

ECONOMÍA Y TRABAJO



Dos camareros, ayer en un bar en Santiago de Compostela.

ÓSCAR CORRAL

cuya utilidad no siempre está clara". Cree que esa retórica también busca "rebajar los costes laborales; cuantos más candidatos haya, peores pueden ser los salarios".

Los datos de Infojobs refuerzan la idea de que faltan perfiles concretos: como el de arquitecto de *software* o la de desarrollador de bases de datos. Por otro lado, la portavoz de Ametic rechaza que la solución pase por la mano de obra extranjera: "Tenemos que fomentar y retener el mucho talento que ya hay aquí", y apuesta por la recualificación.

Transporte y almacenamiento. Los datos de Adecco señalan a este sector como el que sufre una mayor proporción de vacantes, con un 19,6%. "En 2022 se han publicado 27.598 puestos para conductor de camiones pesados, más del doble que en 2021. Tenemos un problema de falta de mano de obra", certifica Francisco Aranda, presidente de la organización empresarial UNO. Francisco Vegas, secretario general de Carretera y Logística de CC OO, coincide en que "no se cubren todas las ofertas que plantean las empresas". Pero matiza: "El problema no es grave. De hecho, llevamos escuchando esta queja desde hace años y no se ha producido hasta la fecha ningún problema de desabastecimiento o de no cobertura de rutas".

Aranda cree que los principales problemas se dan en perfiles tecnológicos —especialmente en analistas de datos— por el "caso desarrollo de la FP" y en conductores. Para los segundos, el jefe patronal cree que hay "barreras de entrada económicas", entre las que menciona los certificados que deben obtener los camioneros. También ve "barreras emocionales, ya que el trabajador prefiere empleos con más reconocimiento profesional y que faciliten más la conciliación". Ante la pregunta sobre si ayudaría un aumento de salarios, Aranda responde que "no es la base del problema".

Vegas cree, en cambio, que "hay vacantes porque los conductores no aceptan condiciones económicas que no se corresponden ni con los convenios establecidos ni con la penosidad y peligrosidad de la profesión". "Por otro lado", continúa el sindicalista, "se da una negativa de las empresas a contratar conductores desempleados", asegura. "Están generando una alarma social con la letanía de la falta de conductores, pero lo que realmente persiguen es que existan trabajadores dispuestos a trabajar en condiciones indignas".

Aranda cree que "no hay soluciones mágicas" al problema que denuncia, "sino un conjunto de microsoluciones estructurales". Entre ellas opina que puede estar buscando profesionales fuera, "pero con la tasa de paro más alta de Europa hay que dar oportunidades a la recualificación".

ficientes porque, aunque las tablas salariales estén bastante por encima del salario mínimo, ese extra no compensa ante lo duro que es este trabajo y el riesgo de accidentes". En 2022, 150 personas murieron en la obra, 30 más que el año pasado y más que en cualquier otro sector.

Pedro Fernández, presidente de la Confederación Nacional de la Construcción (CNC), cree que los salarios no son obstáculo: "No es ese el problema, cuando por convenio todos cobran un 30% por encima del salario mínimo. Y el salario real es aún mayor". Barragán cree que hay margen para subir salarios sin incrementar precios.

En otros aspectos, sí coinciden en el análisis. Los dos creen que la "mala fama" del sector no ayuda. "Tenemos que hacer ver que este ya no es el sector de la arena y la carretilla". Barragán considera que "hay que mejorar en seguridad y en estabilidad".

Los dos creen que las caren-

cias en FP en las últimas décadas —"que soluciona la nueva ley", según Fernández— afectan negativamente. "Tenemos que caminar hacia itinerarios cortos y acumulables", añade Fernández, que defiende la compatibilidad de los subsidios y el salario durante los periodos de prueba.

Fernández no esgrime la llegada de trabajadores extranjeros al estilo de los temporeros: "Es algo que ya se ha probado y no ha tenido éxito porque la formación es muy importante. Yo no sé si el encofrador de Perú encofra como el de aquí".

Sin embargo, sí ve con buenos ojos la regularización de personas sin papeles: "Si le das un pequeño curso a una persona que ya está aquí, ya sea extranjera o desempleada de larga duración, es una solución". Barragán también rechaza los contingentes y abre la puerta a las regularizaciones, "pero con garantías de que haya las mismas condiciones y con seguridad".

El volumen sigue siendo menor que en el resto de la Unión Europea

Cuanto peor retribuye el sector, más diferencias hay en el análisis

El transporte es la actividad en la que hacen falta más incorporaciones

Tecnología. El responsable de Digitalización en el Trabajo de UGT, José Varela, cree que el sector tecnológico español no padece un problema de vacantes, "más allá de algunos puestos muy específicos". Cree que la escasez se concentra en actividades muy novedosas. Elena Díaz-Alejo, presidenta de la Comisión de Desarrollo de Talento de la Asociación Multisectorial de Empresas Españolas de Electrónica y Comunicaciones (Ametic), cree que el problema es más general de lo que señala Varela, pero las complicaciones "de verdad" se concentran "en posiciones concretas", entre las que menciona las mismas que el experto de UGT. "Tenemos la sensación de que la formación no se adapta con suficiente rapidez", añade Díaz-Alejo. Varela cree que a las empresas tecnológicas les interesa "inflar" este discurso para "mantener una gran industria de formación, con muchos cursos y másteres