

El Think Tank Movilidad analiza el impacto de la tecnología en el empleo del sector del transporte

Juan Antonio Esteban, director de RRHH de ALSA y miembro del Think Tank Movilidad, describe las dificultades que plantea la escasez de conductores en el sector del transporte, unida a la implementación de nuevas tecnologías, que puede provocar graves problemas adicionales, si no se toman medidas apropiadas

"La escasez de conductores profesionales y la implantación de avances tecnológicos en el Transporte Profesional por Carretera provocarán un tsunami en el empleo si no se toman medidas globales". Esta es la previsión realizada por Juan Antonio Esteban, director de RRHH de ALSA y miembro del Think Tank Movilidad de la Fundación Corell.

El sector del Transporte por Carretera está experimentando importantes dificultades y, a los problemas endémicos de contratación de conductores, se une el desafío que va a suponer, en un futuro más o menos cercano, la adaptación de estos a las nuevas tecnologías que se están implantando en los vehículos.

Según un estudio de la IRU, que está siendo desarrollado por la consultora ECORYS, el impacto sobre el empleo de la conducción autónoma y conectada (CAD) en el sector será muy significativo a partir del año 2030, con especial incidencia en el Transporte de Mercancías, si se cumplen los escenarios más agresivos; la desaparición de puestos de trabajo podría ser de hasta un 40% en el periodo 2035 – 2050.

"En una industria que se enfrenta a innumerables desafíos, aumentados por la crisis del COVID-19, esta predicción podría incluso ser motivo para decidir que este problema se resolverá más adelante, si no fuera porque la necesidad actual de conductores está adquiriendo caracteres dramáticos y la manera en que se resuelva esta escasez va a condicionar la capacidad del sector en el medio plazo para operar", afirma Juan Antonio Esteban. "Sólo ahora la industria está empezando a concienciarse de que el problema de escasez de conductores es global y estructural. Las respuestas, que deberían ser abordadas de manera conjunta por todos los actores, evidencian una falta de capacidad colectiva".

La escasez de conductores profesionales tiene dos vectores: en primer lugar, la elevada tasa de jubilaciones y el abandono del sector por falta de atractivos. Por otro lado, la insuficiente incorporación de nuevos profesionales, debido a las barreras de entrada derivadas de la edad de acceso y los elevados costes en tiempo y recursos económicos.

Con el foco puesto principalmente en una de sus causas, como lo es el de los costes salariales -que no es menor, pero no es determinante, según el experto del Think Tank Movilidad- no se abordan con la contundencia necesaria otros elementos como la necesidad de resolver la adaptación de la Directiva Europea que regula la edad mínima del conductor profesional; los problemas de seguridad en las áreas de descanso; la necesidad de reorganizar las condiciones para que las mujeres tengan una

mayor presencia; o la adaptación de contenidos y sistemas formativos.

Las previsiones de crecimiento de actividad de transporte público, tanto de mercancías como de pasajeros por Carretera, en los próximos años, se unen para crear un escenario de tormenta perfecta.

Distintas fuentes apuntan que la necesidad de conductores profesionales ronda en algunos países europeos porcentajes del 25. Según Esteban, "no hacer nada, confiando en que la innovación tecnológica solucionará este problema socio laboral, no es una opción". Aun en el supuesto de que las curvas de oferta y demanda de empleo se cruzaran en un momento del futuro (algo poco probable pues según la Comisión Europea, se prevé un incremento del 42% en la demanda de transporte de pasajeros y un 60% en el de mercancías hasta el año 2050), los efectos de la inacción pueden ser igualmente devastadores.

Sin recursos ni cambios estructurales, las empresas se verán abocadas, si no lo están haciendo ya, a contratar personas que apenas cumplan unos estándares básicos en habilidades de conducción y adaptación y, por supuesto, con nula vocación y, por tanto, nulo apego por la profesión. Con el riesgo para la seguridad y, eventualmente, la capacidad de aportar valor en el servicio al cliente.

"Una fuerza de trabajo así difícilmente podrá ser reconvertida para el uso de sistemas tecnológicos avanzados ni para el desarrollo de nuevas habilidades personales. ¿Es este escenario 'low cost – low profile' lo que necesita la industria del Transporte por Carretera?", plantea Juan Antonio Esteban.

No es difícil imaginar que, en un futuro cercano, con vehículos autónomos y conectados, el perfil del conductor profesional cambiará sustancialmente. El porcentaje de su jornada dedicado a tareas 'clásicas' de conducción disminuirá drásticamente. En su formación, el papel de los simuladores –y la realidad virtual- será fundamental, pues permitirá practicar en situaciones muy específicas y con la flexibilidad necesaria. Aquí las empresas podrán encontrar mejoras en costes significativas, así como optimizar la eficiencia de sus inversiones en formación.

Si las principales responsabilidades del conductor serán capacidad de reacción ante imprevistos, y el manejo de sistemas tecnológicos, parece claro –como señala un reciente informe de la UITP- que las habilidades cognitivas como la capacidad de mantener la atención, seleccionar información del entorno o la toma de decisiones rápidas son características a evaluar, algo muy lejos de lo que se está haciendo ahora. Quizás es el momento de pensar en organizaciones que provean del conocimiento especializado y en servicios externos de selección, formación y evaluación para las empresas, con la consiguiente optimización de los costes. Las certificaciones profesionales, objetivas y adaptadas a la realidad del sector, tendrán un papel destacado, además de contribuir a aumentar el estatus de los profesionales.

Y otros muchos factores derivados del progreso, como la 'sensorización' de las cabinas para detectar parámetros fisiológicos en el conductor que garanticen la seguridad, van a afectar desde el empleo a la industria en su conjunto.

"Este es un problema que exige que las partes implicadas –las Administraciones (Transporte, Interior y Educación), Asociaciones Profesionales, empresas, agentes sociales, autoescuelas, etc. salgan del bucle en el que se encuentran y propongan e implanten soluciones novedosas y efectivas para impedir un eventual colapso en la industria del Transporte por Carretera", concluye Juan Antonio Esteban.

Datos de contacto:

Noelia Perlacia
915191005

Nota de prensa publicada en: [Madrid](#)

Categorías: [Nacional](#) [Finanzas](#) [Logística](#) [Recursos humanos](#) [Industria](#) [Automotriz](#) [Innovación](#) [Tecnológica](#)

NotasdePrensa

<https://www.notasdeprensa.es>