

Expansión & EMPLEO

La falta de camioneros, un dilema profesional

TENDENCIAS/ La escasez de transportistas no es nueva. Hace más de un lustro que el de conductor es uno de los puestos más difíciles de cubrir, pero también está en las listas de perfiles en extinción... El dilema habla de un nuevo concepto de profesión.

Tino Fernández, Madrid

Faltan camioneros en España y en el resto de Europa. Es una situación que afecta gravemente al sector del transporte –con miles de conductores profesionales parados o que ya no prestan sus servicios– y, por supuesto, a la cadena de suministro. Todo esto parece obvio... Lo que quizá no imagina es que este ejemplo le afecta a usted como profesional más de lo que piensa, aunque no se tenga que poner al volante de un camión.

La escasez de transportistas no es una situación nueva. Desde hace ya más de un lustro, los conductores figuran en las listas de los puestos más difíciles de cubrir y, paradójicamente, también han formado parte de las clasificaciones de profesiones que supuestamente iban a desaparecer. Tal vez el Brexit, o las consecuencias que esta falta de profesionales provoca en la cadena de suministros nos ha llevado a fijarnos más que antes en la escasez de transportistas.

Todo esto nos habla de algunas paradojas que llaman más la atención en el mundo pospandemia de lo que nos sorprendían hace unos años: la primera es que a pesar de las altas tasas de paro hay puestos que no se cubren. Y la segunda es que el concepto de profesiones esenciales ha cambiado hasta el punto de que algunas que se consideraban en extinción adquieren ahora una nueva relevancia.

El informe *Talent Shortage Survey* de ManpowerGroup de 2015 advertía sobre la paradoja de que en el mercado laboral hubiera muchos puestos que resultan muy complicados –si no imposibles– de cubrir: comerciales expertos (espe-



cialmente chefs y panaderos, mecánicos o electricistas) y representantes de ventas se consideraban entonces los más difíciles de llenar por los empleadores en todo el mundo, seguidos de los técnicos, ingenieros y los conductores, sobre todo los de camiones y maquinaria pesada o para la construcción.

La crisis del Covid-19 ha acelerado todo lo que tiene que ver con la escasez de talento que ya sufrimos desde hace tiempo. Y no podemos olvidar que nos encontramos hoy con serias dificultades para encontrar determinadas competencias que implican una adaptación y que no tienen todos los candidatos a un puesto.

Otros conceptos de profesión esencial

Nos hemos dado cuenta de que algunas posiciones que antes pasaban desapercibidas hoy son difíciles de cubrir. No pasa sólo con los camioneros y transportistas; también ocurre con los agricultores, gran-

jeros o pescadores. La pandemia y el confinamiento nos han brindado nuevas listas de profesiones esenciales en las que están los profesionales que tienen que ver con empresas relacionadas con la cadena de abastecimiento de bienes de primera necesidad; de hostelería y restauración que presten servicios de entrega a domicilio, del sector industrial manufacturero, de mantenimiento de transportes públicos y carreteras, las fuerzas de seguridad del Estado, Ejército, empleadas del hogar, cuidadores... Y por supuesto, los profesionales sanitarios.

Si analizáramos un buen número de clasificaciones elaboradas antes de la pandemia sobre profesiones en extinción, nos encontraríamos con muchas de las que ahora son consideradas “esenciales”. En esa selección de candidatos a desaparecer habría granjeros, cajeras, empleados de banca, agentes de viajes, soldados y pilotos de las fuerzas aéreas, operarios de la construcción,

empleados de restaurantes de comida rápida, camareros... y conductores.

¿Podría haber una ‘extinción’?

Algunos especulan sobre la posibilidad de una pérdida generalizada de puestos de trabajo en la industria del transporte por carretera con el auge de la tecnología de conducción autónoma. El temor a perder el empleo por culpa de los robots que millones de trabajadores manifestaban antes de la pandemia se puede trasladar aquí a la competencia que podrían crear los vehículos autoconducidos.

Javier Escribano, cofundador de la *start up* Ontruck, considera sin embargo que “los camiones autónomos empezarán por los viajes internacionales. Y llevarán un conductor. La presencia humana se hace necesaria para repostar, y en las entradas y salidas de polígonos industriales y ciudades. Estos vehículos au-

tónomos serán un complemento a los conductores, pero no se verán a corto plazo”.

Escribano habla de la posibilidad de lo que se denomina “trenes de carretera”, formados por varios tráiler. El primero tiene un conductor humano, y el resto, autoconducido, va pegado a este. El cofundador de Ontruck insiste en que “en el futuro parece complicado asegurar que un camión circulará solo. Podría ser en polígonos industriales modernos y en otro tipo de carreteras. En los actuales no parece posible”.

La situación real de una profesión amenazada

Javier Escribano explica asimismo algunas situaciones que pueden ayudar a entender los conflictos y amenazas que se ciernen actualmente sobre los profesionales del transporte.

Para empezar, hay que distinguir entre los transportistas que operan a corta distancia y los que trabajan a larga distancia. Estos últimos pasan largas

temporadas fuera de casa. Los niveles de riesgo y sacrificio son diferentes en uno y otro caso.

Escribano explica que “muchos jóvenes comienzan en la larga distancia. Tienen menos responsabilidades familiares y los salarios son más elevados. Pero según pasa el tiempo se pasan a la corta distancia. En realidad la escasez se da en los primeros”.

El fundador de Ontruck hace referencia asimismo a la diferencia entre vehículos ligeros sin licencia de transporte y los pesados que exigen licencia: “En los primeros puede trabajar cualquiera. Por eso compañías como Amazon pueden crear nuevo *supply*. Pero en el caso de los vehículos pesados que exigen licencia hay que hacer una inversión de tiempo y dinero mucho mayor”.

En cuestión de sueldos y experiencia, Escribano explica que “los transportistas pueden ser autónomos o estar empleados. El 90% de los autónomos trabaja para varios clientes y a esto se añade que la media del sector cobra a 90 días. Esto supone una notable inestabilidad financiera”.

Otro factor es la ineficiencia del sector: “Un transportista gana dinero con el camión cargado. Lo pierde cuando está cargando o cuando circula vacío. Hay que tener en cuenta la cantidad de horas dedicadas a esperas mientras se carga, o la cantidad de tiempo que se circula con el vehículo vacío”.

Escribano asegura que uno de cada tres camiones va vacío, y esto da la medida de la gran ineficiencia que se produce en el sector. Quizá faltan transportistas, pero lo que es seguro es que hace falta optimizar.

Del problema a la oportunidad...

La competencia de los vehículos autónomos tiene su cara positiva en la generación de nuevas oportunidades profesionales. Algunos perfiles demandados empiezan a despuntar:

- **Técnico conductor de pruebas autónomo.** Apoya la instalación y desmontaje de equipos de prueba autónomos; mantiene y realiza inspecciones diarias de equipos y vehículos y observa las características del vehículo en lo que se refiere al rendimiento funcional.

- **Operador de software de vehículo autónomo.** Es el copiloto en la prueba de camiones automatizados. Puede alcanzar una retribución de hasta 70.000 euros brutos anuales y es responsable de monitorear el sistema de conducción autónoma, completar pruebas especializadas, tomar notas sobre el rendimiento y solucionar problemas de software y hardware.

- **Ingeniero de sistemas de vehículos definidos por software.** Este profesional que puede ganar

hasta 113.000 euros brutos al año se encarga del desarrollo de la arquitectura y los requisitos para los sistemas relacionados con la próxima generación de tecnologías de vehículos conectados, conducción automatizada y autónomos.

- **Ingeniero de seguridad de sistemas de vehículos autónomos.** Con una retribución de hasta 87.000 euros brutos anuales, define y desarrolla estrategias para la seguridad de las plataformas de vehículos autónomos. Apoya y

contribuye al análisis de seguridad y confiabilidad y ayuda a los equipos de ingeniería de desarrollo de productos multifuncionales a identificar y cerrar brechas para garantizar el cumplimiento de la seguridad.

- **Ingeniero mecatrónico.** Debe tener experiencia como ingeniero en robótica con capacidad para desarrollar plataformas autónomas, y también en vehículos autónomos, inteligencia artificial y aprendizaje automático.

- **Especialista en operaciones de vehículos autónomos.** Pilota y copilota de forma segura vehículos autónomos para pruebas en carretera y en circuitos cerrados.

- **Especialista en pruebas de vehículos.** Con un sueldo bruto anual de hasta 53.000 euros, instala y opera software de conducción autónoma, realiza calibraciones de sensores e integración de sensores, soluciona problemas del sistema y del vehículo y apoya en demostraciones a clientes.