

EL FUTUR DEL TRANSPORT DE MERCADERIES PER CARRETERA

Nom de l'estudiant: Adrià Jordà Puigcorbé

Nom del tutor/a: Dra. Rosana Salama Benazar

20/06/2022

TREBALL FINAL DE GRAU

Curs: 4t

Estudis: Logística i negocis marítims

RESUM

El món del transport està en constant creixement. La logística i la distribució cada cop estan més presents al nostre dia a dia, creant cadenes de distribució més complexes; l'augment del comerç online, la globalització i l'avanç de l'economia creen més demanda del transport a cada minut que passa. El mitjà de distribució intern de mercaderies més usat a l'estat espanyol, és el transport per carretera. Però els últims anys aquest sector s'ha trobat amb la paradoxa d'un augment constant de la demanda de conductors professionals de camió, i a la vegada una oferta minvant d'aquests. Un sector cada cop més necessari, però amb una pràctica nul·lilitat de relleu generacional on la mitjana d'edat es situa al voltant dels 50 anys. Un factor agreujat per una mala imatge social i unes condicions laborals molts cops precàries, que converteixen al sector en un ofici poc atractiu, sumat d'una manca d'oferta d'estudis que pugui atraure els joves. El sector necessita ser reformulat, aprofitant els nous modes intermodals de transport, per oferir condicions més atractives, actualitzar-se a les noves tendències laborals, i potenciar nous programes d'estudis que atraguin nous professionals per tal de crear un futur estable per aquest sector.

ABSTRACT

The world of transportation is constantly growing. Logistics and distribution are increasingly present in our day to day, creating more complex distribution chains; the rise of online commerce, globalization, and the advancement of praise create more demand for transportation. The most widely used means of internal distribution of goods in Spain is road transport. But in recent years this sector has been faced with the paradox of a steady increase in demand for professional truck drivers, and at the same time a declining supply of these. An increasingly necessary sector, but with a practically zero generational change, where the average age is around 50 years. A factor aggravated by a bad social image and often precarious working conditions, which make the sector an unattractive job, coupled with a lack of supply of education that can attract young people. The sector needs to be reformulated, taking advantage of new intermodal modes of transport, to offer more attractive conditions, to keep up with new job trends, and to promote new study programs that attract new professionals to create a stable future for this sector.

ÍNDEX

| | |
|---|----|
| RESUM..... | 2 |
| 1. INTRODUCCIÓ | 5 |
| 2. MARC TEÒRIC..... | 8 |
| 2.1 Definicions | 8 |
| 2.2 El transport de mercaderies per carretera en xifres | 9 |
| 2.3 La problemàtica del sector del transport. El dèficit de personal..... | 13 |
| 2.3.1 La precarietat laboral del sector..... | 14 |
| 2.3.2 La manca de relleu generacional..... | 16 |
| 2.3.3 La formació, un paper clau per atraure nous treballadors | 19 |
| 2.3.4 Els riscos d'una plantilla majoritàriament no nacional | 21 |
| 2.3.5 La imatge del sector. | 22 |
| 2.4 Conclusió marc teòric | 24 |
| 3. OBJECTIUS | 25 |
| 4. METODOLOGIA | 26 |
| 5. RESULTATS | 27 |
| 5.1 Resultats transportistes | 27 |
| 5.2 Resultats població activa (18 – 30 anys)..... | 32 |
| 6. CONCLUSIONS | 38 |
| 7. BIBLIOGRAFÍA..... | 40 |
| 8. ANNEXOS..... | 44 |
| 8.1 Annex 1..... | 44 |
| 8.2 Annex 2..... | 49 |

ÍNDIX D'ILUSTRACIONS

| | |
|--|----|
| Gràfic 1: Número de treballadors en el transport de Mercaderies per Carretera i Tones Transportes en el període 2015 - 2018..... | 6 |
| Gràfic 2: Distribució del transport interior i interurbà de mercaderies segons mode de transport (Tones – quilòmetres) any 2018..... | 9 |
| Gràfic 3: Evolució demandants d'ocupació y ofertes d'ocupació a l'ofici de conductor de camió en el període 2015 - 2018 | 10 |
| Gràfic 4: Comparació llocs de treball ofertats i coberts respecte dels anys 2016, 2017 i 2018 a l'ofici de conductor de camió..... | 10 |
| Gràfic 5: Conductors de camió. Llocs ofertats per el SPEE i llocs coberts l'any 2018. | 11 |
| Gràfic 6: Edat dels professionals enquestats | 27 |
| Gràfic 7: Sexe dels conductors professionals enquestats | 27 |
| Gràfic 8: Jornades laborals dels conductors professionals enquestats. | 28 |
| Gràfic 9: Enquesta professionals del sector: Considera que la seva jornada laboral és més extensa que la de altres sectors?..... | 28 |
| Gràfic 10: Consideració dels conductors sobre si la seva remuneració és justa..... | 28 |
| Gràfic 11: Afectació negativa en la conciliació familiar i les relacions socials..... | 29 |
| Gràfic 12: Perillositat del sector | 29 |
| Gràfic 13: Factors relacionats amb la perillositat del sector..... | 30 |
| Gràfic 14: Connotació de gènere i estigma social | 30 |
| Gràfic 15: Existència de barreres d'entrada al sector | 31 |
| Gràfic 16: Motius de la manca de relleu generacional..... | 31 |
| Gràfic 17: Sous i condicions laborals | 32 |
| Gràfic 18: Remuneració i horaris | 32 |
| Gràfic 19: Cstudis i especialització del enquestats..... | 33 |
| Gràfic 20: Lligam entre estudis i feina | 33 |
| Gràfic 21: Necessitat estudis per a la feina | 34 |
| Gràfic 22: Coneixença d'estudis relacionats amb el sector | 34 |
| Gràfic 23: Coneixença del sector | 35 |
| Gràfic 24: Coneixement d'alguna persona menor de 30 anys del sector..... | 35 |
| Gràfic 25: Connotació de gènere i estigma social | 36 |
| Gràfic 26: Sexe enquestats..... | 36 |
| Gràfic 27: Possibilitat de dedicar-se al món del transport..... | 37 |
| | |
| Taula 1: Taula extreta de les fonts oficials del “Ministerio de Educación Profesional”, 2021..... | 20 |

1. INTRODUCCIÓ

La logística i el transport són un motor fonamental per a qualsevol economia o país, a més, permet donar avantatges pel desenvolupament social generant oportunitats de feina i millorant la competitivitat d'una economia.

La logística i la cadena de subministrament van estretament lligades i son essencials per generar un resultat satisfactori a l'hora de cobrir les necessitats, com a font de servei, dels clients finals. Suposen una peça clau a l'hora de fer que les empreses siguin realment competitives. La logística és aquella que orquestra la cadena de subministrament, l'organitza i en marca els temps de cada activitat. (Díaz Fuentes, 2014)

Respecte al cost suposa un percentatge de més del 10% dels costos totals d'un producte, segons la mitjana espanyola (Bernal García, Martínez María-Dolores, & Sánchez García, 2003). Per tant, és una peça clau que mereix gran atenció, comprensió i estudi, i que permet a les empreses crear diferenciació. (González Cancelas, 2016)

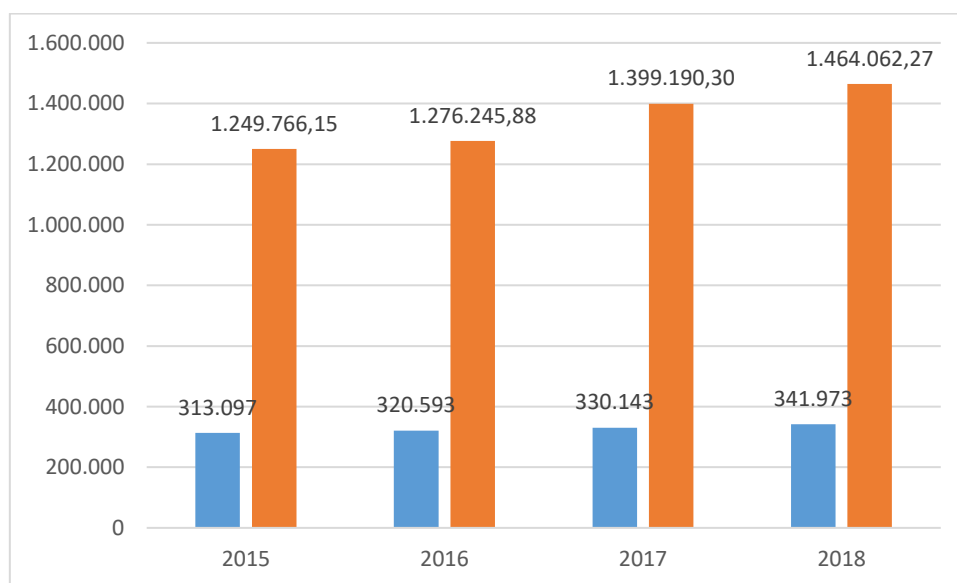
Però per poder realitzar una correcta logística, i un adient flux de matèries per tota la cadena de subministrament, el transport d'aquestes n'és el tema clau, i aquest, tot i ser cada cop més demandat, especialitzat i valorat, esta en plena crisi. (Carbó Coll Batallé, 2020) (ITENE; GLOBALOG, 2014)

És una crisi que escapa de la norma habitual de; manca d'oferta o demanda, si no que va més enllà, una crisi a causa de una problemàtica de fons en el món del transport, sobretot per carretera, i és que aquest sector ha estat disminuint la seva plantilla des d'anys enrere, fins al punt que s'ha convertit en una veritable problemàtica, on tan sols el 7% dels homes són menors de 25 anys, i en el cas de les dones aquest percentatge cau entre el 2 i el 3%, no només ens trobem davant d'una plantilla insuficient, sinó que a més sense relleu generacional (Beilock, 2005)

L'escassetat de conductors està agafant cada cop més embranzida i en el cas espanyol, el dèficit de professionals ronda els 15.000, i arriba fins als 400.000 en el cas Europeu, xifres que alerten a molts empresaris i que posen en joc el correcte subministrament de l'economia. Aquesta problemàtica porta afectant el sector des de fa aproximadament quinze anys, però amb l'arribada de la Covid-19, s'ha accentuat fins a convertir-se realment en una crisi que preocupa molt el sector. (El Mercantil, 2021) (Keckarovska, 2021)

Les dades històriques del sector mostren que el nombre d'empleats en el transport de mercaderies per carretera des de l'any 2015 a l'any 2018 passa de 313.097 a 341.973, suposant un augment de 28.876 persones, és a dir del 9,22%. En el cas de les tones transportades entre el 2015 i el 2018, passa d'1.249.766,15 a 1.464.062,27, el que suposa un augment de 214.296,12 tones, per tant, un creixement percentual del 17%.

Gràfic 1: Número de treballadors en el transport de Mercaderies per Carretera i Tones Transportes en el període 2015 - 2018



Font: Elaboració pròpia amb base de dades del Ministerio de Transporte Movilidad y Agenda Urbana (2019)

El que observem és una tendència a l'alça de les quantitats transportades més ràpida que l'augment de transportistes del sector, el que crea un binomi entre l'oferta de transport i l'oferta de transportistes de creixements no proporcionals, exposant la problemàtica d'una manca de conductors en augment.

La població està acostumada a tenir els productes en uns punts concrets: el menjar al supermercat, el refresc al bar o la benzina a la gasolinera, però cal pensar que aquests productes no s'han creat en aquests punts, sinó que algú els ha portat, i l'única manera d'obtenir un eficient transport capil·lar, és tenint una flota de transportistes; camions, furgonetes, etc. que siguin capaços d'assumir-ho. És a dir, no pot existir una correcta logística i gestió de la cadena de subministrament, sense un fort nucli de transportistes. Aquest fet és extrapolable d'empreses a nacions i si un país no té transportistes suficients, tindria una crisi en la distribució de mercaderies, cas en el que es va trobar el Regne Unit amb la seva sortida del Brexit, quan es va trobar amb el fet que no tenia suficient flota de camioners nacionals, i va patir una crisi de subministrament de productes bàsics. (TransporteProfesional.es, 2021), (León-Ciliotta, 2021).

Aquest resultat és extrapolable a qualsevol altre país, és per això que s'ha de valorar l'existència d'una flota de transportistes, entendre'n quines són les debilitats o mancances del sector de transport per carretera, i poder considerar solucions que en pal·liïn la situació. Plantejada aquesta situació i segons els articles llegits sobre la problemàtica del transport per carretera pel que fa a la quantitat de conductors, m'ha motivat a indagar sobre el tema i buscar algunes solucions que es puguin proposar i aplicar al sector del transport de mercaderies per carretera.

Al llarg dels anys d'estudi del grau de Logística i Negocis Marítims s'han tractat molt temes d'interès i relació amb aquest estudi, amb assignatures com: transport terrestre, economia del transport, o gestió de la cadena de subministrament. Aquestes assignatures han sigut de gran ajut a l'hora de comprendre tant la importància d'un sector com el del transport de mercaderies per carretera, com la importància troncal d'aquest dins de la cadena de subministrament de les empreses i quins efectes en poden suposar el seu deteriorament.

Aquest estudi pretén demostrar la problemàtica del sector del transport de mercaderies per carretera, explicant la situació en la qual es troba, els motius pels quals s'ha arribat a aquest punt i com abordar la situació actual.

2. MARC TEÒRIC

2.1 Definicions

Primer de tot, cal definir els conceptes que estudiarem. Segons el *Ministerio de transporte, movilidad y agenda urbana* entenem com a “operació de transport”: “aquell desplaçament d'una única classe de mercaderia des d'un lloc d'origen, on es carrega la mercaderia, a un de destí, on es descarrega”. Per tant, transportar dues càrregues diferents al mateix vehicle, implica dues operacions de transport per un desplaçament de vehicle.

Per altra banda, defineix “vehicle de transport de mercaderies per carretera” com: “un vehicle de carretera proveït d'un motor que constitueix el seu únic mitjà de propulsió, projectat, exclusivament o principalment, per al transport de mercaderies o per remolcar vehicles utilitzats per al transport de mercaderies” y defineix mercaderia transportada com: “la cosa moble que es trasllada d'un lloc a un altre”.

Finalment, es definirà el transportista, o conductor professional que segons la *Ley 17/2005, de 19 de julio*, és: “tota persona proveïda de la corresponent autorització administrativa per conduir, l'activitat laboral principal de la qual sigui la conducció de vehicles de motor dedicats al transport de mercaderies o de persones”. (Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda urbana, 2022)

En aquest últim cas l'estudi realitzat només se centrarà en els conductors professionals dedicats al transport de mercaderies per carretera.

Un cop definits els conceptes i posant el focus en el transport de mercaderies per carretera, cal entendre la importància del sector dins de l'economia i la problemàtica a la qual s'està abocant.

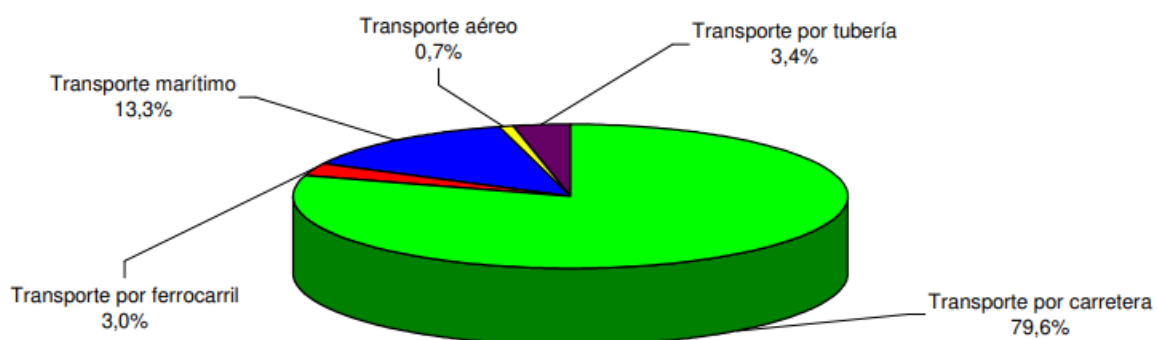
2.2 El transport de mercaderies per carretera en xifres

Com s'ha esmentat anteriorment, el sector del transport suposa un gran pes dins l'economia espanyola, segons les dades de l'INE, el sector del transport de mercaderies per carretera suposa una xifra de negoci total superior als 35.000 milions d'euros i aporta al voltant del 2,4% del PIB espanyol, percentatges que s'apropen a altres sectors de gran importància econòmica com el de l'agricultura.

L'estat espanyol compta amb aproximadament 100.000 empreses dedicades al transport de mercaderies per carretera, el volum màxim de les empreses tenen entre 1 i 4 treballadors (85.000 empreses), per tant ens trobem amb un sector bàsicament complert d'autònoms i empreses petites, és a dir, un sector generalment tradicional i amb herència familiar. (Boletín oficial del Estado, 172, 2005), (Datos Macro, 2019), (INE, 2021).

Pel que fa al repartiment del transport de mercaderies per interior, el transport per carretera suposa el 79,6% de les tones per quilòmetre transportades, per tant, es pot definir com el mitjà, amb diferència, més usat per a distribuir les mercaderies per l'interior de l'estat. Seguit, de molt lluny, pel transport marítim amb un 13,3%. (Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, 2021)

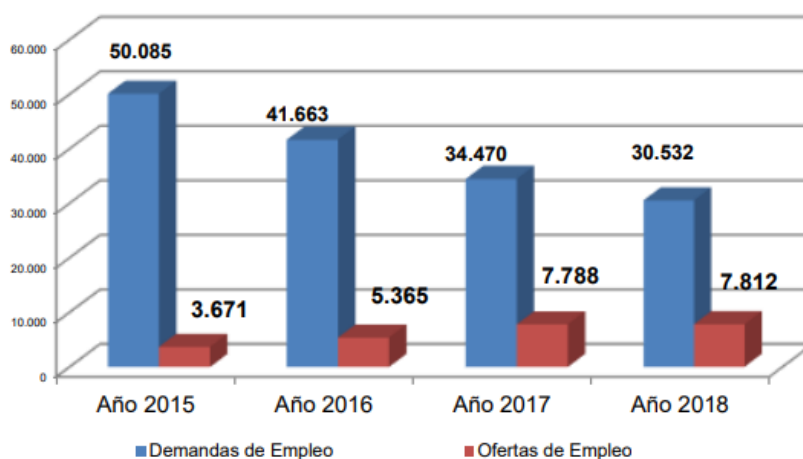
Gràfic 2: Distribució del transport interior i interurbà de mercaderies segons mode de transport (Tones – quilòmetres) any 2018



Font: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Per entendre com evoluciona el mercat laboral del sector del transport de mercaderies per carretera, cal observar l'evolució dels darrers anys del sector. Al gràfic sobre l'evolució de la demanda i oferta de l'ocupació de conductor de camió d'aquells que es van inscriure al SEPE (Servicio público de empleo estatal), les dades mostren una clara tendència. La demanda d'ocupació pels aturats cau des dels més de 50.000 fins als 30.532 mentre que l'oferta d'ocupació creix des dels 3.671 llocs de treball fins als 7.812. (Ministerio de Fomento, 2018)

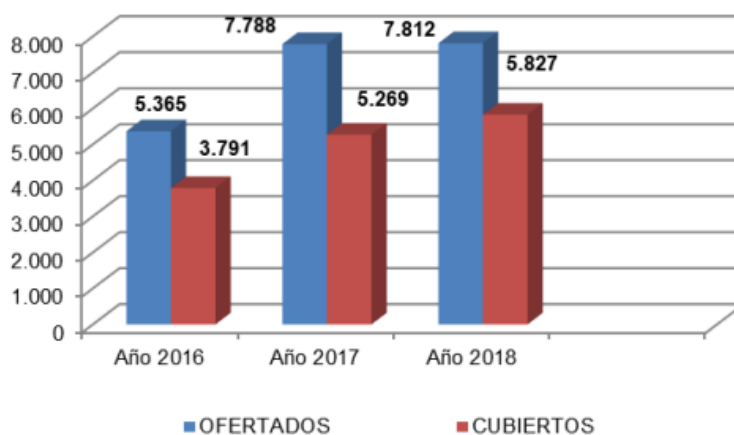
Gràfic 3: Evolució demandants d'ocupació y ofertas d'ocupació a l'ofici de conductor de camió en el període 2015 - 2018



Font: Ministerio de Fomento, 2018

Però si es posa el focus en la cobertura de les ofertes de treball que hi ha hagut, és a dir, en el binomi llocs de treball oferts i llocs de treball coberts en la mateixa etapa, les dades mostren una altra tendència. S'analitza que de mitja es cobreix només el 70% de les ofertes de treball que es van presentar.

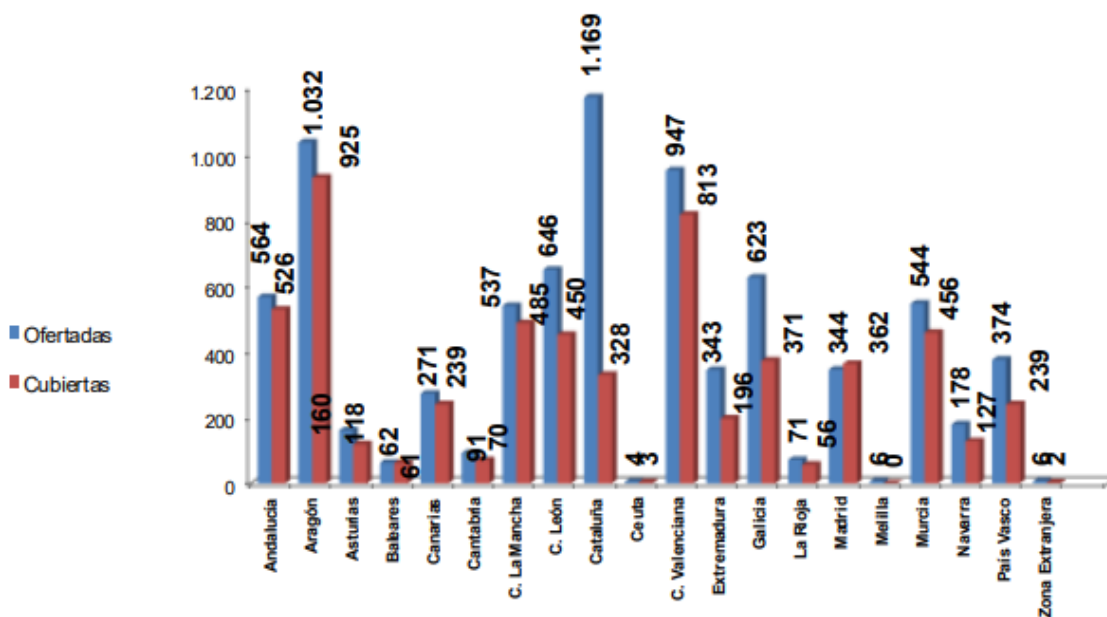
Gràfic 4: comparació llocs de treball ofertats i coberts respecte dels anys 2016, 2017 i 2018 a l'ofici de conductor de camió



Font: Ministerio de Fomento, 2018

En el cas de la cobertura dels llocs de treball oferts al mes de desembre, tenint en compte l'estacionalitat de les dates. Es considera una gran diferència segons comunitats, sent Catalunya la més destacada cobrint tan sols el 28% de l'oferta. O, per altra banda, comunitats com Madrid que els llocs de treball oferts eren inferior als coberts.

Gràfic 5: Conductors de camió. Llocs ofertats per el SPEE i llocs coberts l'any 2018.



Font: Ministerio de Fomento, 2018

Les dades observades formen part del SEPE, per tant, no poden ser extrapolades amb absoluta precisió a la realitat laboral del sector, tot i això, sí que permeten entendre amb certa perspectiva l'estat en el qual es troba el mercat laboral del transport de mercaderies per carretera.

Com mostren les dades mostrades, la logística és un sector que ha anat en augment els últims anys a Espanya, agafant més protagonisme tant social com econòmic, com s'ha pogut observar anteriorment, on el creixement percentual de camioners era inferior al creixement percentual de mercaderies transportades, el que pot suposar un desequilibri en el sector, creant una manca de cobertura.

El comportament dels consumidors ha abocat a la necessitat de crear cadenes de subministrament més eficients i transports més constants, sobretot promogut per l'auge del comerç electrònic, que ha obert les portes de la globalització per tota Europa y el món (Hazael Torres Castañeda, 2012). Això implica que els productes del consumidor final generalment vinguin de proveïdors de punts molt allunyats de la destinació final i en sigui necessari el seu transport.

D'ençà de la Covid-19, on tots els sectors van quedar greument afectats, el transport va poder en molts àmbits mantenir la seva activitat de forma continuada durant tota la pandèmia, ja que els sectors que encara funcionaven seguien demandant la necessitat de distribuir, abastir i proveir.

El comerç electrònic va ser un dels sectors que va sortir més reforçat de la pandèmia. Concretament, va superar els 12.000 milions d'euros en el primer trimestre del 2020, suposant una creixuda de l'11,6% respecte a l'any anterior. La taxa de creixement de la venda online a Espanya es va multiplicar per 5 en tan sols un any per la pandèmia, passant d'una mitja de 0,6 punts percentuals de mitja en els anteriors 5 anys ha 4,7. (Godoy, 2021)

L'e-commerce té la característica de necessitar una complexa cadena logística per assegurar el seu correcte funcionament, i la distribució n'és la clau. És per aquesta raó que els transportistes han continuat treballant durant la pandèmia, i això ha permès també donar visibilitat a la manca de conductors a l'estat espanyol i a la crisi a la que s'enfronta, com apuntava Marcos Basante durant l'assemblea del juny de 2021 de *Asociación del Transporte Internacional por Carretera (Astic)*.

2.3 La problemàtica del sector del transport. El dèficit de personal.

Un cop entesa el pes del sector i la necessitat d'aquest dins d'una economia com és l'espanyola, cal saber per quins motius existeix actualment aquest dèficit de personal.

Existeixen 3 punts claus que poden ser causa d'una disminució de personal en un sector; el primer, i com és evident, un sector deixa de tenir personal, perquè ha deixat de ser atractiu per als seus treballadors, ja sigui degut al sou, retribucions insuficients o a causa de les condicions laborals d'aquest; precarietat, inseguretat, etc. (Costello , 2017)

Un altre motiu n'és el relleu generacional, un sector va disminuint el seu nombre de treballadors, ja que no aconsegueix rellevar les persones jubilades per nous treballadors. El sector del transport de mercaderies per carretera pateix una crisi de relleu generacional. Això implica que l'edat mitjana dels treballadors ronda els cinquanta anys, és a dir, que hi ha molt poca gent jove que estigui entrant a treballar en el sector, aquest fet comú a molts països sobretot de la UE i els EUA, és molt preocupant, ja que a cada any que passa l'edat de mitjana augmenta degut, a una quantitat més elevada de persones que s'apropen a la jubilació, de les que entren a format part del sector. (Costello , 2017)

D'altra manera i també lligat en essència, és la manca de relleu de conductors nacionals, a causa del fet que els joves no entren dins del sector, aquests es nodreix en gran part de conductors estrangers, sobretot de l'est d'Europa, per tal de cobrir la seva demanda. Aquests conductors normalment estan lligats a contractes irregulars i condicions de precarització laboral, alguns en forma de falsos autònoms o esquivant la legislació sobre drets laborals, convenis col·lectius, etc. Aquest fet, tot i ser beneficiós pel que fa a costos per a moltes empreses, pot arribar a provocar una inestabilitat en el sector, a banda de constituir una greu problemàtica respecte a drets laborals, seguretat, etc. (Thörnquist, 2019)

Per últim, existeix un fenomen purament social, es tracta de la imatge o percepció d'un sector, és a dir, com és valorat, si socialment esta acceptat, si existeix un biaix de gènere per un factor tradicional, etc. (Freire, 2009) (Salvagni, 2018)

Resumint, els punts tractats a continuació en aquest informe i que formen part de la problemàtica actual són els següents:

- Condicions laborals.
- Manca de relleu generacional i nacional.
- Imatge o percepció social.

2.3.1 La precarietat laboral del sector

L'ofici de transportista és un dels oficis amb més tendència i fama de caure en la precarietat laboral. Degut en gran part al fet que aquesta tipologia de feina, té uns horaris que solen ser canviants, per adaptar-se a les necessitats de les rutes, retribucions reduïdes i condicions laborals precaritzades.

Depenent si un transportista fa ruta nacional o internacional la seva jornada laboral serà molt diferent. Els conductors nacionals solen tenir llargues jornades diàries, moltes vegades superant les 12 hores, entre conduccions i descansos. A més, aquestes jornades no solen fixes, sinó que acostumen a variar segons les necessitats de transport, i les prediccions de rutes. Moltes empreses realitzen les operacions de càrrega i descàrrega de productes en els moments on tenen la seva activitat productiva parada, per tant, demanden les operacions d'abastiment a primera o última hora del dia, o inclús en horaris nocturns. Això dificulta encara més l'horari dels transportistes, no només provocant que siguin jornades extenses sinó que també siguin irregulars.

Aquest fet no tan sols crea una desestabilització de la rutina diària, sinó que crea grans conflictes a l'hora de conciliar la vida laboral amb la personal, ja sigui en les relacions socials com en les familiars, etc. Aquest és un dels punts més preocupants, ja que per a molts, jornades continuades de 12 o 14 hores, que roben pràcticament la totalitat del dia, no són compensades per la quantitat de salari que ofereix el sector. Per tant, es converteix en un estil de vida que moltes vegades no encaixa amb els desitjos laborals de la societat d'avui en dia. (Costello , 2017)

El cas dels transportistes internacional és molt diferent. Les seves jornades solen durar dies o inclús setmanes, i això sol provocar problemes de precarietat. En el cas europeu països com França, Alemanya o Bèlgica, obliguen els conductors a buscar-se allotjaments per passar la nit i apliquen la prohibició de dormir a les cabines dels camions. Això, però, passa en pocs països, per tant, molts conductors que no circulen per aquestes nacions es veuen obligats a dormir a la cabina d'un camió durant dies o setmanes. Evidentment, amb les corresponents repercussions no només a la salut dels conductors, sinó que també a la seguretat. (Ordaz Castillo, et al., 2007) (Sánchez, 2020) (Berrones Sanz, 2017)

Els transportistes internacionals o aquells que fan rutes llargues, experimenten una altra problemàtica, estretament relacionada amb la conciliació familiar, ja que la compaginació de la vida i obligacions laborals, xoquen directament amb la vida familiar, sobretot d'aquells treballadors amb fills. Segons l'informe "Conciliación de la vida laboral, familiar y personal (Ministerio de Igualdad , 2010). La relació del benestar laboral amb una correcta conciliació familiar estan proporcionalment relacionades de forma positiva, suposant així, de nou, que el sector del transport i les seves ofertes no encaixin amb aquestes possibilitats de vida familiar, per tant, es converteixi en un altre motiu per al qual hi ha una manca de treballadors.

La feina de transportista també compta amb un risc molt invisibilitzat, els robatoris, sovint amb violència. Aquest tipus d'activitats delictives està en augment tant a Europa com en el cas Espanyol i és un fet que preocupa tant a les autoritats, com als professionals, que veuen amb por un fet que cada cop es converteix més en costum.

Les quantitats sostretes que barallen les autoritats són, i segons els transportistes, una part petita de la realitat. El que eren pillatges de la càrrega transportada dins d'àrees de servei o descans, ha evolucionat fins al punt que els delinqüents entren dins de les cabines dels transportistes mentre aquests dormen per a robar-hi. Això suposa no només un gran perill per als conductors, sinó també un estrès addicional als treballadors. (Sancho, 2020)

Un altre motiu preocupant del sector, és l'alta correlació entre els nivells d'estrès i fatiga de la feina dels transportistes amb la possibilitat de patir accidents. Sobretot, notablement amb els transportistes de llarga distància, que tot i tenir remuneracions elevades tenen un component horari molt extens. La carretera és un lloc perillós, i els accidents en aquest sector malauradament són comuns.

Segons la hipòtesis de "tensió laboral" (Useche, Alonso, Cendales, & Llamazares, 2021), afirma que les condicions de treball, que combinen altes exigències; per complir amb tota la ruta, entregar els productes als clients en el moment oportú..., amb baixos controls de benestar laboral, representen "estressors" que augmenten el risc de problemes de salut i baixos resultats empresarials.

El treball amb estrès impedeix una execució correcta de les feines a realitzar, provocant la incorrecta realització de les accions amb seguretat i amb un control de la conducció psicomotriument reduït. Creant una major taxa d'accidents, que segons dades d'Statista (Statista, 2022), en el cas Espanyol es cobra aproximadament 100 vides de transportistes anualment, convertint-se amb un dels sectors amb una major mortalitat, dins del nostre estat.

2.3.2 La manca de relleu generacional

Segons les dades proporcionades per la DGT (Dirección general de tráfico), l'edat mitjana dels conductors professionals de vehicles per carretera ronda els 50 anys, per tant, Espanya a part de comptar amb una plantilla deficitària pel que fa a nombre de treballadors, aquesta cada cop es veu més envellida. Si l'estat del sector perdura així, en 10 anys vista es crearà una situació d'incertesa i crisis de gran importància.

Cal entendre com el sector ha arribat a aquesta situació, un dels motius que apunta el director d'Asetrans a l'entrevista de la CCMA (CCMA, 2019), és la mala planificació i la insuficient formació pública. Durant molts anys es va confiar en el servei militar per a la formació de conductors, molts d'aquests a l'acabar la "mili" sortien havent aconseguit el carnet de camió, això permetia al mercat tenir una gran cartera de possibles treballadors i es podia nodrir constantment de nous conductors. Però un cop es va deixar de realitzar la mili, no es va reaccionar a temps, i actualment la cartera de conductors amb carnet de camió està molt envellida.

Així i tot, aquest fet no justifica la manca de relleu generacional i quins són els motius pels quals els joves no accedeixen al sector, cal entendre quines són les motivacions dels les noves generacions quan entren al món laboral.

Els joves a l'hora de cercar feina, tendeixen a escollir segons sous i condicions (Freire, 2009). Certament, el sector del transport té condicions complicades, però no es comprèn com un sector com aquest no té entrada de nous treballadors joves com demostra l'edat de mitja al sector, és per això, que cal fer una mirada al món del transportista amb perspectiva. S'ha d'entendre que és el que els joves busquen en una feina, si els pesa més accedir a remuneracions elevades, o, per altra banda, tendeixen a buscar feines amb més comoditats.

La literatura i les notícies ens venen a dir que les condicions laborals del mercat en general s'han precaritzat, sobretot arran de la crisi econòmica del 2008 (Santamaría López, 2009). Generant taxes d'atur de més del 20%, i en el cas de l'atur juvenil les dades van arribar a ser encara més impactants, del volant del 30% segons l'INE (Institut nacional d'estadística).

D'ençà que aquesta situació va fer tremolar tot el sistema econòmic, la precarietat laboral es va instaurar sobretot en sectors juvenils, tenint en compte que aquests ja venia precaritzant-se durant anys abans, mantenint aquest sector de la població en desavantatge comparat amb la població treballadora. Els contractes van passar a ser temporals i amb condicions precàries, i sense una estabilitat laboral que millores les expectatives de futur dels joves.

A més a més, que aquests "modus" d'estil laboral, afecta indistintament totes les franges de formació educativa, des dels que tenen només formacions acadèmiques obligatòries, fins al que compten amb formacions superiors i universitaris. Tots ells pateixen les mateixes característiques de precarització en l'àmbit laboral.

Les seves trajectòries es defineixen en saltar de feina en feina, amb contractes temporals i sous baixos, de recolzar-se en feines provinents de fonts estatals o en contractes de pràctiques acadèmiques. Aquest fet conclou en una paradoxa; als joves se'ls relaciona amb feines temporals, precàries i amb sous baixos (Santamaría López, 2009), però al mateix temps, l'oferta de feina en transport no es cobreix, tot i poder oferir condicions i sous més elevats que molts altres oficis relacionats amb el sector jove de la població. És per això, que cal entendre el perquè un jove tendeix a treballar de venedor, mosso de magatzem o repartidor, entre d'altres, abans que fer-se transportista.

Un dels motius més esmentats a la literatura és a causa de la duració de les jornades laborals, entenent quin és l'estil de vida que busca un jove i com adapta el seu món laboral a aquest (Bjerklie, 2019). No tots els joves estan disposats a fer jornades laborals de fins a 14 hores, actualment per als nous treballadors és molt més atractiu un horari fix, sense variabilitat que els permeti compaginar i organitzar la seva vida de forma més senzilla, encara que d'aquesta manera es pugui perdre percentatge salarial. (Freire, 2009)

En tots els mercats existeixen barreres d'entrada, inclòs al mercat laboral. En el món del transport aquesta dificultat s'accentua. Per a la realització de qualsevol transport per carretera es necessita un vehicle, ja sigui una furgoneta, un tràiler, etc. i aquests tenen preus elevats a l'hora de ser adquirits. Partint d'informació de portals de venda de vehicles comercials comuns, s'observa que els preus, per exemple, d'una furgoneta nova, poden superar els 15.000 euros fàcilment, el que suposa un gran cost per a qualsevol persona que vulgui començar a operar en aquest ofici. Si s'analitza el cas dels tràilers, la cosa canvia molt més, i és que una tractora amb un semiremolc pot arribar a costar pels voltants dels 100.000 euros, preu similar al de molts habitatges.

Evidentment, quan es parla de costos que oscil·len entre els 15.000 i els 100.000 euros per a poder dedicar-se a un ofici, s'hi troba clarament una enorme barrera d'entrada per a tots els treballadors que hi vulguin accedir com a autònoms o amb vehicle propi. Per tant, gairebé s'obliga a entrar al sector per compte d'altri, és a dir, formant part d'una empresa com a assalariat.

I és que la gran majoria de persones, i ja no es tracta només de joves, no poden assumir un cost tant gran, i en gairebé tots els casos s'hauria de partir de demanar finançament, sigui mitjançant préstec bancaris o per la realització d'un Renting o Leasing (molt usats per la compra de vehicles professionals actualment), això implica, necessàriament, un lligam amb l'ofici, almenys de diversos anys. I com s'ha mencionat anteriorment, l'economia actual tendeix a oferir contractes temporals per als més joves, per tant, el lligam d'una inversió tan gran dependent d'un contracte volàtil, fa que molts joves no s'ho arribin a plantejar.

Davant d'aquesta gran barrera d'entrada podem trobar una alternativa, i és que hi ha moltes empreses de transport ja consolidades i grans que tenen flota pròpia, per tant, ja no caldria realitzar la inversió per comprar el vehicle. Però, tot i això, el sector no és gratuït, ja que per a ser transportista es necessita els carnets pertinents, per tant, cal costejar i superar els exàmens oportuns per aconseguir-los (Unión Europea, 2006, 20 de diciembre):

- Per a poder conduir un camió de fins a 7500t s'ha de tenir el carnet B en regla i a més obtenir el permís C1.
- Per a tota mena de camions (sense remolc) es necessita el carnet C i tenir el B en regla.
- Per a tràilers i camions amb remolc, el permís necessari és el C+E. A banda de tenir en regla el C i el B.

Tots els permisos professionals de transport de mercaderies per carretera (C, C1, EC, EC1) han de ser renovats cada 5 anys fins que el titular no superi els 65 anys, a partir de llavors, s'han de renovar cada 3 anys. (DGT, 2022)

A banda de tots aquests permisos, amb l'aprovació del Real Decreto 1032/2007, del 20 de juliol, a partir de la normativa europea 2003/59/CE, es va establir que per a poder ser transportista no només s'havia de comptar amb els carnets pertinents (C, C1, C+E) sinó que també era necessari obtenir el CAP o Certificat d'Aptitud Professional (Web.gencat, 2022).

Aquest certificat és obligatori per a tots els conductors professionals i la seva utilitat es basa en aconseguir conductors professionals més ben qualificats i adaptats a les noves exigències del mercat del transport per carretera, i en definitiva, millorar la qualitat i la seguretat, tant del trànsit, com dels mateixos conductors. Aquesta titulació, a més, caduca i necessita ser renovada cada 5 anys, realitzant un curs de 35 hores de duració en un centre de formació autoritzat. (Ifirma Servicios Educativos, 2021)

Centrant-se en els costos per obtenir els carnets, tots oscil·len entre els 1000 i els 1500€, apart del CAP que costa entre 135 i 180€, tot depenent de l'autoescola on es dugui a terme el curs (i tenint en compte que tots els carnets s'obtidrien al primer intent). A banda d'aquests costos, s'ha de tenir en compte els preus de renovar tots els carnets (B, C1, C, C1+E i C+E), que tenen un cost aproximat de 40€ (tenint en consideració la taxa de la DGT sumat al certificat mèdic) i el CAP amb un preu de renovació que oscil·larà els 200€ sumant les hores de formació més la titulació. (DGT, 2022)

Però els carnets i titulacions no acaben aquí, a part d'això existeixen altres carnets amb més especificació, com el permís ADR, formacions i titulacions sobre l'ús de grues, permís de conducció de carretons elevadors... Tots aquests permisos, formacions, carnets específics, etc. necessiten la realització d'una part d'ensenyament teòric, d'un examen i evidentment d'uns costos monetaris d'obtenció i renovació.

2.3.3 La formació, un paper clau per atraure nous treballadors

La majoria d'oficis en ple segle 21, venen moltes vegades precedits d'uns estudis, això esdevé en la concepció social la qual implica la necessitat d'estudiar per a poder fer qualsevol feina o poder desenvolupar-se en el món laboral.

La massificació de l'educació superior i endarreriment a l'entrada al mercat laboral, ha provocat que les noves generacions relacionin el seu futur laboral, amb un estudi acadèmic previ del sector o ofici en concret. La porció de la població que estudiava fins a estudis superiors ara opten per graus universitaris, i aquella porció que només completava l'educació obligatòria ara duen a terme tota mena de formacions professionals o cicles formatius. (Sepúlveda & Valdebenito, 2019). És a dir, anys enrere el mercat laboral es nodria de joves poc formats que aprenien l'ofici a partir de l'experiència, en canvi, avui en dia, els joves entren al mercat laboral amb tota classe de formacions de diferent grau i tipologia.

L'ebenisteria, la construcció, la fontaneria, entre d'altres, eren oficis que no tenien una relació, o més ben dit, no s'entenia com una necessitat la formació o els estudis previs per a dedicar-s'hi. Oficis que contemplaven l'aprenentatge de forma molt més informal, on els joves obtenien les habilitats necessàries amb el pas del temps i la realització de la feina en concret. Tot això ara és diferent. Molts joves dediquen els seus estudis a aquesta classe d'oficis, això crea un valor afegit per al mercat, ja que els nous treballadors hi entren a formar part amb coneixement i aprenentatge previ.

Però aquest fet provoca també que es creï la percepció que no hi ha una correcta realització acadèmica ni professional sense uns estudis previs a entrar a formar part del món laboral, independentment de l'ofici o el grau acadèmic (FP, Cicles formatius, graus...), és per això, que pràcticament existeixen formacions acadèmiques per a tots tipus d'oficis.

Si es posa el focus en el món del transportista de mercaderies per carretera, es troba una gran escassetat d'oferta acadèmica. Si és cert que per a poder dedicar-se al transport, és necessari l'obtenció de carnets mitjançant hores lectives. Però, no es contemplen de tal manera que si fossin estudis acadèmics més reglats o impartits en centres educatius més formals (instituts, universitats...). És per això que la percepció social, esdevé en l'errònia idea que per a ser conductor no és necessari estudiar.

En el cas de l'ofici estudiat s'observa molt poca oferta d'estudis quant a formacions professionals es refereix. Hi ha moltes opcions d'estudis relacionades amb la logística i transport pel que fa a Formacions Professionals (FP) o Cicles formatius, però enfocades cap a un àmbit de gestió i administració de la logística i el transport, és a dir, tractant assignatures més relacionades amb com gestionar magatzems, comerç internacional, gestió econòmica d'una empresa... Així i tot, no hi ha un tractament específic per la feina del transportista en si.

En el cas d'Espanya, estudis reconeguts com a formacions en conducció de vehicles de transport de mercaderies existeixen tan sols 9 cursos. (Ministerio de Educación y Formación Profesional, 2022)

Taula 1: Estudis reconeguts com a formacions en conducció de vehicles de transport de mercaderies en Espanya

| Provincia | Localidad | Denominación Genérica | Denominación Específica | Código | Naturaleza |
|--------------------|-----------------------|--|--|----------|----------------|
| Huesca | Huesca | Centro Privado de Formación Profesional Específica | ACF INNOVE | 22011081 | Centro privado |
| Zaragoza | Calatayud | Centro Docente de Formación Militar | ACADEMIA DE LOGÍSTICA DEL EJÉRCITO DE TIERRA | 50001180 | Centro público |
| Cantabria | Maliaño | Centro Privado de Formación Profesional Específica | CENTRO DE CONDUCTORES VILLA | 39019310 | Centro privado |
| Guadalajara | Azuqueca de Henares | Centro Privado de Formación Profesional Específica | CEFTRAL-CETM | 19009622 | Centro privado |
| Barcelona | Vic | | de Vic | 08031022 | Centro público |
| Lleida | Lleida | | Centre Tècnic Ilerdense | 25009393 | Centro privado |
| Alicante/Alacant | Alcoy/Alcoi | Instituto de Educación Secundaria | COTES BAIXES | 03000400 | Centro público |
| Castellón/Castelló | Castellón de la Plana | Instituto de Educación Secundaria | POLITÈCNIC | 12001307 | Centro público |
| Valencia/València | Cheste | Centro Público Integrado de Formación Profesional | COMPLEJO EDUCATIVO DE CHESTE | 46018761 | Centro público |

Font: Taula extreta de les fonts oficials del "Ministerio de Educación Profesional", 2021

I centrant-se més en l'àmbit català només es compta amb un sol curs a l'institut de Vic.

Aquest es tracta d'un Cicle Formatiu de Grau Mitjà de Conducció de Vehicles de Transport per Carretera, el primer de tot Catalunya. Es va crear l'any 2018 arran de poder donar resposta a la necessitat d'una formació pública com a font clau per minvar la mancança de conductors nous que agafin el relleu al sector.

La Generalitat en va ser un dels impulsors, ja que per donar resposta a la necessitat del sector, fins llavors s'havia optat per subvencionar formacions privades, cosa també necessària però insuficient, i que va portar a la creació d'una formació pública.

Un altre dificultat que s'afegeix al baix èxit d'aquests estudis, és degut a les barreres que marquen les edats. Per cursar aquest curs cal tenir 19 anys, per tan quan els joves finalitzen l'Educació Secundària Obligatoria a l'edat de 16 anys han de buscar una alternativa acadèmica o laboral fins als 19 anys per poder cursar aquest Cicle Mitjà (quan la majoria de cicles mitjans es poden iniciar tot just acabada la educació secundària). (CCMA, 2019)

Com és evident, no hi ha una concordança entre la demanda de personal i de relleu generacional del sector, i la quantitat d'ofertes d'estudis o subvencions donades des de l'estat per intentar contrarestar aquesta problemàtica.

La DGT l'any 2020 va posar en vigor una modificació del Reglament General de Conductors en relació amb les edats mínimes per a poder obtenir els permisos de conducció C i D amb el *Real Decreto 971/2020 de 10 de Novembre*.

Permetent així que els conductors poguessin aconseguir el carnet C havent aprovat el Certificat d'Aptitud Professional (CAP), a l'edat de 18 anys, quan anteriorment era als 21. Aquesta modificació que arribava llavors, donava resposta a la demanda històrica de la CETM (Confederación Española de Transporte de Mercancías).

D'aquesta manera es facilita l'accés dels joves a aquest sector, que anteriorment, el fet d'haver-se d'esperar fins als 21 anys, provocava que molts d'aquests decidissin optar per altres oficis o estudis, ja que abans dels 21 molts tenien inquietuds econòmiques, laborals o acadèmiques diverses que els empaitava cap a altres camins. (Otero, 2020)

2.3.4 Els riscos d'una plantilla majoritàriament no nacional

Com s'ha mencionat anteriorment, a banda de la problemàtica de no haver-hi un relleu generacional, existeix el conflicte de la manca de relleu nacional, a causa de la falta de nous conductors aquest sector es nodreix en gran part de conductors estrangers, sobretot de l'est d'Europa. I no només cobreixen les vacants de forma ràpida, sinó que amb costos i condicions laborals molt beneficiosos per a molt empresaris.

Estudis donen suport a la hipòtesi d'una relació molt estreta, entre el fet de contractar conductors de l'estranger, amb la precarietat, amb jornades maratonianes i baixes condicions laborals. A més de casos de contractes fraudulents i treballadors no regularitzats. (Thörnquist, 2019)

La contractació de personal estranger com a conductors implica alguns riscos, com ara la crisi d'aprovisionament que es va veure a Anglaterra després del Brexit, quan la Gran Bretanya va sortir de la Unió Europea. Ja que aquest fet va provocar que molts contractes quedessin rescindits, per les normatives d'immigració que dificulten molt treballar al país anglosaxó, provocant greus estralls econòmics i de subministrament de productes que es consideren bàsics.

Una de les cadenes de subministrament que es va veure afectada va ser la distribució la benzina, amb una gran quantitat de gasolineres tancades sense stock, per falta de conductors de camions cisterna que repartissin aquest producte. Ja que molts dels professionals que comptaven amb els carnets i permisos pertinents, eren estrangers.

A més, de les noves dificultats sumades a la normativa d'immigració s'hi afegixen els costos de temps i diners que han d'invertir camioners estrangers per entrar dins del país, ja que al no formar part de la UE ja no s'aplica el Dret de la Unió Europea. Tot i que el Regne Unit mai va firmar el tractat Schengen sí que hi aplicava el dret de la Unió Europea, que permetia que els treballadors transportistes accedissin sense controls fronterers.

Actualment, aquesta jurisprudència ha quedat obsoleta, i s'hi han instal·lat els controls fronterers, això ha provocat que a molts camioners estrangers que tot i no viure al Regne Unit si feien operacions de transport per aquell país, ara ja no els compensi l'augment de temps i diners que els suposa, tenint ja gran demanda dels seus serveis en punts més propers (la falta de transportistes afecta en gran manera a tota Europa).

La crisi de subministrament que això va provocar, i encara provoca, al Regne Unit, va suposar plantejar-se mesures urgents per revertir-ne la situació. Una d'aquestes va ser la d'oferir 5000 visats temporals per a cobrir les vacants necessàries per al transport. Molts transportistes ho veuen una mesura insuficient, ja que el govern ho pot utilitzar per regular l'oferta de conductors professionals a gust i necessitat, sense poder als treballadors establir-se de forma estable al país, tant familiarment com laboralment. (Cope, 2021)

Aquesta crisi en el cas Espanyol sembla poc probable, però la realitat a la qual s'enfronta un país sense conductors propis acabarà essent similar a la patida al Regne Unit. I certament la mesura d'expedir visats temporals sembla poder ser eficaç a curt termini, això no obstant la necessitat hi serà sempre, i a llarg terminin continuarà havent-hi la mateixa falta de conductors professionals, ergo la mateixa problemàtica. (León-Ciliotta, 2021) (Maza, 2021)

Comptar amb una plantilla generalment estrangera, sigui per reducció de costos o per l'acceptació per part dels treballadors de condicions laborals i contractuals que de normal no s'acceptarien, crea una situació de volatilitat i inseguretat per al sector, ja sigui provocat per un canvi de regularització en matèria contractual de persones no residents, per motius geopolítics, entre d'altres.

2.3.5 La imatge del sector.

La imatge del sector és la referència de com s'entén el transportista a través dels ulls de la societat. El sector del transport, i com qualsevol altre sector té una identitat, que es forma a través del temps i de les concepcions socials, creant així uns rols de classe, gènere, etc. Aquesta identitat també suposa una barrera social, i crea un estigma en els seus treballadors. Per molta gent i sobretot les noves generacions és la feina de camioner, o transportista és considerada una feina amb menysteniment.

Els rols que s'han establert de classe, suposa que l'ofici de camioner, sigui un ofici de "segona" o per classes socials baixes o grups de risc; classe treballadora, estrangers... Aquest fet provoca un cert rebuig de la societat en general de voler ser partícip d'aquesta activitat laboral.

Quan es tracten els rols identitaris del món del transport, hi resideix una altra situació, que a la vegada n'és ben segur part de la solució. L'ofici de camioner té una gran connotació masculina, un rol de gènere molt arrelat en aquest sector, i que ha creat un gran estigma social quan de dones transportistes es tracta. (Salvagni, 2018)

La paritat de sexes que en aquest sector, es troba en una situació alarmant. Tan sols, al voltant del 10% de la plantilla de treballadors/es (INE, 2021), està formada per dones.

Una dada ínfima tenint en compte que el percentatge hauria de ser prop del 50%. La concepció social del fet que una dona, pel seu gènere, no pot realitzar igual de bé l'ofici que qualsevol home, és una realitat que ja ha quedat totalment descartada i obsoleta.

Es parla de que el sector no té suficient mà d'obra, però la realitat és que la meitat de la població, les dones, n'estan sent descartades degut a la imatge de l'ofici, es crea una imatge identitària i binària de gènere que les exclou. El paper de la dona en aquest sector necessita urgentment prendre protagonisme, per d'aquesta manera "d'esmasculinitzar" l'ofici i poder formar part de la solució.

2.4 Conclusió marc teòric

| Articles consultats | Temes | Utilitat per a la investigació |
|---|--|--|
| (Datos Macro, 2019) | Importància del sector en el PIB. | Entendre la importància del transport de mercaderies a l'Estat Espanyol, observant el pes del sector en l'economia. |
| (Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, 2021) (Ministerio de Fomento, 2018) | Dades sobre l'evolució del transport de mercaderies per carretera. | Extreure dades actuals i antecedents per observar la tendència del sector per així entendre les possibles situacions a les quals s'enfronta actualment. |
| (Keckarovska, 2021) (Costello, 2017) | Dèficit de conductors transportistes. | Comprendre la tendència a partir de les dades obtingudes per indagar sobre el dèficit de transportistes que està patint l'economia espanyola. |
| (Freire, 2009) (Santamaría López, 2009) (Otero, 2020) | Relleu generacional | Comprendre quins són els objectius i motivacions dels joves a l'hora de cercar feina per entendre la manca de relleu generacional que pateix el sector del transport de mercaderies. |
| (Ordaz Castillo, et al., 2007) (Sánchez, 2020) (Berrones Sanz, 2017) | Condicions laborals | Comprendre la precarietat laboral, segons condicions, conciliació familiar, tipologia de ruta.. |
| (León-Ciliotta, 2021) (Maza, 2021) (Thörnquist, 2019) | Relleu nacional | Observar la nacionalitat dels conductors i els problemes que se'n poden derivar, sobretot arran de la crisi post Brexit. |
| (Salvagni, 2018) | Disparitat de gènere | Entendre la situació de disparitat de gènere del sector del transport de mercaderies. |

3. OBJECTIUS

La realització d'aquest treball i el seu estudi té com a objectius principals els següents;

- Esbrinar el perquè del gran dèficit de conductors de mercaderies per carretera a l'estat espanyol.
- Indagar sobre l'opinió de les persones del sector i de la població activa jove, sobre el dèficit de conductors de mercaderies per carretera a l'estat espanyol a partir de les enquestes.
- Proposar solucions pertinents per pal·liar la crisi de dèficit de conductors de mercaderies per carretera a l'estat espanyol, a partir de les enquestes d'opinió i la literatura prèvia.

Entenen com a propòsit general comprendre les problemàtiques que estan afectant el sector del transport de mercaderies per carretera i així poder reforçar les idees prèviament esmentades al marc teòric:

- Condicions laborals al sector del transport de mercaderies per carretera.
 - o Retribucions.
 - o Jornades laborals extenses.
 - o Perillositat al sector.
- Manca d'estudis com un dels catalitzadors de dèficit de relleu generacional.
- Imatge social del sector.

4. METODOLOGIA

Per tal d'entendre la situació i poder trobar possibles solucions a la crisi de falta de conductors a Espanya, es distingeixen dos nuclis o actors del conflicte; els treballadors del sector i els possibles nous participants d'aquest ofici.

La metodologia d'aquest estudi es basarà en la realització de dues enquestes, una dirigida a professionals del sector. I una altra dirigida a la població activa i jove, el segon gran grup protagonista d'aquest estudi.

D'aquesta manera s'obindrà l'estat actual del sector i una font d'informació directa dels professionals, sobre les seves idees i opinions que tenen dels temes tractats en aquest treball.

- Condicions laborals.
- Imatge del sector.
- Relleu generacional.

I, per altra banda, l'opinió sobre diferents àmbits relacionats amb l'ofici per part d'un número de gent jove escollida aleatòriament, tenint un compte la necessitat de procurar aconseguir respostes d'ambdós gèneres, per tal d'aconseguir una visió fundada de l'opinió sobre el biaix de gènere de l'ofici estudiat.

Per al sector professional s'enquestaran 50 conductors professionals de tot l'estat d'entre 18 a 65 anys, que estiguin en actiu i serà imprescindible que comptin amb el carnet C per tal d'assegurar que condueixen camions, fet necessari tenint en compte que les condicions laborals van molt relacionades amb les normatives de tacògrafs i convenis col·lectius.

La mostra de 50 conductors es basa en un mostreig intencional, a causa de l'especificitat dels enquestats per les seves possibilitats d'oferir informació profunda i detallada sobre l'assumpte d'interès de la investigació, a més la dificultat de poder contactar amb un número molt més elevat d'aquests. (Martínez-Salgado, 2011)

Per a l'enquesta a la població genèrica la mostra. La mostra s'ha obtingut partint de paràmetres probabilístics (Hernández-Sampieri, Fernández-Collado, & Baptista-Lucio, 2014). L'any 2022 la població d'entre 18 i 30 anys a Catalunya és de 1.080.000 persones. Si apliquem un marge d'error del 10% i un nivell de confiança del 95% obtenim una mostra de 98 persones, per tant, l'enquesta es realitzarà a 100 persones d'entre 18 i 30 anys de Catalunya. A més, es procurarà que hi hagi una correcta paritat de sexes per tal d'assolir una fotografia de la realitat actual tan fidedigna com sigui possible.

L'estructura de l'enquesta serà molt semblant a l'enquesta dels conductors professionals tractant temes molt relacionats amb la problemàtica del transport.

- Condicions laborals (sous i horaris).
- La necessitat dels estudis per al món laboral.
- Coneixement del sector del transport i les seves problemàtiques.

L'estudi de les enquestes permetrà esbrinar quina és la situació i l'opinió dels grups d'interès de l'estudi per tal de donar resposta als objectius prèviament plantejats.

5. RESULTATS

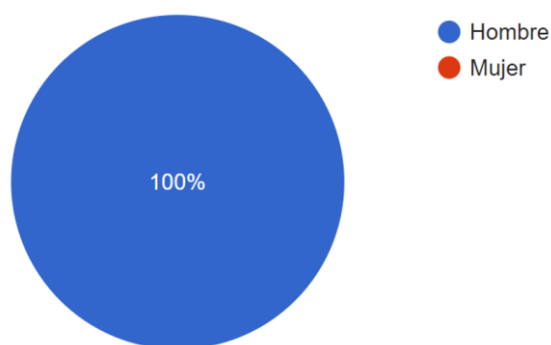
5.1 Resultats transportistes

Per a donar resposta als objectius fixats i tenint en compte la literatura prèvia, es va realitzar la una enquesta a professionals del sector. L'enquesta ha sigut resposta per personal del sector dels transportistes per carretera (camioners professionals) de tot Espanya.

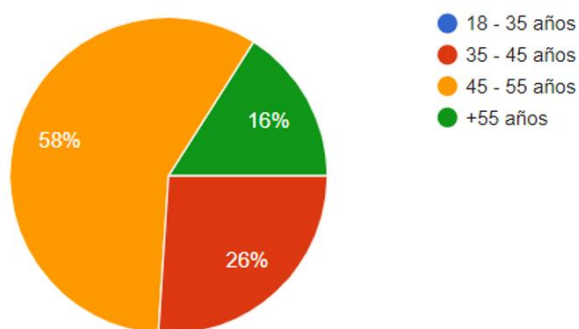
Aquesta enquesta estava formada per preguntes de selecció múltiple d'on s'ha pogut extreure'n un diagrama de sectors per percentatges. Per altra banda, s'han obtingut respostes varies de preguntes obertes que secunden les diferents opinions plasmades en aquest treball (Annex 1).

Primerament, s'ha preguntat per sexe i edat per discernir quin perfil de personal havien respost les enquestes. El resultat tant aclaparador com esperat. El 100% dels enquestats han sigut homes, el 74% majors de 45 anys, i el 16% majors de 55 anys. Conformant un perfil masculí i d'avançada edat en el sector. Cal destacar que no s'obté cap resposta de persones d'entre 18 i 35 anys, tot i ser la franja d'edat més gran, demostrant així la significativa necessitat de rejuveniment del sector.

Gràfic 7: sexe dels conductors professionals enquestats



Gràfic 6: edat dels professionals enquestats



Font: elaboració pròpia amb base a dades obtingudes del qüestionari aplicat als conductors professionals.

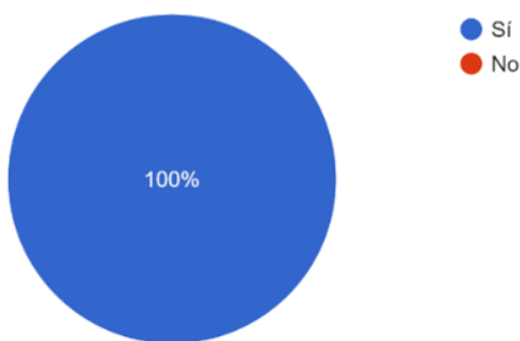
Pel que fa a condicions laborals, es plantegen dos grans eixos conflictius; les jornades laborals i la remuneració.

El 100% dels enquestats van manifestar tenir jornades laborals més extenses que la d'altres sectors i seguidament exposaven les seves jornades laborals:

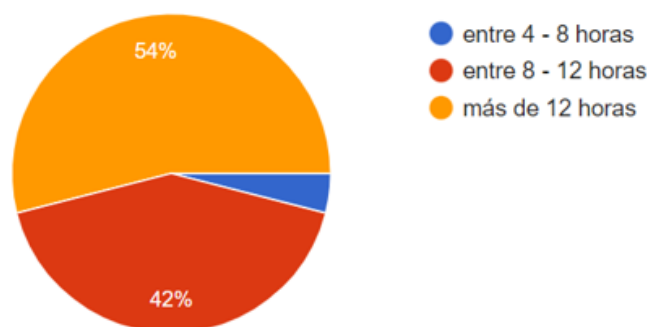
- El 54% tenen jornades laborals superiors a les 12h.
- El 42% tenen jornades laborals entre 8 i 12 hores.
- El 3,8% tenen jornades laborals d'entre 4 i 8 hores.

Els resultats reflecteixen una realitat colpidora, i és que els transportistes professionals treballen en un sector amb llargues jornades laborals, molt més que la d'altres.

Gràfic 9: Enquesta professionals del sector: Considera que la seva jornada laboral és més extensa que la de altres sectors?



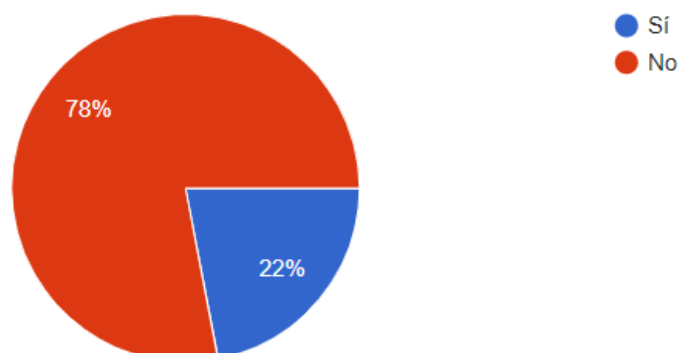
Gràfic 8: jornades laborals dels conductors professionals enquestats.



Font: elaboració pròpia amb base a dades obtingudes del qüestionari aplicat als conductors professionals .

Quan es fa referència a la remuneració, s'ha preguntat a els enquestats si consideren just el sou percebut, el resultat és el següent. El 78% dels enquestats consideren que el sector està injustament remunerat. La literatura prèvia ens mostra com en el sector del transport s'obtenen remuneracions notables. Però, tot i això els transportistes les consideren insuficients.

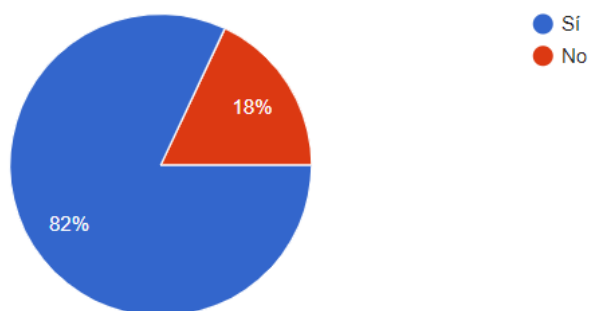
Gràfic 10: consideració dels conductors sobre si la seva remuneració és justa



Font: elaboració pròpia amb base a dades obtingudes del qüestionari aplicat als conductors professionals .

La conciliació familiar i social és un dels altres punts flacs en el sector del transport, i els resultats així ho defineixen. El 82% dels enquestats consideren que la seva feina, pot arribar a influir negativament a la seva conciliació familiar o a les seves relacions socials. Fet altament relacionat amb el tipus de feina, que com hem observat està generalment conformada per llargues jornades laborals.

Gràfic 11: Afectació negativa en la conciliació familiar i les relacions socials



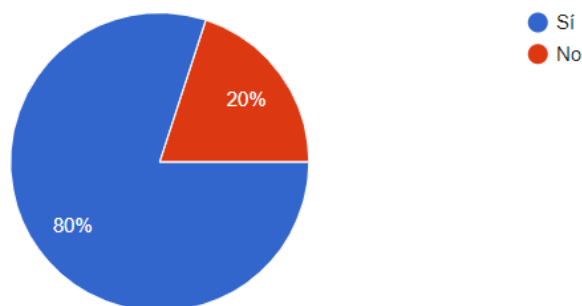
Font: elaboració pròpia amb base a dades obtingudes del qüestionari aplicat als conductors professionals .

Per altra banda, també es va estudiar l'àmbit de la perillositat, com un dels factors més necessaris i estudiats en la majoria de sectors. La literatura ens mostra aquest sector com un amb alta perillositat, ja sigui per robatoris, accidents de trànsit, tractament amb matèries pesants o perilloses, etc.

La resposta del sector ha anat en la mateixa línia de les afirmacions anteriors, el 80% considera que el sector del transport de mercaderies perilloses, és un sector amb perillositat, i en destaquen 3 motius relacionats amb accidents laborals:

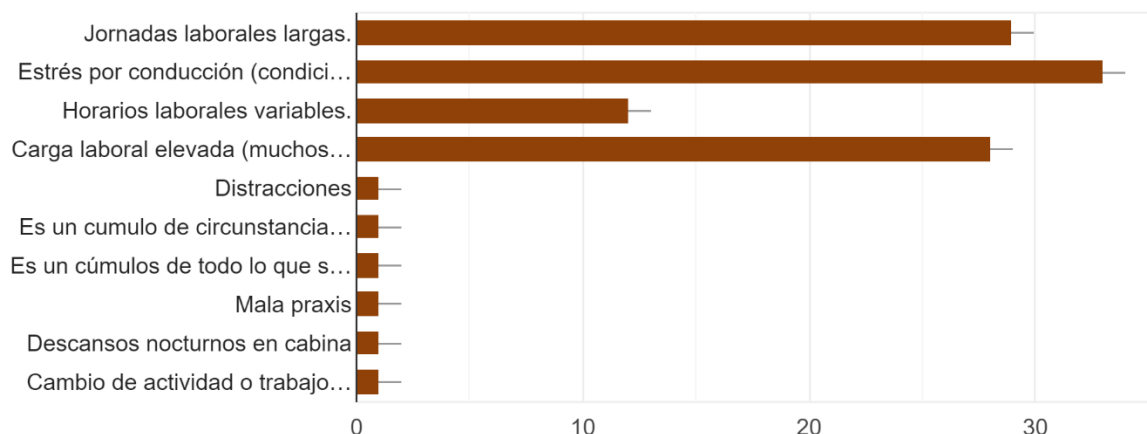
- Jornades laborals extenses.
- Estrès per conducció (estat de la via, trànsit, meteorologia).
- Carrega laboral elevada.

Gràfic 12: Perillositat del sector



Font: elaboració pròpia amb base a dades obtingudes del qüestionari aplicat als conductors professionals .

Gràfic 13: Factors relacionats amb la perillositat del sector.

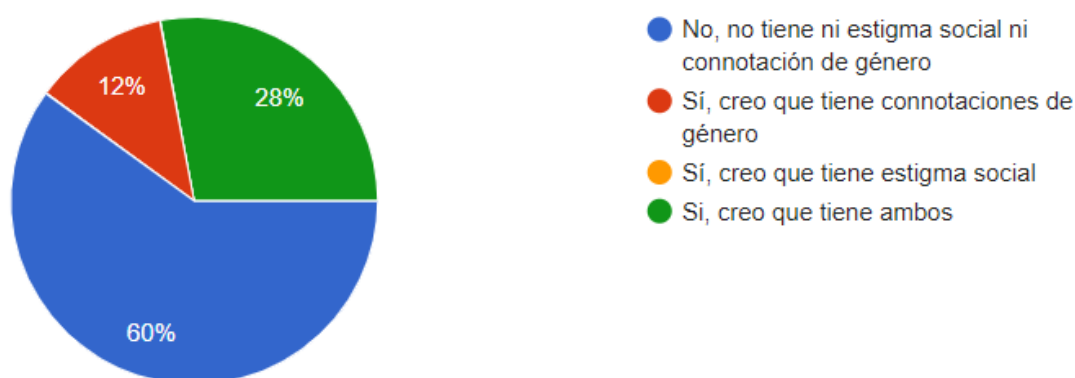


Font: elaboració pròpia amb base a dades obtingudes del qüestionari aplicat als conductors professionals .

Un altre àmbit del sector del transport amb alta controvèrsia, és la de la imatge que desprèn vers la societat. A la pregunta de si els professionals consideren que la imatge desprèn algun tipus de connotació de gènere o estigma social el resultat és sorprenent. El 60% dels enquestats consideren que la feina de transportista no té connotacions de gènere o estigma social. El 12% considera que sé que té connotacions de gènere i el 28% consideren que en tenen ambdues.

D'aquest resultat se'n desprèn una tercera idea, tan sols el 38% dels enquestats consideren que hi ha connotacions de gènere al sector, dada que, xoca amb la realitat, on el 100% dels professionals que han respost formen part del gènere masculí.

Gràfic 14: Connotació de gènere i estigma social

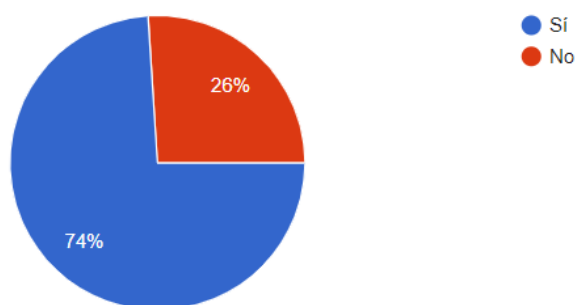


Font: elaboració pròpia amb base a dades obtingudes del qüestionari aplicat als conductors professionals .

Les barreres d'entrada són un altre fet preocupant per al relleu del sector, considerant que els joves tenen menys oportunitats per accedir al sector amb majors barreres d'entrada, ja que solen partir de rendes baixes i pocs estalvis, observem que, el 74% opinen que el sector té algun tipus d'aquestes barreres, ja sigui per costos de llicències, costos de vehicle...

Aquest fet es mostra preocupant i un dels fets que, segons la literatura, creen aquesta greu mancança de relleu generacional al sector.

Gràfic 15: existència de barreres d'entrada al sector



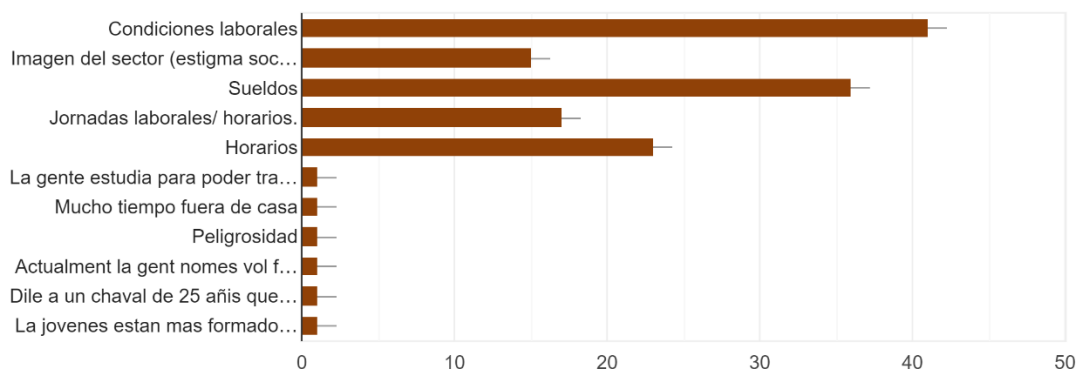
Font: elaboració pròpia amb base a dades obtingudes del qüestionari aplicat als conductors professionals.

Per últim, es va posar èmfasi a la problemàtica clau del sector, el relleu generacional, es va preguntar als conductors professionals, quins motius creien que existien, que donessin resposta a aquest problema. Coincideixen en tres motius principals:

- Les condicions laborals
- Els sous.
- Els horaris laborals.

Cal destacar que el motiu més recolzat són els horaris laborals (jornades + horaris), demostrant així, com ens mostra la literatura, sent una de les variables claus a l'hora d'escollir feina entre els joves, juntament amb les condicions y els sous.

Gràfic 16: motius de la manca de relleu generacional



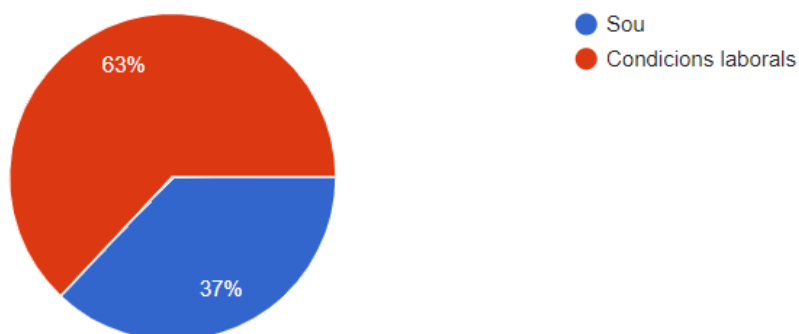
Font: elaboració pròpia amb base a dades obtingudes del qüestionari aplicat als conductors professionals.

5.2 Resultats població activa (18 – 30 anys)

La segona enquesta dirigida a la població activa d'entre 18 – 30 anys, pretén entendre quines motivacions mouen els joves a l'hora de cercar feina, i quines conclusions se'n poden extreure per a donar resposta a la manca de relleu generacional al sector del transport de mercaderies per carretera. La tipologia de recollida de resultats es realitza mitjançant diagrames de sectors per percentatges i respostes de preguntes obertes (Annex 2).

Relacionat amb el sou i les condicions laborals, als inicis de l'entrada al món laboral, el 63% dels enquestats consideren més importants les condicions laborals que no pas el sou, mentre que un 37% és a l'inrevés.

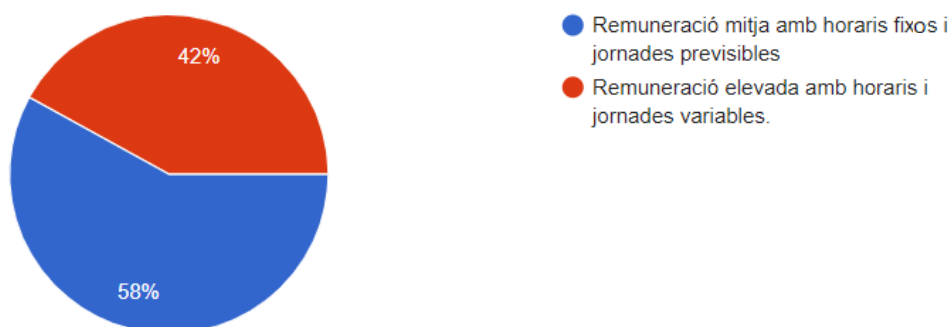
Gràfic 17: sous i condicions laborals



Font: elaboració pròpia amb base a dades obtingudes del qüestionari aplicat a població activa (18 – 30 anys).

Per altra banda, observem un mateix patró al moment de preguntar sobre la correlació entre sou i jornada laboral. El 58% prefereixen una remuneració mitjana amb horaris fixos i jornades previsibles, mentre que el 42% consideren millor una remuneració elevada amb horaris i jornades variables, resultats totalment relacionats amb l'anterior pregunta.

Gràfic 18: remuneració i horaris

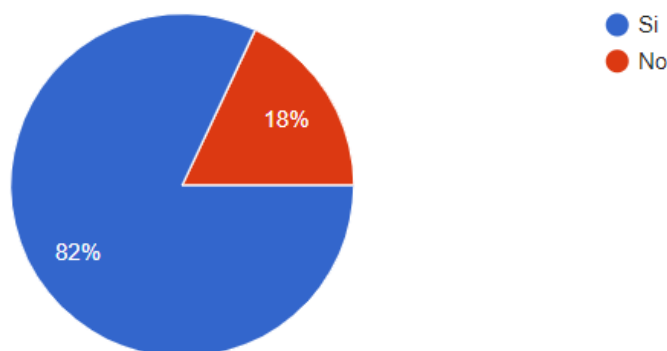


Font: elaboració pròpia amb base a dades obtingudes del qüestionari aplicat a població activa (18 – 30 anys).

Seguidament, s'estudia la relació entre els estudis i la feina, com a eix correlatiu a la realitat laboral dels joves d'avui en dia.

El 82% dels enquestats han cursat o estan cursant alguna especialització ja sigui en forma de grau, formació professional... per tant, visualitzem que una gran part dels joves en més o menys grau d'estudis, cursen alguna classe d'especialització.

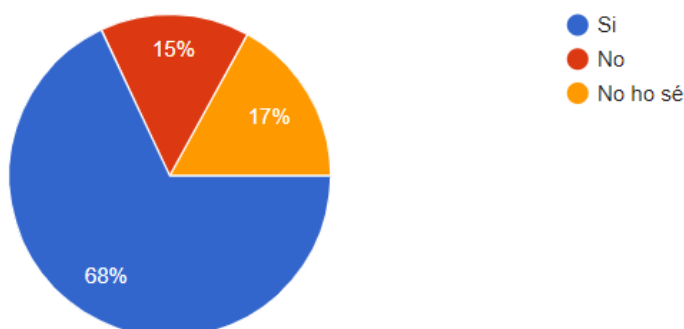
Gràfic 19: estudis i especialització dels enquestats



Font: elaboració pròpia amb base a dades obtingudes del qüestionari aplicat a població activa (18 – 30 anys).

Tot seguit, es va preguntar sobre si el futur laboral estava o estaria lligat a l'especialització cursada. El 68% dels enquestats van contestar que sí, mentre que el 15% van contestar que no. D'aquesta manera es mostra una relació estreta entre els estudis cursats i l'ofici buscat.

Gràfic 20: Lligam entre estudis i feina

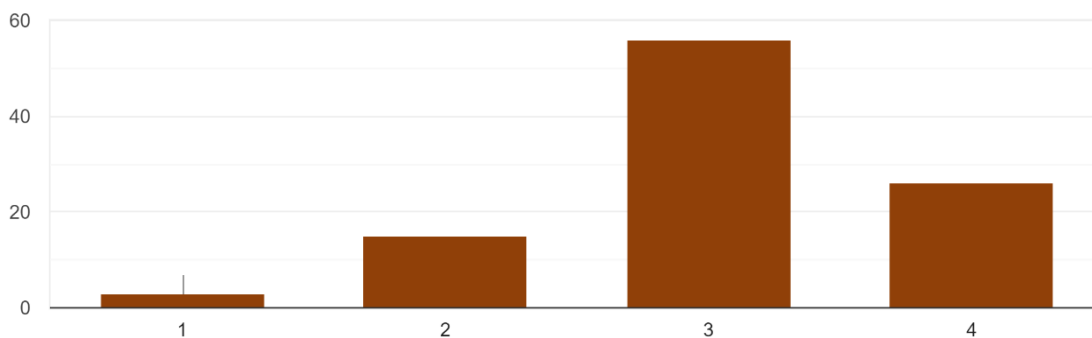


Font: elaboració pròpia amb base a dades obtingudes del qüestionari aplicat a població activa (18 – 30 anys).

Un cop vist el perfil dels enquestats, observem quin és el grau necessitat que, segons els joves, tenen els estudis abans d'accedir a un sector laboral. El 56% dels enquestats consideren necessari els estudis previs abans de realitzar una feina i el 26% ho consideren com a molt necessari, d'aquí podem extrapolar un tercer resultat, on se'n exposa que el 82% dels joves enquestats consideren, en més o menys mesura, una necessitat d'estudis prèvia a treballar.

Per tant, aquí observem una de les variables més significatives entre la relació dels joves i el món laboral, que són la necessitat d'estudiar per a algun poder treballar d'un ofici.

Gràfic 21: necessitat estudis per a la feina

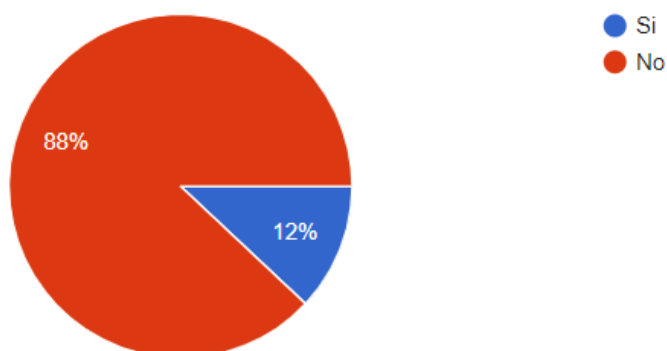


Font: elaboració pròpia amb base a dades obtingudes del qüestionari aplicat a població activa (18 – 30 anys).

Per últim, i seguint amb la línia de la correlació entre els estudis i la feina, es va preguntar als enquestats sobre si tenien coneixença de l'existència d'algun estudi relacionat amb el transport de mercaderies per carretera. El 88% dels enquestats responen no tenir coneixença de cap estudi relacionat amb el transport de mercaderies per carretera.

Aquesta variable és altament preocupant tenint en compte, la correlació que donen els joves vers els estudis i la feina.

Gràfic 22: coneixença d'estudis relacionats amb el sector

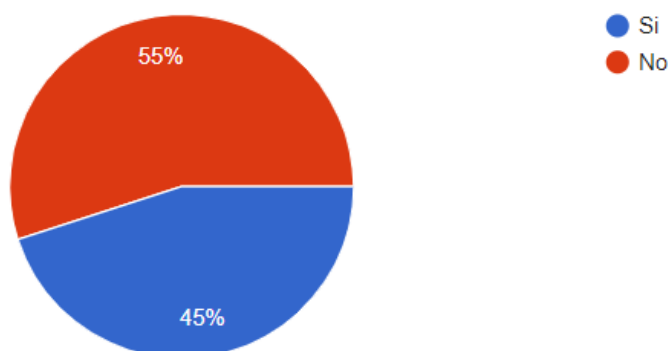


Font: elaboració pròpia amb base a dades obtingudes del qüestionari aplicat a població activa (18 – 30 anys).

Un cop analitzat la variable estudi – ofici. Es va indagar sobre el coneixement del sector entre la població jove.

El 55% dels enquestats diuen estar familiaritzats amb el món del transport de mercaderies per carretera, i el 45% afirmen no conèixer o no estar familiaritzat amb el món del transport de mercaderies per carretera.

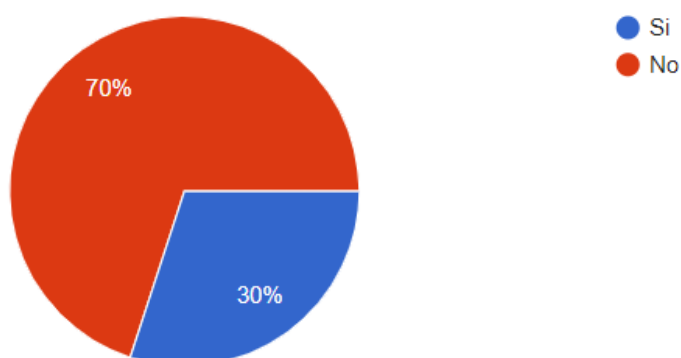
Gràfic 23: Coneixença del sector



Font: elaboració pròpia amb base a dades obtingudes del qüestionari aplicat a població activa (18 – 30 anys).

Seguidament i per saber si la gent jove és coneixedora d'algú jove que treballi al sector, tan sols el 30% manifesten conèixer algú menor de 30 anys que es dediqui o es vulgui dedicar a ser transportista. Aquesta dada es mostra preocupant tenint en compte que tothom pot arribar a conèixer algú de gairebé tots els sectors.

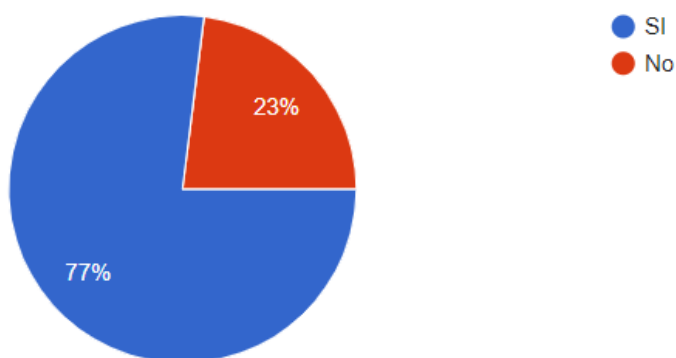
Gràfic 24: coneixement d'alguna persona menor de 30 anys del sector



Font: elaboració pròpia amb base a dades obtingudes del qüestionari aplicat a població activa (18 – 30 anys).

Pel que fa a l'estigma social o les connotacions de gènere que poden trobar els joves sobre l'ofici de transportista la resposta es sorprenen, ja que el 77% dels enquestats consideren aquest sector com estigmatitzat o amb connotacions de gènere. Aquesta dada es mostra interessant tenint en compte si es compara amb els resultats obtinguts a l'enquesta dels professionals (Gràfic 14), on el 60% dels enquestats consideraven que no hi havia estigmatització social o connotacions de gènere al sector, fet que xoca directament amb l'opinió dels més joves.

Gràfic 25: connotació de gènere i estigma social

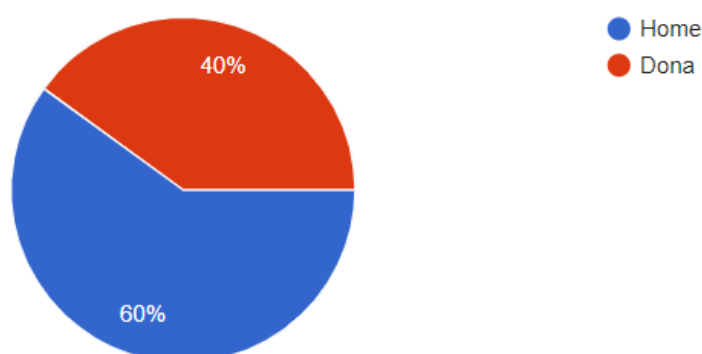


Font: elaboració pròpia amb base a dades obtingudes del qüestionari aplicat a població activa (18 – 30 anys).

El 40% dels enquestats han resultat ser dones, aquestes se'ls va demanar que si consideraven el món del transport com a un sector amb connotacions masculines, les respostes i opinions obtingudes dibuixen el marc d'un sector masculinitzat, amb comportament i accions típicament atribuïdes al sexe masculí.

La majoria de respostes es refereixen o culpen d'aquesta situació a una realitat històrica, y a una manca de referents femenins al sector que, tot i que amb els anys ha anat canviant, no ho ha fet amb la mateixa solidesa que en altres sectors. Això l'ha portat a ser un sector molt estigmatitzat en aquest sentit, convertint-se en un ofici, històricament, poc atractiu per al sexe femení.

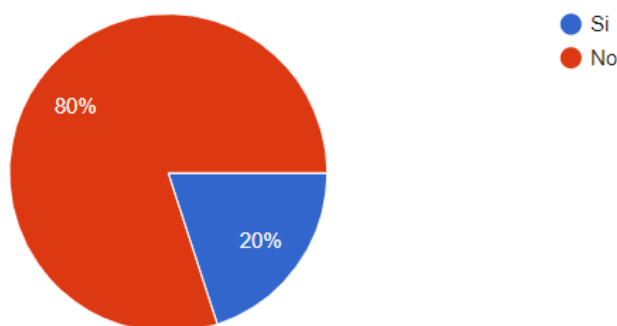
Gràfic 26: Sexe enquestats



Font: elaboració pròpia amb base a dades obtingudes del qüestionari aplicat a població activa (18 – 30 anys).

Finalment, l'última variable analitzada a l'enquesta és, l'interès o la possibilitat d'acabar formant part del món del transport de mercaderies per carretera. El resultat mostra que el 80% dels enquestats no es plantejarien dedicar-se o formar d'aquest sector. Una dada altament preocupant tenint en compte la necessitat urgent que té aquest sector per obtenir relleu generacional.

Gràfic 27: Possibilitat de dedicar-se al món del transport



Font: elaboració pròpia amb base a dades obtingudes del qüestionari aplicat a població activa (18 – 30 anys).

A banda, es va demanar que exposessin els motius per als quals formarien o no part d'aquest sector, segons el que va argumentar la gran majoria (no formarien part del sector) s'han pogut deduir 5 grans variables (Annex 2):

- Moltes hores de feina.
- Sector poc atractiu, per a tenir un desenvolupament professional o per gustos personals.
- Males condicions laborals.
- Sols no prou alts per compensar les condicions (jornades laborals, conciliació familiar i social, duresa de l'ofici...).
- Haver cursat estudis per a altres sectors.

6. CONCLUSIONS

El sector del transport de mercaderies per carretera viu una situació de crisi molt important. Mentre que les dades apunten a un augment de la demanda del transport i així ho apunta el món globalitzat en el qual vivim, la mitjana d'edat dels conductors es troba pel voltant dels 50 anys. La necessitat d'atraure nous treballadors per cobrir aquest dèficit, és imperativa. Però per a revertir aquesta situació el sector s'ha de mostrar més atractiu. Les condicions laborals han de millorar.

Cal que els sous augmentin i siguin concordants amb el sacrifici que demanda el sector, i aquest és un dels punts més demandats tant pel personal actual com dels joves que hi vulguin accedir, com s'ha observat les remuneracions, tot i no ser baixes, acaben sent insuficients i no compensen l'ofici, una pujada de sou generalitzada augmentaria l'atractiu del sector, atraient nous treballadors.

Molt lligat amb això, existeix una gran problemàtica amb les jornades laborals, com s'ha observat en estudis previs i a les enquestes, les jornades laborals dels transportistes són molt més llargues que la de altres oficis, arribant a les dotze hores, o inclús i això sumat a horaris variables i inclús a la necessitat de dormir fora de casa, converteixen l'ofici en un ofici precaritzat i a més, poc atractiu pels joves, que, com ens mostra la literatura i les enquestes, prevalen bastant les condicions i els horaris.

Els joves busquen feines amb horaris estables que els permetin poder conciliar la seva vida laboral amb la seva vida personal, la idea de "viure per treballar", que és el que el sector del transport acaba proposant, és un estil de vida desfasat i propi d'anys passats. Acaba sent complicat voler dedicar-se a un ofici, sabent que quan s'és jove et limitarà les teves relacions socials, hobbies, etc. I en el moment de voler formar una família, acabarà creant un problema de conciliació, tenint en compte que avui en dia, les dones, tenen carreres professionals com els homes, i que, per tant, la idea de "mestressa de casa" queda desfasat, per tant, complica les tasques de responsabilitat tant afectiva com de cura de la família.

És per això que cal buscar una altra proposta, que s'adapti més a la realitat actual, amb jornades més reduïdes, de 8 hores, i amb horaris previsibles. D'aquesta manera també s'aconseguirà adaptar-se millor a les voluntats de nous relleus del sector.

Com s'ha observat una altra motivació dels joves al moment d'entrar al mercat laboral són els estudis previs. La gran majoria de joves a l'acabar els estudis obligatoris opten per iniciar una especialització que com es considera tant a la literatura com a les enquestes acaba sent un eix fonamental i necessari al moment d'escollir feina.

Per tant, la realitat d'avui en dia, on els joves estudien, i escullen els estudis per a dedicar-s'hi, ens demostra que perquè un ofici tingui entrada de nous relleus, necessita poder ser estudiat. En el cas del sector del transport de mercaderies perilloses no només hi ha una molt pobre oferta acadèmica sinó que aquesta, com se'ns demostra a les enquestes, és pràcticament desconeguda per als joves.

Cal fer una inversió en millorar els estudis, publicar-los i augmentar-ne l'oferta, si no, la problemàtica no es podrà resoldre. I no només cal invertir a millorar l'oferta acadèmica, sinó que també cal ajudar a subvencionar tots els permisos i carnets necessaris per a la realització de la feina, que acabant formant barreres d'entrada per a molta gent. D'aquesta manera, l'entrada de nous joves serà més natural com la de molts altres sectors.

La imatge del sector és un terme altament complicat d'analitzar, ja que, per una banda, comptem amb l'opinió de professionals del sector, on no queda del tot definida la seva postura o opinió vers aquest fenomen, però, per altra banda, la literatura, l'imaginari col·lectiu i les opinions de les persones joves enquestades, s'ostenten que l'ofici de transportista, porta penjant l'etiqueta de sector masculinitzat (tenint en gran consideració l'opinió de les dones enquestades), relacionat amb la precarietat i inclús amb l'absència.

Aquesta discernència entre les opinions del sector, i la de la resta dels enquestats i estudis previs, pot estar estretament relacionada amb factor d'edat, tenint en compte que la mitjana d'edat de les persones del sector ronda els 50 anys, pot crear tarannàs d'opinió que arribin a dificultar l'entesa del que vol dir un sector masculinitzat, o si més no, no acabar d'entendre el que suposa una connotació de gènere en un espai laboral, tenint en compte que el 98% de la plantilla està conformada per homes.

Les connotacions de gènere també estan molt relacionades amb l'estigma social d'aquest sector, el fet que històricament no hi hagi hagut dones dedicades a aquest ofici, és degut, entre d'altres motius, a una relació del sector amb males condicions laborals; horaris extensos, jornades fora de casa, conciliació familiar complicada, i perillositat per ser un sector amb molta demanda física.

Tots aquests factors es converteixen també, en inhibidors de l'atracció laboral per a molts interessats, cal valorar com es planteja la feina, si existeixen altres tipus de solucions que pal·liïn aquestes situacions.

Cal replantejar el transport d'una forma estructural, les jornades han de reduir-se i tornar-se previsible, actualment amb l'aparició de mitjans de transport multimodals, existeixen solucions per a poder utilitzar diversos mètodes de transport. Per altra banda, cal començar a entendre el transport com a peça clau dins de la cadena de subministrament, i donar-li el valor necessari, per tal d'igualar les condicions laborals amb la dels altres sectors econòmics, i si cal, reformar els preus per a donar una justa compensació.

7. BIBLIOGRAFÍA

- Beilock, R. (2005). *Are We Running Out of Truck Drivers?* Gainesville: FL: Department of Food and Resource Economics, Institute of Food and Agricultural Sciences, University of Florida IFAS Extension.
- Bernal García, J. J., Martínez María-Dolores, S. M., & Sánchez García, J. F. (2003). *LOGÍSTICA EN EL E-COMMERCE. MODELOS DE PEDIDO Y COSTE DE ENTREGA*. Universidad Politécnica de Cartagena.
- Berrones Sanz, L. (2017). Choferes del autotransporte de carga en México: investigaciones sobre condiciones laborales y la cadena de suministro. *Transporte y Territorio*, 251-266.
- Bjerklie, S. (2019). *Shortage of Truck Drivers Impacts Industry*. The Northern Logger.
- Boletín oficial del Estado, 172. (20 de Julio de 2005). *Ley 17/2005, de 19 de julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto articulado de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial*. Obtenido de boe.es: <https://www.boe.es/eli/es/l/2005/07/19/17>
- Carbó Coll Batallé. (22 de Abril de 2020). *La importancia del transporte de mercancías en la economía española*. Obtenido de jcarbo.com: <https://jcarbo.com/es/importancia-transporte-mercancias-economia-espanola/>
- CCMA. (08 de Juny de 2019). *Formar-se com a conductor professional a cost zero i sortir amb ofertes de feina sota el braç*. Obtenido de ccma.cat: <https://www.ccma.cat/324/formar-se-com-a-conductor-professional-a-cost-zero-i-sortir-amb-ofertes-de-feina-sota-el-brac/noticia/2927351/>
- Cope. (02 de Octubre de 2021). *¿Por qué los ingleses se han quedado sin camioneros?* Obtenido de cope.es: https://www.cope.es/actualidad/sociedad/noticias/por-que-los-ingleses-han-quedaado-sin-camioneros-20211002_1529806
- Costello , B. (2017). *TRUCK DRIVER SHORTAGE ANALYSIS 2017*. American Trucking Associations.
- Datos Macro. (2019). *Datos Macro (2019). PIB España*. Obtenido de datosmacro.expansion.com: <https://datosmacro.expansion.com/pib/espana?anio=2019>
- DGT. (01 de Marzo de 2022). *RENOVACIÓN DE PERMISOS Y LICENCIAS DE CONDUCIR PRÓXIMO A CADUCAR*. Obtenido de sede.dgt.gob.es: <https://sede.dgt.gob.es/es/permisos-de-conducir/obtencion-renovacion-duplicados-permiso/renovacion-permiso-licencia/index.shtml>

- Díaz Fuentes, D. (2014). *Transporte y Logística en la Economía Mundial*. Cornell University & Universidad de Cantabria.
- El Mercantil. (24 de 10 de 2021). *Escasez de conductores profesionales en Europa durante 2020*. Obtenido de elmercantil.com: <https://elmercantil.com/indicador/escasez-de-conductores-profesionales-en-europa-durante-2020/>
- Freire, M. (2009). *Los jóvenes y la flexibilidad laboral*. Observatorio Ocupacional, Universidad de La Coruña.
- Godoy, M. (14 de Març de 2021). La pandemia da alas al comercio online en España: es el país donde crece a mayor velocidad y el número de transacciones marcaron récord durante los meses del confinamiento. *Business insider*.
- González Cancelas, N. (2016). *Presentación: transporte y logística*. Revista Transporte y Territorio.
- Hazael Torres Castañeda, D. (2012). *Comercio electrónico*.
- Hernández-Sampieri, Fernández-Collado, & Baptista-Lucio. (2014). *Selección de la muestra*. México: McGraw-Hill.
- Iforma Servicios Educativos. (2021). *CAP Profesionales del transporte*. Obtenido de Iforma.es: <https://curso-cap-continuo.iforma.es/curso-cap>
- INE. (2021). *Transporte de mercancías por carretera y servicios de mudanza (Grupo 494 CNAE-20): por desglose de la cifra de negocios según los servicios prestados y tramos de ocupación*. Obtenido de ine.es: <https://www.ine.es/jaxi/Datos.htm?tpx=48688#!tabst-tabla>
- ITENE; GLOBALOG. (2014). *Guía para ser más competitivos a través de la logística*. ITENE (Instituto Tecnológico del Embalaje, Transporte).
- Keckarovska, V. (2021). *EUROPEAN DRIVER SHORTAGES*. Transport Intelligence.
- León-Ciliotta, R. (2021). *¿La Navidad en entredicho? Adaptándonos a unas fiestas pospandemia*. OBS, Business School.
- Martínez-Salgado, C. (2011). *El muestreo en investigación cualitativa. Principios básicos y algunas controversias*. Universidad Autónoma Metropolitana (Xochimilco).
- Maza, C. (10 de Marzo de 2021). *Reino Unido teme una Navidad apocalíptica*. Obtenido de larazon.es: <https://www.larazon.es/internacional/20211003/55fdudb525gd3opykd2h227iai.html>
- Ministerio de Educación y Formación Profesional. (01 de Marzo de 2022). *Registro Estatal de Centros Docentes no Universitarios (RCD)*. Obtenido de educacion.gob.es:

https://www.educacion.gob.es/centros/buscar.do?shortcut=1&codaut=00&codprov=00&ssel_natur=0&comboniv=141&combofam=120112&textofamilia=TRANSPORTE%20Y%20MANTENIMIENTO%20DE%20VEH%cdCULOS&comboens=12111204&textoensenaanza=Conducci%3n%20de%20Veh%edculos%20de%2

Ministerio de Fomento. (2018). *Obsevatorio social de transporte por carretera*.

Ministerio de Igualdad . (2010). *Ministerio de Igualdad. (2010). Conciliación de la vida laboral, familiar y personal*. Ministerio de igualdad.

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. (2021). *Observatorio de mercado del transporte de mercancías por carretera*.

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenga urbana. (2022). *Nota metodológica de la encuesta de transporte de mercancías por carretera*. Obtenido de mitma.gob.es: <https://www.mitma.gob.es/informacion-para-el-ciudadano/informacion-estadistica/transporte/transporte-de-mercancias-por-carretera/nota-metodologica-de-la-encuesta-de-transporte-de-mercancias-por-carretera#uno>

Ordaz Castillo, E., Maqueda Blasco, J., Silva Mato, A., Angel, A., David , P., & Olmedo Monje, O. (2007). *Salud y Condiciones Salud y Condiciones de Trabajo en el de Trabajo en el Transporte de Transporte de Mercancías por Mercancías por Carretera Carretera*. Instituto de Salud Carlos III, Escuela Nacional de Medicina del Trabjao.

Otero, A. (13 de Noviembre de 2020). *La DGT reduce la edad mínima para conducir camiones y autobuses, pero con condiciones*. Obtenido de Motorpasion.com: <https://www.motorpasion.com/seguridad/dgt-reduce-edad-minima-para-conducir-camiones-autobuses-condiciones>

Salvagni, J. (2018). *Female truck driver: a journey of gender, work, and identity discussions*. Porto Alegre: Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

Sánchez, J. (2020). *El transporte de mercancías por carretera en españa: situación y perspectivas*. . Universidad Nacional de Trujillo.

Sancho, M. (2020). *Factores psicosociales que afectan a los conductores de transporte de mercancías por carretera de larga distancia*. Valladolid: Universidad de Valladolid, Grado en Realciones Laborales y Recursos Humanos.

Santamaría López, E. (2009). *Jóvenes y precariedad laboral: trayectorias laborales por los márgenes del empleo*. Área de Psicología y Ciencias de la Educación, Universitat Oberta de Catalunya.

Sepúlveda, L., & Valdebenito, M. (2019). *¿Estudiar para trabajar? Transición educativa-laboral de los egresados de la Educación Técnico Profesional en Chile*. Santiago, Chile: Universidad Alberto Hurtado.

- Statista. (2022). *Evolución del número de trabajadores fallecidos dentro del sector del transporte terrestre durante la jornada laboral en España entre 2004 y 2018*. Obtenido de <https://es.statista.com/>: <https://es.statista.com/estadisticas/1023701/muertes-en-jornada-dentro-del-sector-del-transporte-terrestre-espana/>
- Thörnquist, A. (2019). *Truck Drivers in the Grey Area between Employment and Self-employment: Swedish Experiences*. Tübingen: Research Institute for Work, Technology and Culture.
- TransporteProfesional.es. (13 / Diciembre / 2021). *Brexit: la falta de conductores causa estragos*. Recollit de TransporteProfesional.es: <https://www.transporteprofesional.es/noticias-actualidad-transporte-logistica/transporte-de-mercancias/brexit-la-falta-de-conductores-causa-estragos>
- Unión Europea. (2006, 20 de diciembre). *Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo*. Boletín Oficial del Estado.
- Useche, S., Alonso, F., Cendales, B., & Llamazares, J. (2021). *More Than Just "Stressful"? Testing the Mediating Role of Fatigue on the Relationship Between Job Stress and Occupational Crashes of Long-Haul Truck Drivers*. *Psychol Research Behavior Management*.
- Web.gencat. (1 de Marzo de 2022). *Certificado de Aptitud para Conductores Profesionales (CAP)*. Obtenido de [web.gencat.cat](https://web.gencat.cat/es/tramits/tramits-temes/Certificat-daptitud-per-a-conductors-professionals-CAP.-Conductors): <https://web.gencat.cat/es/tramits/tramits-temes/Certificat-daptitud-per-a-conductors-professionals-CAP.-Conductors>

8. ANNEXOS

8.1 Annex 1.

Enquesta professionals del sector, preguntes de resposta oberta (escrit literal obtingut de les enquestes)

| ¿Cree usted que el sector del transporte está justamente remunerado? |
|--|
| Meten las dietas como parte del salario. NO pagan extras las horas de más. No pagan las dietas de forma suficiente. El no estar con la familia no se puede remunerar. Por poco menos hay otros trabajos con jornadas mejor definidas |
| Son muchas horas |
| Las empresas nunca se ajustan ni pagan lo que estipula el convenio, |
| No está suficientemente valorado ni compensado el trabajo y las horas con el sueldo |
| Estamos cobrando lo mismo desde hace años |
| Estamos muy mal consideramos mal pagados es un trabajo penoso . |
| Muchas empresas pagan una cantidad en función de los km recorridos pero todas las horas de espera , cargas,descargas,horas en taller para mantenimientos o reparaciones, paralizaciones por restricciones de circulación, traslados en ferry, es decir, todo aquel tiempo que el chófer está presente pero sin km no está remunerado y creo que esto no ocurre en ningún otro sector ,ya que cualquier profesional factura por su tiempo de trabajo. |
| Deberían de estar las horas extras y los festivos pagados como marca convenio |
| Se debecumplir convenio |
| Es una profesión que no está valorada ni respetada |
| Mal pagados. En general dietas, horas, pagas, etc.. |
| Muchas horas de trabajo y muchas responsabilidades |
| Porque siempre ha sido un sector de mucho trabajo sacrificio y horas |
| Si dicen que el máximo son 12 horas por qué en el sector se a dejado siempre hacer 15 de disponibilidad ? 3 veces a la semana se dobla una jornada normal que son 8 normal que no quiera nadie estar en el transporte ,y menos gente que va a estar interesada . |
| Per competencies deslleial. Gent que està fora del sector i et fa la competència sota-preus de mercat, llavors tu no pots pagar a un xofer el que li correspondria. |
| En relación con otros sectores(jornada de 8 horas) +horas extras,perdemos dinero |
| No creo que la remuneración esté en consonancia con la responsabilidad y con la excelencia y disponibilidadque se nos exige |
| Por el horario realizado, cuando un transportista esta fuera de casa mas de un día, ese transportista esta las 24h al servicio de la empresa, dicho sea, tieneque salvaguardar la mercancia y su vehiculo. |
| Poc pagat |
| Se paga el salario base y algún plus pero no se llega al jornal que se debería cobrar según convenio |

| |
|---|
| La mayoría de empresas pagan por debajo del convenio establecido por la patronal, gobierno y sindicato. |
| Los salarios llevan 10 años de atraso |
| No se cobran las horas extras |
| Son muchas horas de trabajo para los sueldos que se están pagando, se está remunerando igual que hace 15 años |
| X k no está remunerado |

| |
|--|
| ¿Cree usted que el trabajo de transportista (jornadas laborales, horarios, etc.) pueden llegar a influir negativamente en su conciliación familiar o sus relaciones sociales? |
| No todo está pagado con dinero. Cuanto vale no ver a tu familia diez o 15 días? Cuanto vale no tener tiempo para tu ocio? |
| No tenemos demasiado tiempo para estar con la familia |
| Estás de lunes a viernes fuera de casa y el fin de semana estás tan cansado que no tienes tiempo para dedicárselo a tu familia |
| No hay tiempo para una vida familiar ya que muchas veces hay que estar fuera de casa |
| No puedes hacer vida normal |
| La gente que estamos en este trabajo por desgracia no hemos disfrutado de nuestra familia ni hemos visto crecer a nuestros hijos perdemos el contacto con nuestros amigos y además está muy mal pagado |
| Si estás en la carretera no puedes estar en casa para atender a los tuyos. |
| Es difícil conciliar cuando no se puede planificar un horario debido a gran cantidad de variables que se producen durante la jornada laboral y que pueden repercutir en un alargamiento no previsto de la jornada. |
| Por que apenas ahí tiempo libre |
| Falta de tiempo |
| El porcentaje de camioneros separados es muy alto a mi parecer conozco un montón y no me extraña porque las mujeres padecen lo mismo que nosotros. Tienen que hacerse cargo de los hijos solas a veces salir solas con amigos el cansancio te pone de mal humor y a veces no quiere salir pagándolo tu pareja los amigos te dicen siempre estás trabajando no tienes horarios tienes que organizarte hasta para ir al médico a veces sienta muy mal a los jefes de tráfico porque les destrozas la marcha no tienes tiempo para hacer deporte porque llegas muy cansado . Realizar una actividad unos horarios es imposible nunca sabes a qué hora vas a llegar a casa |
| En un pasado, me iba a trabajar cuando mis hijos estaban en la cama y cuando regresaba de trabajar y sé había acostado , es una lástima fue así |
| Te pasas más tiempo trabajando que en casa con tu familia e hijos, que eso concluye en una negatividad |
| Cansancio |
| Si la jornada laboral és extensa és impossible fer conciliacio familiar I tot el que això suposa. |
| Es prácticamente imposible conciliar la vida familiar con la laboral |

| |
|--|
| No hay tiempo para dedicar a la familia te conviertes en un extraño |
| Estas mucho tiempo fuera de casa y no puedes hacer vida conyugal. |
| Cansancio |
| No se tiene vida social ni familiar por culpa de los excesos de horas de trabajo |
| Por la cantidad de horas que se dedica a la conduccion y horas presenciales. |
| No hay tiempo para la familia. Ni para hacer vida social.... |
| 12 horas dedicadas al camion, poco tiempo libre |
| Muchas horas en el trabajo y pocas libre. |
| X k estás poco tiempo en casa |

| |
|--|
| ¿Cree usted que el sector del transporte es un sector peligroso, refiriéndonos a accidentes laborales? (robos, accidentes, tratamiento con materias peligrosas...) |
| Mas peligro que otros trabajos |
| Estamos expuestos a muchos riesgo |
| Ahora son muy frecuentes los robos de gasoil y de la carga con lo cual se convierte en vigilante de tu propia mercancía |
| Accidentes averías esperas y robos los más comunes |
| Estás en manos de los demas |
| No tenemos prácticamente aparcamiento seguro para descansar. |
| Estar en la carretera aumenta tu riesgo de tener accidentes. |
| Además del propio riesgo inherente al tráfico, no se suele tener en cuenta que los descansos nocturnos realizados en cabina repercuten negativamente en el estado físico y mental, (espacio reducido, calor, ruidos nocturnos de otros camiones, aburrimiento , mala alimentación, etc) es como si a un administrativo le obligarán a dormir en el suelo de la oficina tras 12 horas frente al ordenador. |
| Robos y exposición a peligro |
| Los accidentes mortales es el sector donde más se producen en el transporte. Y encima no están reconocidos como accidentes laborales sino como accidentes de tráfico |
| Después de varios días de descanso mínimo , he llegado a para y cerrar los ojos espacios de tiempo cortos seguidos en el tiempo del viaje para no dormirme conduciendo |
| Duermes en cualquier área donde no hay vigilancia y estas expuesto a que te roben, y tuve un accidente por falta de sueño y exceso de horas trabajadas. |
| A intentando robarme varias veces |
| Intento de robo de mercancías intento de entrar en la gavina y en alguna ocasión robo |
| Lógicamente estás expuesto a tener un accidente si tú jornada se amplía a 15 horas de disponibilidad 3 veces a la semana y 3 veces 13 horas ,lo de los robos pues bueno siempre a existido intentar robarle a una persona que está durmiendo es una pena y lo de las materias peligrosa pues es un añadido más . |
| Llevo 29 años dándole vueltas al mapa,no hay espacio para tanta batallita del abuelo |
| Son muchos años en la carretera y demasiadas exoeriencias |

| |
|--|
| Estas expuesto a todo lo principal son los robos, con posibles consecuencias negativas para el transportista(heridas o incluso muerte). |
| Por muchas horas de trabajo |
| Estamos todas las horas expuestos a accidentes, cuando paras a comer, dormir, descargar estas expuesto a robos y violencia. |
| Por las horas que trabajamos, estado de las carreteras, tráfico, debería estar mejor valorado. |
| Se descansa poco.. hay poca seguridad en parking.. |
| Se trata de mi resgo de trabajo como conductor y de muchas cosas. |
| He sufrido algún robo durante la pernocta |
| Mucha mala jente en las áreas descanso |

| |
|--|
| En el caso que crea que el sector tiene estigma social o connotación de género, exponga su opinión. |
| Hay muy pocas mujeres trabajando y un camionero siempre tendrá una definición peyorativa. |
| Claramente es un sector masculinizado y al que solo se dedica gente que no sabe ni leer ni escribir |
| No lo tiene en ningún caso |
| Por qué las mujeres no están integradas en el mercado laboral del transporte y en otros mercados laborables . |
| És un treball majoritariament d'homes tot l que ara comencen a introduir-se algunes dones |
| Es una guerra perdida |
| Somos un reflejo más de la sociedad hay machismo xenofobia y solo por el hecho de ser camionero ya se presuponen conductas inadecuadas |
| No tengo respuesta. |
| El trato que se recibe por parte de algunos clientes e incluso dentro de la misma empresa. |
| Es una profesión más y no tiene por que estar mal vista |
| Por mucha gente esta visto como un sector masculino y de condiciones duras. |

| |
|---|
| ¿Cree usted que el sector del transporte de mercancías tiene barreras de entrada elevadas? (Se entiende como una barrera de entrada, aquella dificultad añadida para entrar en el sector; costes de licencias, costes de vehículos, en el caso de los autónomos, etc.) |
| Los costes |
| No más que la persona que coge un bar por ejemplo. |
| En España se pagan demasiados impuestos no compensa ser autónomo |
| Renovar carnets y cursos constantes en los que en otra profesión no hay |
| Todo lo que lleva ruedas es un saqueo |

| |
|---|
| Los requisitos como carnets varios tienen un coste elevado. |
| Coste y tiempo para obtención de todos los permisos |
| Los precios de los vehículos i las muy pocas ayudas del gobierno |
| Costes elevados |
| Creo que el curso del cap es excesivo y sirve para poco y las empresas aprovechan darte semana de vacaciones para que te saques el curso. Con lo que pierdes una semana de vacaciones |
| Cap es una zancadilla para los noveles |
| El alto costee de todo lo que se le exige. |
| Cost de treures el carnet, cost de comprar vehicle, poca remuneracio salarial que hi ha per la implicacio laboral que suposa |
| En caso de los chóferes, los carnets,cursos,cap adr ,por ejemplo: las renovaciones se hacen en fines de semana o en vacaciones,en cualquier otro gremio se hacen el horario laboral |
| Las licencias parecen haberse convertido en un negocio |
| Es muy costoso tanto vehiculo como licencias, |
| CAP- permiso de conducción |
| 5000€ los carnets |
| Si, aunque parece que se ha mejorado, en algunos aspectos |
| La burocracia |
| Carnés y cursos + renovarlos |
| El coste de las licencias y la falta de experiencia |

8.2 Annex 2.

Enquesta població activa jove, preguntes de resposta oberta (escrit literal obtingut de les enquestes).

| Creus que l'ofici de transportista de mercaderies per carretera (camioner) esta estigmatitzat socialment? |
|--|
| Si ja que si es veu una dona es menys comu |
| Normalment els transportistes tenen una mala imatge laboral. |
| Als camioners sels relaciona amb treballar temps fora de casa, ser solitaris i amb condicions dolentes |
| Gent pobre |
| Per la manera de ser dels camioners en anys anteriors. |
| No es un ofici gaire ben vist per la societat. |
| Existeixen professions amb un reconeixement alt per part de la societat, com metge o bomber i moltes altres estigmatitzades per l'associació a feines de gent pobra o sense recursos |
| Els camioners se'ls té vistos com a persones molt dures mentalment, serioses, poca vida social, tot a conseqüència del seu tipus de jornada laboral |
| Sector amb condicions dolentes amb molts estrangers... |
| generalment es un ofici menyspreat i molt infravalorat per les condicions suposades per la societat |
| Està categoritzat com una feina precària |
| Acostuman a ser homes |
| Cada cop, hi ha gent més diversa. S'està normalitzant tot tipus de camioners/eres |
| Es te la idea de que ha de ser un home adult |
| Camioner s'associa amb hotels cutres, cocaina i soledat |
| Perquè típicament es creu que són homes de mitjana edat amb obesitat i hàbits tòxics |
| Si penso en l'ofici de camioner imagino un home d'edat adulta |
| Persona sense estudis |
| Molts son mal vistos per bruts o puteros |
| Sempre es parla de ser camioner com a un dels oficis més sacrificats pel que respecta als horaris, poca vida social, poca comoditat alhora de mantenir uns hàbits d'higiène i descans adequats, etc. |
| Se'ls relaciona amb una feina dura, fora de casa i amb males condicions. |
| Es aquell tipus de ofici al qual no et vols dedicar porque no esta ben vist per la societat. |
| Avui en dia es comú pensar que un camioner és una persona sense uns estudis previs |
| Només conec un perfil de treballador |
| Te mala fama. |
| Amb la nacionalitat i l'estat físic del conductor. |
| Perque normalment treballa gent que no te estudis |

| |
|--|
| El perfil de treballador és molt similar, i la societat relaciona la professió amb la gent que hi treballa, un perfil més aviat solitari, masculí, poc cuidat... |
| Majoritàriament està ocupat o es relaciona amb un ofici adreçat a homes i, en els últims anys, penso que també es relaciona a gent amb pocs estudis o estudis bàsics |
| Si, sembla que ara siguin camioners aquells que no han estudiat res i se'ls hi dóna bé conduir, doncs ja està es camioner. Esta vist com que si has estudiat una carrera , no hauries d'acabar com a camioner. |

| |
|--|
| Coneixes algun estudi relacionat amb l'ofici de transportista de mercaderies per carretera? |
| Anuari Ruta del Transporte |
| Cursos de capacitació |
| Cursos CAP. |

| |
|---|
| Contesta només aquesta pregunta en el cas de ser DONA: consideres que el sector del transport de mercaderies per carretera té connotacions masculina? argumenta la teva resposta. |
| Si |
| Si. No hi han dones transportistes. |
| Si, quan una noia es "camionera" te un significat negatiu socialment. |
| Historicament ha sigut un cosa d'homes |
| Sí, per què desde fa molt anys ha sigut així. Però al llarg dels anys això ha anat canviant. |
| Si, es una feina normalment feta per homes. |
| si, la conducció en àmbit general s'atribueix que agrada més als homes i està feta per a ells, per tant un trajecte de llarga durada com es el d transport d mercaderies, està socialment pensat que es per homes |
| Si, no hi ha referents femenins en aquest sector |
| Si, no hi ha referents femenins en el sector |
| Crec que es un món que sempre ha sigut d'homes, conducció, pasar temps fora de casa... |
| Per conciliacio familiar |
| Sí, desde sempre s'ha cregut que és un ofici de mascles ja que és dur i pot ser creuen que les dones no poden aguantar aquest ritme. |
| Es considera socialment un ofici encarat als homes |
| Si, es una feina on pases molt temps fora de casa i es complica la conciliació familiar, per això esta tan masculinitzada. |

| |
|--|
| Si, ha estat històricament una feina encarada als homes |
| Si perquè normalment els camioners que veig son homes |
| Penso que majoritàriament és un ofici ocupat per homes i aquest fet fa que veure una noia conduint un camió sorprengui. Pot ser que reví també alguna connotació masculina pel fet que requereix habilitats que la societat patriarcal atribueix al col·lectiu masculí: força, el fet de conduir, etc. |
| Objectivament no en té. Qualsevol pot conduir un camió (home o dona) . Però si que és cert que com actualment és un món de homes ja que abans eren qui "havien de sustentar les famílies i fer aquest tipus de feina " . Desgraciadament s'ha quedat amb aquesta fama de masculinitat. |
| Si, no es una feina "per a" dones. |

| |
|--|
| Et plantejaries dedicar-te o formar part del sector del transport de mercaderies per carretera? |
| No es un ofici q em plantejo dedicarme |
| No m'hi veig. |
| Nunca sabes dónde puedes acabar |
| No m'interesa |
| Les ambulancies estem dins del sector del transport de mercaderies en comptes d'estar-hi al de sanitat, cosetes que han da canviar a la llarga |
| No magrada |
| Perquè no són els estudis que faig |
| No m'agrada |
| No m'agrada aquest ofici |
| No es una feina que consideri atractiva. Són moltes hores amb horaris variables. A més es requereix de títols específics per conduir camions segons la dimensió d'aquests. |
| Es una feina com qualsevol altre |
| Jornades laborals massa llargues i un treball molt monóton. |
| Son moltes hores de feina i lluny de casa. |
| no es un ofici que sigui atractiu per mi |
| He estat treballant 2 anys en el transport, i es agobiant i no veig una meta al final del dia que no sigui arribar a. Un lloc descarregar, carregar i portarho a un altre. |
| He estudiat altres coses |
| Salut |
| Perque son moltes hores de feina amb un sou poc elevat |
| No és el que he estudiat |
| Es molt sacrificat |
| No em va el tema |
| Les condicions laborals no són gaire bones i la feina és bastant dura. |
| Es una feina que implica moltes hores i no crec que aporti estabilitat econòmica |

| |
|---|
| No, ja que no tinc la necessitat i tampoc és un sector laboral que em cridi pel que fa les condicions en general, pel poc que conec. |
| Horaris estabilitat |
| Bueno, ja mhi dedico |
| No em crida gens |
| No m'agrada el sector. |
| No és un sector que m'atragui |
| No m'agrada el tipus de ofici |
| Tinc altres projectes de futur. |
| M'agrada molt fer viatges amb cotxe, pero haver d'estar tants dies fora de casa fer tantes hores a la carretera i pel sou que guanyen... |
| Els meus objectius laborals no van cap a aquest camí |
| No és la meva passió |
| Mmagraden altees coses |
| Com a transportista no, un altre lloc de treball si. |
| Perque el meu pare es camioner |
| Massa temps fora de casa |
| Ja em dedico a la meva professió |
| No, ja que m'agradaria treballar en un sector diferent |
| No és in sector que el cridi l'atenció de cara a un futur laboral. |
| No es del meu interes el transport |
| Es una feina de molt patiment. Estar molt temps fora de casa, sense la família (en el cas de transport a gran escala , on has de viatjar a l'altra punta del país o a altres països) |
| He estudiat altres coses. |