo de trabajo para la actividad de transporte de mercancías por carretera de la comunidad autónoma de la rioja para los años 2016 - 2020*.

Recuperado de http://intranet.fer.es/recursos/2562_25149.pdf

- Ministerio de trabajo, migraciones y seguridad social. (2018, septiembre). *Análisis de las condiciones de trabajo de los conductores profesionales*.

Recuperado de <https://www.sesst.org/wp-content/uploads/2019/01/analisis-condiciones-trabajo-conductores.pdf>

- Spear. C, (2021, 20 octubre). *Se necesitan 80,000 conductores de camiones en EEUU para arreglar el problema con la cadena de suministro*. Univision

Recuperado de <https://www.univision.com/noticias/estados-unidos/conductores-de-camiones-para-arreglar-cadena-de-suministro>

11. Anexos.

Anexo 1. Guion de las entrevistas.

- **Pregunta 1:** ¿Cree usted que el sector del transporte y la logística está adquiriendo cada vez más relevancia dentro de la economía? ¿Cómo le ha afectado la situación vivida por el covid-19?
- **Pregunta 2:** ¿Cómo se han vivido los diferentes parones de la actividad en el sector? ¿Cree usted que han servido para conseguir mejores condiciones tanto para los trabajadores como para las empresas?
- **Pregunta 3:** Es sabido por todos que las condiciones de trabajo de los conductores profesionales de camión no son las más cómodas, ¿Cómo influye esto en la falta de conductores? ¿y en los salarios?
- **Pregunta 4:** Recientemente asociaciones como Astic, están pidiendo la mejora de las infraestructuras del transporte para hacer más digna la profesión. ¿Qué opinión tiene con respecto a las infraestructuras nacionales? ¿Arreglarían las áreas de descanso seguras gran parte de este problema?
- **Pregunta 5:** Llevamos unos años escuchando dentro del sector el concepto de “relevo generacional” con una connotación negativa ¿Tiene usted esa misma visión? ¿Cree que factores como la falta de promoción potencian esta connotación negativa?
- **Pregunta 6:** En la actualidad, los costes en toda la economía han subido bastante, ¿Opinas que en el sector del transporte y logísticas este aumento se ha notado con mayor intensidad que la media? En su experiencia ¿van los precios de los portes en concordancia con los costes?
- **Pregunta 7:** Después de las presiones ejercidas por parte de la patronal, empresas y autónomos del sector, se han conseguido acuerdos los cuales incluyen ciertas medidas a continuación se las expondré y usted me dirá que opina de cada una de ellas:

1. Prohibición de la carga y descarga del camión por parte del conductor.
 2. Bonificación del carburante y cláusula de gasóleo.
 3. Pago de las paralizaciones.
- **Pregunta 8:** En otros países se están aplicando otras medidas, a continuación, se las expondré y si es posible me dice si las ve convenientes de aplicar en España o no:
1. Aumento de las horas de conducción diaria permitidas (8h a 11h).
 2. Ayuda de los conductores militares. (momentos de urgencia).
 3. Formación gratuita de conductores profesionales.
 4. Visados temporales de trabajo para conductores extranjeros.
- **Pregunta 9:** ¿Añadiría usted alguna otra medida para intentar mitigar la falta de conductores profesionales?