

Antonio Atiénzar

MIEMBRO DEL COMITÉ EJECUTIVO Y DEL GRUPO DE TRABAJO DE VEHÍCULO INDUSTRIAL DE CETRAA



Formar hoy para que el taller de V.I. exista mañana

El balance de 2025 en el taller de vehículo industrial vuelve a ser, sobre el papel, positivo: trabajo no falta. La actividad ha sido intensa, las flotas se mueven y los talleres hemos tenido los fosos llenos. Sin embargo, detrás de esa foto hay una sensación compartida: cada vez trabajamos más... para ganar menos. La rentabilidad se resiente entre normativas, inversiones obligadas y una burocracia creciente que nos obliga a dedicar más horas a la pantalla que a la llave.

A ello se suma un reto que ya nadie discute: la falta de profesionales cualificados disponibles para trabajar en los talleres. En V.I. lo sufrimos con especial intensidad. Un camión parado no es solo un vehículo inmovilizado, es una empresa que no produce. Y aun así, muchos talleres retrasan trabajos o renuncian a otros porque, sencillamente, no hay manos suficientes.

Desde CETRAA hemos tratado de poner orden en este problema estructural con un paquete de propuestas que abarca promoción del oficio, mejora de la Formación Profesional y medidas de acompañamiento a los jóvenes que se incorporan al sector. Son líneas de actuación pensadas para el conjunto de los talleres, pero que encajan como un guante en la realidad del vehículo industrial. El primer bloque tiene que ver con algo tan básico como explicar bien quiénes somos y qué hacemos. La profesión de mecánico sigue arrastrando tópicos que poco tienen que ver con el taller actual: sucio, poco tecnológico, "de fuerza bruta" y solo para hombres. La realidad del V.I. es justo la contraria: diagnosis avanzada, sistemas electrónicos complejos, trabajo en equipo, responsabilidad en seguridad vial y en la cadena logística del país. Necesitamos campañas modernas que lo cuenten, presencia en ferias estudiantiles, testimonios reales y una implicación mucho mayor de las administraciones para prestigiar el oficio y visibilizarlo como opción de futuro.

El segundo bloque, quizá el más urgente, es la Formación Profesional. Hoy hay jóvenes que quieren estudiar automoción y se quedan fuera por falta de plazas. Otros acceden a ciclos de Grado Superior sin la base práctica necesaria. En V.I. esto se nota especialmente: hablamos de vehículos pesados, sistemas específicos de freno, suspensión, remolques, maquinaria agrícola... No basta con "algo de mecánica". Defendemos la ampliación de plazas, la adecuación de contenidos a la realidad del taller y, en nuestro caso, la creación de un itinerario específico de vehículo industrial dentro de la FP. Que un alumno pueda elegir desde el

principio si quiere orientar su carrera al turismo o al V.I. sería algo realmente interesante.

También es clave reforzar la FP Dual, pero bien planteada. Muchos talleres de V.I. son pymes o microempresas y no pueden dedicar un trabajador en exclusiva a acompañar a un alumno que aún no trae la base suficiente. Si queremos que la dual funcione, hay que coordinar mejor centros, asociaciones y empresas, ajustar los tiempos y apoyar económicamente a los talleres que se implican en formar.

El tercer bloque tiene que ver con el acompañamiento en la entrada al mundo laboral. La primera experiencia en un taller de camiones puede ser exigente: horarios, responsabilidad, trabajo físico y mental... Si no hay tutores, referentes y un plan de acogida, es fácil que los jóvenes abandonen en los primeros meses. Proponemos redes de mentorización desde las asociaciones, prácticas no laborales bien diseñadas y contratos de alternancia apoyados con ayudas públicas, que permitan a la empresa formar sin que el coste inicial sea inasumible.

Todo esto se cruza con los desafíos normativos inmediatos. La implantación del VeriFactu, las crecientes exigencias en prevención de riesgos laborales, la gestión de residuos o las obligaciones en protección de datos pesan especialmente en el pequeño taller de V.I. que, además de invertir en diagnosis, elevadores o formación en nuevas tecnologías, tiene que destinar recursos a "hacer papeles". Cuando necesitas casi tanta estructura administrativa como técnica para seguir funcionando, es normal que muchos jóvenes se pregunten si merece la pena heredar o abrir un taller.

De cara a 2026, las perspectivas pasan por dos palabras: simplificar y atraer. Simplificar la relación del taller con la Administración, evitando que cada nueva obligación se traduzca en más costes y menos tiempo productivo. Y atraer talento joven con un mensaje claro: el vehículo industrial ofrece empleo estable, retos técnicos de alto nivel y un futuro profesional digno, siempre que se nos permita hacer lo que mejor sabemos hacer: mantener en marcha los vehículos que mueven la economía.

El taller de V.I. ha demostrado una y otra vez su capacidad de adaptación. Pero la próxima gran transformación no será solo tecnológica, sino humana. O conseguimos que haya manos y cabezas suficientes en los fosos, o dará igual cuántos camiones haya que reparar. Ahí nos jugamos el verdadero balance de 2025... y el de muchos años más. ●