

# Νέα έκθεση σοκ της IRU: Θα τριπλασιαστεί η έλλειψη οδηγών φορτηγών και λεωφορείων έως το 2026

2022/11/15 09:04 στην κατηγορία LOGISTICS

Μια νέα έκθεση της IRU δείχνει ότι οι ελλείψεις οδηγών φορτηγών και λεωφορείων στην Ευρώπη θα τριπλασιαστούν έως το 2026, τροφοδοτούμενες από την αυξημένη ζήτηση οδικών μεταφορών και τη γήρανση του πληθυσμού των οδηγών.

Όπως αναφέρεται, το αυξανόμενο χάσμα μεταξύ συνταξιοδοτούμενων και νέων οδηγών πρόκειται να τριπλασιάσει το ποσοστό των ακάλυπτων θέσεων οδηγών φορτηγών, **σε πάνω από 60% έως το 2026, και να υπερπενταπλασιαστεί για τους οδηγούς λεωφορείων και πούλμαν, σε σχεδόν 50% έως το 2026.**

«Χωρίς δράση για να γίνει το επάγγελμα του οδηγού πιο προσιτό και ελκυστικό, η Ευρώπη θα αντιμετωπίσει τεράστιο θέμα στην εξεύρεση οδηγών», υπογραμμίζει η IRU, τονίζοντας ότι:

-Υπάρχει χαμηλό ποσοστό νέων οδηγών (6% για τις εμπορευματικές μεταφορές και 5% για τις μεταφορές επιβατών), παρά τους καλούς, όπως υποστηρίζει, μισθούς των οδηγών και τη σταθερά υψηλή ανεργία των νέων σε πολλές χώρες.

-Οι γυναίκες αποτελούν επίσης μόνο ένα μικρό ποσοστό των οδηγών φορτηγών, παρά τα σημαντικά επίπεδα γυναικείας ανεργίας σε ορισμένες χώρες. Η Ισπανία, για παράδειγμα, έχει ένα από τα υψηλότερα ποσοστά γυναικείας ανεργίας στην Ευρώπη (14%), αλλά ένα από τα χαμηλότερα ποσοστά γυναικών οδηγών φορτηγών (2%).

Σύμφωνα με τον γενικό γραμματέα της IRU, Umberto de Pretto, «Η έλλειψη οδηγών στην Ευρώπη επιταχύνεται με ταχείς ρυθμούς, αποτελώντας σημαντική απειλή για την ήπειρο εάν δεν γίνει τίποτα. Τα φορτηγά μεταφέρουν το **75% των φορτίων της Ευρώπης κατ' όγκο και το 85% των ευπαθών**, υψηλής αξίας και ιατρικών αγαθών της, όπως εμβόλια και τρόφιμα.

Οι υπηρεσίες λεωφορείων και πούλμαν, ο πιο χρησιμοποιούμενος τρόπος συλλογικής μεταφοράς στην ΕΕ, είναι κεντρικός στους στόχους της Ευρώπης για την απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές.

Χωρίς οδηγούς, η οικονομία, η κοινωνική κινητικότητα και το σχέδιο της Ευρώπης

για το κλίμα θα σταματήσουν. Αλλά υπάρχουν αποδεδειγμένες λύσεις, ειδικά εάν η βιομηχανία και η κυβέρνηση συνεργαστούν».

## **Η πρόσβαση και η ελκυστικότητα του επαγγέλματος**

Η ελάχιστη ηλικία προσόντων εξακολουθεί να είναι 21 ετών για οδηγούς φορτηγών σε πέντε χώρες της ΕΕ και μεταξύ 21 και 24 ετών για τους περισσότερους οδηγούς λεωφορείων και πούλμαν σε ολόκληρη την ΕΕ.

Επίσης, **το υψηλό κόστος άδειας και εκπαίδευσης αποτελεί εμπόδιο**. Στη Γαλλία, μια άδεια φορτηγού κοστίζει 5.300 ευρώ, περισσότερο από τρεις φορές τον μέσο ελάχιστο μηνιαίο μισθό, ενώ στη Γερμανία, μια άδεια λεωφορείου και πούλμαν κοστίζει 9.000 ευρώ κατά μέσο όρο, πάνω από το τετραπλάσιο του κατώτατου μηνιαίου μισθού.

Ακόμη, η ασφάλεια, ιδιαίτερα για τις γυναίκες οδηγούς, είναι ζωτικής σημασίας για να γίνει το επάγγελμα πιο ελκυστικό, καθώς το 95% των οδηγών φορτηγών και το 94% των μεταφορικών εταιρειών το βάζουν ως κορυφαία προτεραιότητά τους.

Ωστόσο, μόνο το 3% των υφιστάμενων χώρων στάθμευσης φορτηγών στην ΕΕ είναι πιστοποιημένες ως ασφαλείς.

## **Οι λύσεις στο «τραπέζι»**

Ο δημόσιος και ο ιδιωτικός τομέας, όπως αναφέρει η IRU, πρέπει να συνεργαστούν για να αντιμετωπίσουν τις ελλείψεις οδηγών. Η έκθεση περιγράφει 20 λύσεις που εφαρμόζονται επί του παρόντος από ενώσεις οδικών μεταφορών, εταιρείες και φορτωτές.

Οι δημόσιες αρχές πρέπει επίσης να λάβουν μέτρα για να αποτρέψουν την κλιμάκωση της έλλειψης, συμπεριλαμβανομένων:

- Καθορισμός της ελάχιστης ηλικίας οδήγησης στα 18, με εκπαίδευση από τα 17,
- Επιδότηση δαπανών άδειας και εκπαίδευσης νέων οδηγών,
- Δημιουργία περισσότερων ασφαλών και ασφαλών χώρων στάθμευσης.