

La Asociación del Transporte Internacional por Carretera lleva años demandando esta medida

ASTIC solicitará a la nueva ministra de Transportes que España prohíba la carga y descarga de los conductores, siguiendo el ejemplo de Portugal

A partir del 11 de septiembre, las operaciones de carga y descarga en el país luso deben ser realizadas por el expedidor o el destinatario que deben recurrir a trabajadores formados que no sean conductores

Madrid, 14 de julio de 2021.- La Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC) solicitará a la nueva ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Raquel Sánchez, que España prohíba la carga y descarga de mercancías por parte de los conductores profesionales, tal y como acaba de hacer Portugal, que a partir del 11 de septiembre aplicará el Decreto-Ley 57/2021 que, entre otras cosas, establece que las operaciones de carga y descarga deben ser realizadas por el expedidor o el destinatario que deben recurrir a trabajadores formados que no sean conductores.

La nueva legislación lusa se aplicará a todas las cargas y descargas realizadas en Portugal, independientemente de la nacionalidad de la empresa de transportes o del conductor. En su artículo 23 C establece que en los casos en que la operación de carga o descarga sea responsabilidad del transportista, por haberlo establecido de forma expresa en el contrato, éste deberá recurrir a trabajadores formados que no sean conductores para su realización.

Solo se admite la realización de operaciones de carga y descarga por parte de conductores profesionales en algunos casos, como la distribución de mercancías de almacenes a tiendas, mudanzas y puerta a puerta; y transporte de combustibles, mercancías a granel y porta automóviles, sin perjuicio de las disposiciones especiales para mercancías peligrosas.

«Esta reivindicación, que ya lleva años encima de la mesa de negociación del Comité Nacional de Transporte por Carretera y el ministerio, vuelve a coger fuerza gracias a la nueva legislación lusa, que ha demostrado que sí es posible prohibir la intervención directa de los conductores en este tipo de operaciones. Por tanto, los que se negaban a prohibirlo, amparándose en el hecho de que en ningún país europeo existía legislación específica que así lo dictaminase, ya no tienen excusa para no hacerlo. Además, esta prohibición también estuvo recogida en nuestra propia legislación, concretamente en la Ley de Ordenación de los Transportes, entre 2003 y 2013», destaca Ramón Valdivia, director general de ASTIC.

Actualmente en España cerca del 70% de los conductores profesionales de vehículos pesados participa en la carga y descarga de la mercancía que transportan, una labor totalmente ajena a su actividad profesional que acarrea abusos, fatiga en los conductores, lo que puede traducirse en siniestralidad al volante; accidentes laborales al ejecutar las labores de carga y descarga y al manipular la mercancía, lo que afecta a los propios conductores (bajas laborales) y a las empresas transportistas que ven incrementados sus costes.

«En un país como España, donde se da la paradoja de que con cerca de un 40% de paro juvenil seguimos necesitando unos 15.000 conductores profesionales, sería lógico atraer e incentivar a las nuevas generaciones para que se conviertan en transportistas. Para ello, tenemos que hacer más atractiva esta profesión con medidas como rebajar la edad de incorporación a los 18 años, algo que ya hemos conseguido; reducir el coste de cotizaciones sociales; o dotar a las carreteras de las infraestructuras necesarias para que el descanso reglamentado de los conductores pueda realizarse en condiciones dignas y seguras. La prohibición de la carga y descarga por los conductores es otra medida que ayudaría a atraer a más jóvenes a esta profesión», subraya Valdivia.

El [Decreto-Ley 57/2021 de Portugal](#) establece que las operaciones de descarga en las tiendas solo pueden ser realizadas por el conductor con presencia de otra persona. Cuando la operación sea realizada por el conductor, en los supuestos anteriores el expedidor o destinatario deben facilitar todos los medios necesarios, asegurando todas las condiciones de seguridad. Las operaciones realizadas en el vehículo, necesarias a la carga y la descarga, son responsabilidad del que las realiza, debiendo el expedidor o destinatario proporcionar los medios necesarios y facilitar las instrucciones de seguridad. Se exceptúan las operaciones de estiba y amarre, en las cuales el conductor que asista a las mismas deberá aconsejar e intervenir.

Las operaciones de carga y descarga que se realicen fuera del período normal de funcionamiento de las instalaciones del remitente o del destinatario deben ir acompañadas de sus representantes, quienes deberán abrir y cerrar las instalaciones, incluso en las estaciones de servicio. En terminales portuarias de contenedores, donde la operación de recepción haya sido previamente anunciada y aceptada por la terminal, si el tiempo de inactividad excede las dos horas, excluyendo los horarios de comida de la terminal, y este no es responsabilidad del transportista o de su cliente, la terminal deberá dar prioridad inmediata a la descarga del contenedor, salvo causas de fuerza mayor que lo impidan. En el caso de mercancías peligrosas líquidas, gaseosas y a granel el conductor podrá realizar las operaciones por motivos de seguridad, en función de su formación específica y de la utilización del equipamiento.

Qué es ASTIC

La Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC) es una organización sin ánimo de lucro de origen español nacida en 1960 e integrada actualmente en la Unión Internacional del Transporte por Carretera (IRU), con sede en Ginebra. ASTIC trabaja para mejorar las condiciones del sector del transporte en España, teniendo en cuenta que trabajan en un ámbito europeo. Actualmente cuenta con más de 200 afiliados.

Para más información:

Prensa ASTIC

Laura Ordóñez

629 766 425

prensa@astic.net