



## **Documento de trabajo**

### **SEMINARIO PERMANENTE DE CIENCIAS SOCIALES**

# **EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS POR CARRETERA EN CASTILLA-LA MANCHA: SITUACIÓN ACTUAL Y DEMANDAS FORMATIVAS**

**Francisco Javier Aroca Cifuentes**

**SPCS Documento de trabajo 2021/7**

<https://www.uclm.es/Cuenca/CSociales/publicaciones/inicio>

Facultad de Ciencias Sociales de Cuenca | Avda. de los Alfares, 44 | 16.071-CUENCA  
Teléfono (+34) 902 204 100 | Fax (+34) 902 204 130

© de los textos: sus autores.

© de la edición: Facultad de Ciencias Sociales de Cuenca.

Autor:

Francisco Javier Aroca Cifuentes

[Franciscoj.aroca@uclm.es](mailto:Franciscoj.aroca@uclm.es)

Edita:

Facultad de Ciencias Sociales de Cuenca

Seminario Permanente de Ciencias Sociales

Codirectoras:

Pilar Domínguez Martínez

Silvia Valmaña Ochaita

María Cordente Rodríguez

Avda. de los Alfares, 44

16.071-CUENCA

Teléfono (+34) 902 204 100

Fax (+34) 902 204 130

<http://www.uclm.es/CU/csociales/DocumentosTrabajo>

I.S.S.N.: 1887-3464 (ed. CD-ROM) 1988-1118 (ed. en línea)

Impreso en España – Printed in Spain.

# EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN CASTILLA-LA MANCHA: SITUACIÓN ACTUAL Y DEMANDAS FORMATIVAS

Francisco Javier Aroca Cifuentes<sup>1</sup>

*Área: Sociología. Universidad de Castilla-La Mancha*

## RESUMEN

Este artículo ofrece una radiografía del sector del transporte de mercancías por carretera en la región de Castilla-La Mancha y pone de manifiesto sus necesidades formativas en base a un análisis cuantitativo de cuatrocientas encuestas. La información recogida evidencia que el transporte de mercancías por carretera es una actividad profesional muy compleja, a la par que heterogénea y que es extremadamente sensible a los cambios económicos. En cuanto a las características de sus perfiles profesionales, es un ámbito laboral marcadamente masculinizado y bastante envejecido, teniendo la población extranjera un peso cada vez mayor en determinadas ocupaciones.

Para finalizar, cabe destacar que la formación en este ámbito profesional es muy importante y a menudo indispensable, concretamente en los puestos de trabajo de conducción. Sin embargo, no siempre es valorada positivamente por parte de unos trabajadores que disponen de muy poco tiempo libre, debido a sus extensas jornadas de trabajo. Siendo este factor un elemento que dificulta sustancialmente la conciliación de su vida personal y familiar.

**Palabras clave:** Transporte de mercancías, Logística, Capital humano, Necesidades formativas, Consumo.

**Indicadores JEL:** J24, J31, L81, L91.

---

<sup>1</sup> franciscoj.aroca@uclm.es

## ABSTRACT

This paper offers an X-ray of the road freight transport sector in the Castilla-La Mancha region and highlights its training needs based on a quantitative analysis of four hundred surveys. The information collected shows that the transport of goods by road is a very complex professional activity, as well as heterogeneous and that it is extremely sensitive to economic changes. Regarding the characteristics of their professional profiles, it is a markedly masculinized and quite aged work environment, with the foreign population having an increasing weight in certain occupations.

Finally, it should be noted that training in this professional field is very important and often essential, specifically in driving jobs. However, it is not always positively valued by some workers who have very little free time, due to their long working hours. This factor being an element that substantially hinders the reconciliation of their personal and family life.

**Key words:** Road freight transport, Logistic, Human capital, Training needs, Consumption.

**JEL codes:** J24, J31, L81, L91.

## 1. INTRODUCCIÓN

El transporte de mercancías por carretera ha evolucionado de forma sustancial en España en los últimos años. Entre otros factores, el aumento de las compras por Internet de particulares ha propiciado en primer lugar que se produzca un aumento notable del número de empresas y trabajadores que se dedican a esta actividad; y en segundo lugar ha contribuido indirectamente a la renovación de buena parte de la flota de vehículos. Además, cabe destacar que en las últimas décadas ha mejorado notablemente el sistema de infraestructuras español y que el papel de las nuevas tecnologías tiene cada vez una mayor importancia para esta profesión.

También es preciso señalar inicialmente que el sector del transporte de mercancías por carretera es considerado como una parcela estratégica, y que además tiene un elevado peso en la economía de cualquier país. Sin embargo, es un sector que se resiente notablemente ante los cambios que se producen en la economía de un territorio en una u otra dirección –ya sea de forma alcista o a la baja-, según los vaivenes que se produzcan tanto a nivel microeconómico como macroeconómico. Así, queda patente la estabilidad relativa de su funcionamiento en base a un elevado número de factores que no se pueden controlar fácilmente, como son: el precio de los combustibles fósiles, la demanda de productos de consumo por parte del conjunto de la sociedad, el nivel de competencia dentro del sector, etc. Por lo tanto, es preciso conocer de primera mano cuál es el estado de partida en el que se encuentra el transporte de mercancías por carreta, así como sus posibilidades de mejora que vienen aparejadas, entre otras cuestiones, con la detección de necesidades formativas como factor que contribuye a optimizar el trabajo desarrollado. De ahí el interés de este trabajo, que evidencia unas necesidades latentes que permanecen ocultas en nuestra región.

Este trabajo, financiado por la Consejería de Economía, Empresas y Empleo de Castilla-La Mancha (PE/2018/025), ofrece una perspectiva general del sector en la región al tiempo que identifica las principales necesidades formativas del mismo.

## 2. REVISIÓN LITERATURA

El comercio de mercancías constituye un sector estratégico para muchos países en la medida en que sus importaciones y exportaciones evidencian, por un lado, sus niveles de consumo y por otro sus cotas de actividad comercial, aspectos que contribuyen a diferenciarle respecto a los demás (Flores et al, 2019). En este sentido, la globalización ha supuesto un cambio de modelo en las formas de consumo en las sociedades tecnológicamente avanzadas en las que vivimos (Tezanos, 2002) y precisamente ese cambio ha tenido una gran repercusión en este sector, aumentándolo y haciéndolo a la par más complejo y diverso. Así, el imparable aumento de las compras a través de Internet por parte de consumidores particulares está modificando considerablemente, y a marchas forzadas, las “reglas del juego” del comercio tradicional. Ante este nuevo paradigma, tanto las grandes marcas como las empresas de comercio tradicional se han visto obligadas a modificar sus estrategias de marketing para lograr mantener su posición en el mercado o al menos preservar su nivel de subsistencia. Sin embargo, esta tendencia consumista tiene unas consecuencias nefastas en el pequeño comercio de proximidad, que difícilmente puede competir con otros agentes mejor posicionados, al ser el eslabón más débil de la cadena. Ante esta problemática, ya vigente desde hace años en este tipo de negocios, es preciso considerar también el impacto de la pandemia provocada por la COVID-19, tanto desde una perspectiva económica en general como específica en cuanto a posibles cambios en nuestros modos de consumo.

De este modo, queda patente que estas ineludibles formas de consumo auspiciadas por el comercio online implican la necesidad de una mayor base estructural respecto a tiempos pretéritos, lo que se traduce en un aumento y readaptación en las infraestructuras, tanto en el almacenamiento de las mercancías como en los medios necesarios en su proceso de gestión y distribución. Precisamente, esta investigación incluye –entre otros- los dos epígrafes esenciales que engloban esta actividad de manera conjunta, siendo estudiados someramente por tener un mayor peso relativo que el resto, los epígrafes CNAE2009: 4941 -Transporte de mercancías por carretera- y 5210 -Depósito y almacenamiento-. Sin embargo, este ámbito profesional tiene la peculiaridad de ser percibido por las personas neófitas en el tema como un ámbito de trabajo bastante homogéneo, aunque se trata de una percepción completamente errónea. Puesto que en este sector profesional tienen cabida muy diferentes actividades como

son: el transporte de mercancías –existiendo una amplísima variedad de las mismas-; los servicios de mudanza; el depósito y almacenamiento; la manipulación de mercancías; así como las actividades anexas al transporte terrestre.

España tiene un modelo de transporte de mercancías que se sustenta principalmente en el transporte por carretera, algo que difiere de la mayoría de países europeos que apuestan en mayor medida por un mayor transporte de mercancías a través del ferrocarril. Esto supone una problemática para España en cuanto a consumo energético y emisiones (Delgado, 2021). No obstante, en los últimos años se aprecian ciertos atisbos de cambio en relación con el desarrollo de normativas de reducción de emisiones de dióxido de carbono por parte de numerosas ciudades, especialmente las más contaminadas. Este hecho está contribuyendo a un proceso de renovación de una flota de vehículos, que de por sí está bastante envejecida. Por lo tanto, las tendencias a futuro es que se impongan modelos de vehículos a motor más eficientes y ecológicos. Mientras que otras opciones, como la mensajería y reparto de mercancías con bicicleta de carga también están ganando presencia en algunas urbes (City Logistics, 2017).

En esta familia profesional tan atomizada, una de las estrategias que contribuye a paliar las dificultades existentes en el sector es la función que desempeñan las asociaciones de transportistas. Entidades que ofrecen una representación y cobertura significativa sobre todo a las pequeñas y medianas empresas. La actividad de estas asociaciones se traduce, por una parte, en constituir un agente de interlocución con las administraciones y, por otra parte, ofrecer servicios que van desde la gestión de seguros hasta la recuperación de impuestos de hidrocarburos, pasando por la gestión de cursos de formación.

Otro aspecto a tener en consideración en el transporte de mercancías por carretera es la elevada percepción del riesgo de accidente por parte de sus trabajadores. Así, cuestiones como las condiciones ambientales, la carga física y también mental del trabajo que se realiza y los factores psicosociales son aspectos que inciden de forma directa en un ámbito laboral complejo (Ordaz, 2007). El transporte implica un elevado nivel de dedicación, siendo además una actividad extremadamente solitaria y sujeta a cualquier problemática que se pueda presentar en la carretera: atascos, accidentes, inclemencias meteorológicas, problemas en las aduanas, etc.

En cuanto a las características del sector en Castilla-La Mancha, se evidencia el enorme influjo de Madrid, zona estratégica en la medida que está ubicada en el centro del país y que además concentra un importante volumen de población. Sin embargo, debido a este último aspecto señalado, se percibe que el precio del suelo en dicha comunidad es muy superior al de otras, de ahí el notorio desarrollo de centros logísticos en las comunidades autónomas de Castilla y León y Castilla-La Mancha (González, 2016).

Para finalizar este apartado, no se puede obviar que para poder ejercer el transporte de mercancías en general, es indispensable poseer la autorización adecuada –permisos de circulación-, así como atenerse a una serie de normas técnicas, fiscales y de circulación. Siendo estas normativas dinámicas y por tanto es necesario tanto permanecer atento a los cambios que se producen, como efectuar el reciclaje oportuno para realizar la actividad de acuerdo con la legislación vigente.

### **3. MÉTODO**

Este estudio plantea un enfoque metodológico cuantitativo, además de contar con un análisis documental previo para conocer las características del sector y la legislación por la que se rige. Se ha diseñado un cuestionario específico dirigido a las personas que trabajan en este ámbito. Dicha herramienta ha sido testada para comprobar su funcionalidad inicialmente, y una vez verificada y optimizada, se ha aplicado a la muestra seleccionada.

En base al conjunto de personas trabajadoras en este sector en la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha, se ha fijado una muestra de 378 encuestas a realizar, teniendo en cuenta los cinco códigos CNAE2009 del sector para las cinco provincias que componen la región. El código CNAE es la Clasificación Nacional de Actividades Económicas, un código de cuatro dígitos que indica la actividad económica de una empresa, siendo obligatorio por parte de toda sociedad mercantil identificar su actividad económica principal. A continuación, se presenta la ficha técnica en la que se detallan los aspectos más relevantes.

**TABLA 1:** Ficha técnica de cuestionario



que componen la región.

A continuación, se presenta la ficha técnica re  
detallan los aspectos más relevantes.

Fuente: Elaboración propia.

La encuesta está dirigida a personas asalariadas de empresas ubicadas en la región de Castilla-La Mancha que se dedican al transporte de mercancías por carretera, incluidas en alguno de los siguientes códigos CNAE2009:

4941- Transporte de mercancías por carretera

4942- Servicios de mudanza

5210- Depósito y almacenamiento

5221- Actividades anexas al transporte terrestre

5224- Manipulación de mercancías

El porcentaje de encuestas a realizar en cada CNAE2009, varía considerablemente en función del número de trabajadores/as total de cada apartado, siendo el epígrafe 4941 –transporte de mercancías por carretera- el más numeroso - 65,2%-; seguido del CNAE2009: 5210 –Depósito y almacenamiento-. En cuanto a las provincias, Guadalajara y Toledo son las que concentran un mayor volumen de trabajadores/as en este ámbito profesional, con unos porcentajes de 33,8% y 24% respectivamente. Mientras que el resto de provincias se mueven entre el 13% y el 14,5%. Con estos datos, queda patente lo destacado anteriormente, que el área de influencia existente en torno a la capital de España es fundamental en este sector y articula un amplio radio de acción que incluye a las provincias manchegas de Toledo y Guadalajara.

La realización de las encuestas es mayoritariamente de modo presencial -79%-, aunque también se utiliza la vía telefónica –20,25%- de forma paralela en la última fase de la recogida de datos.

#### 4. RESULTADOS

A continuación, se presentan los resultados obtenidos, priorizando en primer lugar un esbozo del sector en cuanto a los perfiles de las personas empleadas en el mismo y posteriormente evidenciando sus necesidades formativas y las características demandadas en las mismas.

En cuanto a la tipología de perfiles de las personas trabajadoras en este ámbito profesional, el 67% de las personas que han respondido a la encuesta son hombres, frente a un 33% de mujeres. Mientras que la edad media es de 42,33 años, siendo algo superior en el caso de los hombres -43,6 años- y algo inferior en el caso de las mujeres -39,8 años-. La desviación típica respecto a la media de edad global es de 9,8 años, siendo algo superior en el caso de los hombres. No obstante, al realizar un análisis por grandes grupos de edad, se aprecia que son pocas las personas jóvenes que trabajan en este sector, tan solo un 10,7% tienen menos de 30 años. Estos datos, evidencian que en este ámbito profesional persiste un evidente problema de atracción de nuevas vocaciones respecto a la gente joven, factor que dificulta el reemplazo generacional, especialmente en la categoría específica del transporte por carretera.

Respecto a las nacionalidades existentes en el sector, el 91% de las personas encuestadas son españolas, siendo el 9% de otra nacionalidad. La nacionalidad extranjera que sobresale con más diferencia respecto a las demás es la rumana -44%-, seguida de la ecuatoriana -17%- y de la marroquí -14%. Así, de una forma bastante generalizada, los perfiles de países del Este de Europa en este ámbito laboral son muy frecuentes en los puestos de conducción, aunque también ocupan de forma significativa otras categorías profesionales.

La gran mayoría de las personas que trabajan en la familia del transporte de mercancías por carretera tienen más de cinco años de experiencia en el mismo -74%-. Siendo el grupo de personas que llevan entre dos y cinco años el segundo en importancia -13,8%-. Como contrapartida, señalar que el volumen de personas que llevan menos de un año es bastante reducido -6,5%-. Estos datos ponen de manifiesto que hay cierta tendencia a la estabilidad en el empleo. Por otra parte, esto se entiende mejor si se tiene en consideración que para las ocupaciones específicas del transporte de mercancías por carreteras es preciso obtener determinados permisos de conducción y

otras formaciones adicionales, con lo cual, antes de acceder a la profesión se realiza una inversión personal de tiempo y de recursos económicos importante, de ahí que exista una permanencia elevada en el mismo.

En otro orden de cosas, la mayoría de las personas que trabaja en este ámbito profesional en la región de Castilla-La Mancha, realiza una jornada a tiempo completo -90,5%-. En transporte son poco frecuentes las personas que trabajan medias jornadas o las que sólo lo hacen unas horas a la semana, sumando entre estas dos categorías menos del 10%. Se trata por tanto de un sector en el que el tiempo de dedicación que requiere el trabajo es muy elevado, especialmente en la ocupación del transporte, cuya actividad está supeditada al cumplimiento de todas las entregas previstas. En España, según el Ministerio de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social, el 64,3% de las personas trabajan a jornada completa, evidenciando una diferencia con respecto a este sector del 26,2%.

Además, en el cuestionario se sondea sobre la formación reglada que ha sido realizada por la persona encuestada. Estos datos son muy significativos ya que ayudan a conocer el nivel formativo alcanzado. Así pues, se puede afirmar que el nivel de estudios de las personas que trabajan en este ámbito profesional no es muy elevado. Casi un 8% no tiene estudios –básicamente las personas de mayor edad- y el porcentaje más elevado se sitúa en el 25%, que son las personas que han realizado la Educación Secundaria Obligatoria. Las personas que han realizado estudios superiores constituyen el 16%, porcentaje muy similar a las personas que han logrado el título de Bachiller. Siendo principalmente las personas con mayor nivel educativo las que se dedican a las ocupaciones que implican un puesto de mayor responsabilidad administrativa o técnica, o bien perfiles de gerencia. Además, al cruzar la variable sexo con la variable nivel de estudios, se aprecia de forma general que las mujeres tienen una formación bastante superior a la de los hombres. Así, son ellas las que han realizado en mayor medida estudios superiores -37%- o Formación Profesional de grado superior -32%-.

Tal y como se ha señalado anteriormente, en el ámbito específico del transporte de mercancías por carretera existe una elevada dedicación de horas al trabajo y esto se ve reflejado en cierto modo en los sueldos, que por lo general son bastante elevados. Así, casi la mitad de las personas que trabajan en el sector cobran por encima de los 1.400 euros. Mientras que el porcentaje de personas que cobra por debajo de los 1.000

euros es de tan solo un 17%. Al diferenciar por sexos, se aprecia que los hombres tienen una remuneración superior a la de las mujeres. El 80% de los hombres cobra por encima de 1.200 euros, mientras que menos del 40% de las mujeres del sector perciben ese salario. Además, un tercio de las mujeres cobra entre 1.000 y 1.200 euros, mientras que son muy pocos los hombres que cobran en esa franja económica o por debajo. A pesar de existir una relación directa entre estas dos variables –sexo y salario-, el tipo de puesto de trabajo es evidentemente el que define mayormente las diferencias existentes, no tratándose exclusivamente de una diferenciación en base al sexo sino más bien por el tipo de empleo desempeñado.

En definitiva, el sector del transporte de mercancías por carretera es un ámbito profesional bastante complejo, tal y como ha quedado demostrado. En un sentido estricto, obviando el resto de aspectos relacionados –servicios de mudanza, depósito y almacenamiento, actividades anexas al transporte y manipulación de mercancías-, en el ámbito exclusivamente de transporte de mercancías, se puede realizar una diferenciación en base a los puestos de trabajo de dos ámbitos laborales bastante diferentes:

El primero, consistente en los puestos de transportista, que estaría constituido principalmente por un perfil profesional masculino de edad media o avanzada, con bajo nivel de estudios y que realiza mayoritariamente las formaciones que vienen marcadas por ley, obviando otro tipo de formaciones adicionales. Este perfil se caracteriza principalmente por disponer de escaso tiempo para realizar formaciones, debido al trabajo que desempeña.

El segundo, estaría formado por los puestos de oficina y otros equiparables. Aquí las figuras profesionales son mucho más heterogéneas, con una mayor presencia de mujeres y con un predominio del nivel de estudios más elevado. Este colectivo demanda en mayor medida la realización de acciones formativas y tiene menos dificultades para llevarlas a cabo, ya que opta principalmente por la formación online que es más fácil de compaginar que la formación presencial con los ámbitos: profesional, familiar y personal.

En cuanto a las necesidades formativas que no están cubiertas según las personas encuestadas, de cara a poder indagar en posibles nichos formativos que no están

visibilizados actualmente o que no están lo suficientemente desarrollados, se recogen un total de 156 respuestas a una pregunta abierta sobre dichas demandas. Estas opciones son de lo más diversas, así destacan por orden de importancia: Idiomas -11,4%-, Seguridad vial/Conducción -10,2%-, Nuevas tecnologías -9,6%-, e Informática -8,4%-. Por otra parte, también se pretende conocer sobre qué materias desearían formarse. Para ello, se ofrece una ficha con diversas alternativas formativas organizadas en base a diferentes áreas, estructuradas en base a su área de trabajo. Siendo su organización de la siguiente manera:

Área 1: Gestión, planificación y administración. Las formaciones que se ofertan en esta área tienen una vinculación estrecha con el apartado de administración en las empresas, con la organización del transporte, con los aspectos comerciales de la empresa, con la gestión de equipos, así como con la resolución de conflictos.

Área 2: Almacén / Mudanzas. En esta área se recogen las formaciones que más relación tienen con las actividades de almacenaje, desde la organización, la manipulación de cargas, prevención de lesiones, gestión de residuos o la utilización de la carretilla.

Área 3: Transporte. Se trata del área que implica un mayor número de formaciones, obviamente orientadas a cuestiones relativas al transporte propiamente dicho. Aquí se ofrecen cursos que abarcan desde la mecánica, el funcionamiento del tacógrafo, seguridad vial, sistemas de comunicación, así como diferentes tipos específicos de cargas.

Área 4: Materias transversales. Bajo este paraguas, se engloba a todas las materias que pueden ser demandadas en cualquier ámbito del sector del transporte. Las formaciones incluyen desde el conocimiento de idiomas, legislación, primeros auxilios, informática o nuevas tecnologías.

En esta pregunta se oferta la posibilidad de indicar todas las opciones de respuesta que consideren interesantes para mejorar sus competencias en su puesto de trabajo, sin ningún tipo de limitación numérica. De las diferentes áreas propuestas, las que tienen un mayor volumen de demanda son dos: el área 3 y el área 4. En el área 3 –Transporte-, se registran 467 demandadas formativas. Mientras que en el área 4 –Materias transversales- se señalan 410 necesidades formativas. Es preciso destacar que

existe un volumen mayor de oferta de formaciones en estas dos áreas, siendo de 14 formaciones en el caso del área de Transporte y de 10 en el área de Materias transversales. Mientras que en las áreas 1 y 2, las formaciones ofertadas son 4 y 7 respectivamente. En el área 2 –Almacén/Mudanzas- es donde menor número de necesidades formativas han sido registradas. A continuación, se realiza un análisis específico por áreas.

En el área 1, que se corresponde con la gestión, la planificación y las tareas administrativas, casi la mitad de las personas señalan que desearían formarse en Organización del transporte y la Distribución, poniendo de manifiesto lo importante que es este aspecto para el correcto desempeño de su trabajo. El resto de opciones tienen unas valoraciones muy similares, cercanas al 20%, evidenciando que la primera opción señalada en esta área es la que se considera de mayor importancia en el sector con gran diferencia.

En el área 2, correspondiente a mudanzas y almacenaje, un 25% está interesado en realizar el curso de Control, supervisión y manipulación de cargas. Y un 20% cursaría Organización y gestión de almacenes. La Prevención de lesiones -17,3%- y el curso de Carretillero -17%- también tienen una demanda elevada. Mientras que el resto de opciones quedan por debajo del 10%, siendo la formación en Gestión de residuos la que presenta un menor interés.

En el área 3, la relativa específicamente a las tareas que conlleva el transporte de mercancías por carretera, existe una preferencia mayoritaria que se enmarca en la Conducción eficiente y el Tráfico de mercancías por carretera –ambas con un 12,4%-. Por otra parte, el Funcionamiento del tacógrafo es la tercera señalada según orden de importancia -11%-, seguida de las siguientes formaciones: Mercancías peligrosas -9,6%- y Mecánica básica -9,4%-. El resto de las formaciones planteadas quedan con porcentajes inferiores al 8%, denotando un interés mucho menor en esas formaciones por parte del colectivo estudiado.

El área 4 incluye todas las materias que son transversales y que por tanto no están recogidas en las demás áreas. En este ámbito, destaca el Inglés básico en el transporte, que es la formación más demandada con un 27%, valor bastante superior al de las demás categorías y que pone de manifiesto la gran necesidad existente del

conocimiento de dicha lengua para el desarrollo de la profesión, o al menos en el desempeño del transporte internacional. Le siguen: Legislación y normativa -14%-, Nuevas tecnologías -12%-, Primeros auxilios -11,5%- y Técnicas de autocontrol emocional en el trabajo -9%-. El resto de opciones formativas tienen una menor demanda efectiva, bien porque tienen una menor importancia para el sector o porque presumiblemente están ya cubiertas de antemano.

A continuación, se especifica de cada una de las áreas señaladas, los elementos más relevantes. Concretamente, en el área 1 se pone de manifiesto la gran importancia que en el conjunto de la región se concede a cuestiones relativas a la Organización del transporte y la distribución. Se trata de un factor esencial que puede marcar la diferencia entre el éxito y el fracaso en este tipo de empresas. Por otra parte, la Resolución de conflictos con clientes/intermediarios también es de suma importancia, especialmente en un sector en el que son continuas las relaciones con clientes e intermediarios y se pueden llegar a producir ciertas fricciones debidas a retrasos en los plazos de entrega u otras cuestiones relativas al estado de las mercancías. Como tercer aspecto de esta área, la Gestión de los recursos humanos también es puesta en valor. En el transporte de mercancías por carretera existe un déficit de profesionales cualificados importante, como se percibe a lo largo de este documento. No obstante, determinadas figuras profesionales tienen un papel esencial, especialmente los puestos de conducción que son los que llevan a cabo un trabajo de más dureza y más condicionado por el factor tiempo que el resto de perfiles. En este sentido, una adecuada gestión del personal puede contribuir, entre otros beneficios, a un afianzamiento de la plantilla y a diseñar estrategias de futuro en la empresa.

En el área 2 -Almacén/Mudanzas-, las preferencias se orientan principalmente a la capacidad de gestión y a la salud. En el primer caso, la capacidad de gestión viene asociada a las formaciones de Control, supervisión y manipulación de cargas y a la Organización y gestión de almacenes. Mientras que el tema de salud se vincula con la Prevención de lesiones. En este segmento de la profesión, el componente físico es muy importante ya que tiene una gran relevancia la manipulación de la mercancía, y por tanto es preciso operar con conocimiento para evitar deterioros o perjuicios en la salud de las personas trabajadoras.

En el área 3, específica del Transporte, se señalan cuestiones más diversas. En primer lugar, se demanda formación en Conducción eficiente, que tiene una relación directa con un ahorro en el gasto de combustible. En segundo lugar, se demanda formación en Tráfico de mercancías por carretera, evidenciando que existe una necesidad vigente en este sentido. Y, en tercer lugar, se solicita formación en el Funcionamiento del tacógrafo, que es el aparato que registra continuamente ciertos datos correspondientes al movimiento de un vehículo pesado. Es decir, un aparato que forma parte de las rutinas del oficio –principalmente por parte de los transportistas, aunque no solamente-, y que cada vez tiene mayor vigencia su versión digital, pero que todavía suscita algunas dudas y por tanto se precisa de un mejor conocimiento del mismo en diferentes partes de la estructura de estas empresas.

En el área 4, correspondiente a las Materias transversales, se demandan formaciones también muy dispares. Según orden de importancia, el Inglés básico en el transporte se evidencia como un elemento fundamental. El dominio del idioma por excelencia en los negocios y uno de los más hablados en todo el mundo, podría suponer a nivel estratégico una mayor competitividad para estas empresas de la región. Mientras que un conocimiento básico de este idioma, supondría un recurso esencial para los diferentes perfiles profesionales que tienen una movilidad elevada en los diferentes países de la Unión Europea –conductores-. Mientras que la formación en Legislación y normativa es la formación indicada en segundo lugar, poniendo de manifiesto que en el transporte de mercancías por carretera es muy importante tener un elevado y actualizado conocimiento de las leyes y normas vigentes. En este sentido, es preciso poner de manifiesto que las leyes no son estáticas, puesto que están sujetas a modificaciones y de ahí ese interés en estar bien informados ante cualquier tipo de cambio que se produzca. En tercer lugar, la formación en Nuevas tecnologías se considera también fundamental. El papel que han venido desempeñando el conjunto de elementos que componen las Nuevas tecnologías es fundamental en este trabajo. En las dos últimas décadas, se ha producido un proceso de modernización enorme de los vehículos, de los registros de documentación, del control geográfico por satélite de las flotas, etc. Se trata de unos cambios que cada vez se suceden de una forma más rápida y más dinámica. Además, todo apunta a que estas evoluciones seguirán en el futuro en esa dirección. De ahí la necesidad, tanto de las empresas como de los diferentes perfiles profesionales, en tener un conocimiento más elevado sobre todo este tipo de cuestiones que marcan



notoriamente cómo va a ser tanto la evolución en un período a corto plazo, como el desarrollo a futuro que experimentará el sector en las próximas décadas.

En definitiva, las opciones que principalmente han sido señaladas tienen una relación directa con una mayor eficiencia en el desempeño de las tareas, indicando cuestiones fundamentales que posibilitan realizar el trabajo con una mayor calidad. Con la realización de estas formaciones, las empresas del sector ganarían en productividad, reducirían sus costes y aumentaría su competitividad de una forma generalizada, potenciando en conjunto el desarrollo del sector. En total, las personas encuestadas en la región han señalado 1.302 acciones formativas que les gustaría realizar para mejorar en su puesto de trabajo, una cantidad nada desdeñable.

Una de las cuestiones esenciales para conocer cómo se debería enfocar la formación para este colectivo, se sondea en la encuesta a partir de diversas preguntas. En primer lugar, se investiga sobre la modalidad en que le gustaría realizarla, después se pregunta por la duración y finalmente en qué horario le sería posible llevarla a cabo. En el caso concreto de la modalidad, destacan dos tipologías sobre la mayoría, la modalidad presencial -39,4%- y la modalidad online -33%-. Mientras que la opción de la formación mixta es demandada por el 12% de las personas que desean hacer formación.

Una vez expuesta la visión general respecto a la modalidad, es preciso establecer una distinción en base al sexo de la persona encuestada. Se percibe que existe una preferencia bastante marcada por parte de los hombres hacia la formación presencial -44%-. Mientras que en el caso de las mujeres la predilección es hacia la formación online, a distancia o mixta, según el orden indicado. Esta diferencia tan notoria, puede deberse a tres aspectos: en primer lugar, puede que las formaciones seleccionadas por los hombres precisen de una mayor presencia física en comparación con las formaciones demandadas por las mujeres. En segundo lugar, puede que los hombres tengan un menor conocimiento informático o incluso menor experiencia en la formación online, y eso les dificulte el hecho de decantarse por la formación en esa modalidad. O, en tercer lugar, puede que las mujeres tengan una menor disponibilidad de tiempo libre, lo que dificultaría su acceso a la formación presencial y por lo tanto deberían recurrir más a la formación online, a distancia o mixta. Esto último estaría claramente relacionado con

otro tipo de condicionantes de género como pueden ser la doble jornada y la dificultad para realizar una conciliación efectiva de la vida laboral, familiar y personal.

La duración de la formación es un aspecto en cierto modo relativo ya que, en función del tipo de aprendizaje, se requerirá de una mayor o menor dedicación de tiempo. No obstante, se formula la pregunta de una forma generalizada para que se pueda conocer del tiempo que estarían dispuestos a dedicar a formación de una forma global. La mayoría de las personas -48%- dedicarían menos de 50 horas a formarse. Y casi el 33% realizaría formaciones de una duración comprendida entre las 50 y las 100 horas. Por otra parte, el porcentaje de personas dispuestas a formarse durante más de 100 horas, no llega al 10%.

En lo relativo a cuándo realizar la formación, la preferencia temporal oscila entre los fines de semana -33,5%-, de forma indistinta -28%- y en horario de tardes -22%-. Tal y como ha sido señalado previamente, al tratarse de un sector en el que el tiempo disponible está muy limitado para determinados puestos, se aprecia cierta preferencia a realizar la formación fuera del horario de trabajo: fines de semana, por las tardes o de forma indiferente. No obstante, en relación con el sondeo sobre los horarios en que realizaría la formación, varias personas indican que preferiblemente harían la formación en horario de trabajo, aunque no siempre sea factible esta opción. Nuevamente, se pone de manifiesto el poco tiempo libre disponible del colectivo de personas que trabaja en determinados puestos de trabajo y la consideración de que la formación debe realizarse durante el horario laboral.

Para finalizar este apartado, destacar que los principales motivos señalados en relación con no poder realizar formación en la que se tiene interés son principalmente: las dificultades con el horario -48%-, Mientras que otras cuestiones destacadas son: dificultades familiares -13%-, el coste de la formación -10%- o las dificultades para acudir al centro de formación -8%-.

## **5. CONCLUSIONES**

En este apartado se presentan las principales conclusiones tras analizar toda la información recogida, que evidencian el actual estado del sector, sus principales

debilidades y las necesidades formativas que pueden contribuir a fortalecerlo. Asimismo, se evidencia cómo deberían ser dichas formaciones en cuanto a sus características para adecuarse a los perfiles principales y la valoración de la formación existente en la actualidad.

1- El sector del transporte de mercancías por carretera constituye un pilar muy importante de la economía nacional. No obstante, es un ámbito profesional bastante sensible a los cambios económicos, ya que su actividad está directamente condicionada por el consumo directo que realiza la población y su margen de beneficios está sumamente condicionado a las fluctuaciones del precio del combustible y a otros factores coyunturales.

2- El entramado del transporte de mercancías por carretera es complejo, a la par que heterogéneo. Existe una gran variedad de tipologías de empresas que compiten en este sector, las actividades que se desarrollan son mucho más amplias de lo que podría parecer a priori –transporte, mudanza, almacenaje, actividades anexas al transporte y manipulación de mercancías-. Mientras que también existe una gran diversidad en cuanto a los tipos de mercancías que se pueden transportar y también son variadas las opciones en cuanto a los itinerarios que se llevan a cabo –local, regional, nacional e internacional-. Todas estas cuestiones ponen de relieve los múltiples escenarios que se erigen en el transporte de mercancías por carretera.

3- Los perfiles socio-demográficos de las personas que trabajan en este ámbito profesional son muy diferentes, aunque hay ciertas tendencias que lo definen de una forma bastante ajustada. En primer lugar, se trata de un sector muy masculinizado especialmente en el área de transporte, mientras que en los puestos de oficina la presencia de mujeres es muy superior a la de aquellos. Además, es un sector bastante envejecido ya que casi una cuarta parte de las personas trabajadoras tienen 50 años o más. Por otra parte, el número de las personas extranjeras está alcanzando cada vez más un mayor volumen en los puestos de transporte y almacenamiento. Esto se debe al escaso interés de trabajar en este ámbito por parte de la población autóctona. Aquí se puede establecer una similitud con otras profesiones en la que los perfiles extranjeros son predominantes: empleo doméstico, labores agrícolas, etc.

4- Existe una enorme demanda de profesionales cualificados. Esta necesidad de efectivos no sólo se centra en los puestos de transportistas, sino que tiene extensión a los siguientes perfiles: jefes/as de tráfico, mozos/as de almacén, etc. En este sentido, esta escasez de profesionales manifiesta puede ser considerada como una oportunidad para la creación de empleo a nivel regional.

5- Las formaciones que requieren unos puestos u otros son bastante dispares y en función del tipo de perfil también lo son las características y las modalidades de dichas formaciones. Es necesario que exista una adaptabilidad de la formación a las condiciones del tipo de puesto de trabajo.

6- La valoración de la formación es un tanto ambigua en función de su carácter obligatorio o no. Por una parte, algunas formaciones son totalmente necesarias para el desarrollo de determinadas actividades que se llevan a cabo, ya que vienen marcadas por ley como obligatorias, que son las que se llevan a cabo sin cuestionamientos. Mientras que, de forma generalizada, las formaciones que no son estrictamente necesarias no son muy demandadas por parte de algunos perfiles.

7- Debido a las extensas jornadas laborales persistentes en el sector y especialmente las de algunos puestos –conducción principalmente-, las formaciones que realizan principalmente estos perfiles son habitualmente durante el período de descanso –fines de semana-, lo que muchas veces lleva aparejado ciertas reticencias respecto a realizar otras formaciones.

8- El interés real por realizar formación en la familia del transporte de mercancías por carretera es bastante escaso. Además de la falta de interés generalizada en realizar formación y de la escasa disponibilidad del personal; para las empresas del sector afrontar la formación del personal de cabina supone paralizar vehículos. Esto se traduce en gastos porque no se obtienen beneficios durante ese período de tiempo. En el caso en las empresas de tamaño pequeño, la situación es todavía más dificultosa ya que tienen menor margen de maniobra que las empresas con un mayor número de personas empleadas.

9- Los cursos específicos más demandados a nivel regional son: Organización del transporte y la distribución; Resolución de conflictos con clientes/intermediarios; Gestión de Recursos Humanos; Control, supervisión y manipulación de cargas;

Organización y gestión de almacenes; Prevención de lesiones; Conducción eficiente; Tráfico de mercancías por carretera; Funcionamiento del tacógrafo; Inglés básico en el transporte; Legislación y normativa y Nuevas tecnologías.

10- Es fundamental ofertar acciones formativas en base a los cambios normativos que se producen en el sector para evitar así desfases con respecto a la realidad y mantener efectivamente actualizados a los profesionales que trabajan en el sector.

11- Las nuevas tecnologías tienen una importancia creciente en el transporte de forma general y de forma particular en el transporte de mercancías por carretera. Durante las dos últimas décadas los cambios que se han producido han sido muchos y todo apunta a que seguirán desarrollándose de forma más dinámica y continua en los próximos años. De ahí la importancia en apostar por la formación en estas áreas.

12- En el ámbito de la logística se presentan unos picos de trabajo muy marcados debido a las fluctuaciones de la demanda, lo que implica una elevada rotación de personal. Al existir esa gran movilidad de puestos de trabajo impuesta por la temporalidad, la formación se limita a lo estrictamente necesario en la mayoría de los casos y viene dada por parte de las propias empresas, formaciones internas.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CITY LOGISTICS (2017). DHL expands green urban delivery with City Hub for cargo bicycles. Retrieved August 22, 2019, from <http://www.citylogistics.info/uncategorized/dhl-expands-green-urban-delivery-with-city-hub-for-cargo-bicycles/#more-216>

DELGADO, A. (2021) “Por qué el transporte de mercancías suspende en sostenibilidad”. *The conversation*.

FLORES TORRES, G.A., FLORES TORRES, D.A., y ROMERO FERNANDEZ, A.J. (2019). “Contribución al mejoramiento de la eficiencia en el transporte de mercancías”. *Uniandes Episteme*, 6 (1), 49-61.

GONZÁLEZ, N. (2016). “Nuevas cadenas de transporte de mercancías generadas por las infraestructuras logísticas de intercambio modal.” *Revista Transporte y Territorio* 14. pp 81-108. Universidad de Buenos Aires, Argentina. E-ISSN: 1852-7175. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=333046307006>

ORDAZ, E. (2007) “Salud y condiciones de trabajo en el transporte de mercancías por carretera. Escuela Nacional de Medicina del Trabajo. Instituto de Salud Carlos III.

TEZANOS, J.F. (2002). “Desigualdad y exclusión social en las sociedades tecnológicas”. *Revista del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales: Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración*, ISSN 1137-5868, págs. 35-54.