

El 24% de los puestos de conductores profesionales que se ofrecen a nivel mundial no se cubren, lo que, en muchas ocasiones, tensiona la cadena de suministro

ASTIC propone un decálogo de medidas para atraer a nuevos conductores profesionales al transporte terrestre de mercancías

- La Asociación del Transporte Internacional por Carretera lleva una década alertando sobre este problema, agravado tras la pandemia: en España se necesitan 15.000 conductores.
- El acuerdo alcanzado en diciembre entre el Comité Nacional del Transporte por Carretera y el Gobierno contempla la creación de un grupo de trabajo que a finales de 2022 deberá proponer una batería de medidas para paliar esta situación.
- ASTIC plantea, entre otras medidas, impulsar una FP de conductores, crear áreas de descanso seguras o facilitar la incorporación de trabajadores extranjeros.

Madrid, 10 de enero de 2022.- La Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC) lleva una década alertando sobre la falta de nuevas vocaciones para ocupar plaza de conductores profesionales en España. Un problema que se ha agravado tras la pandemia por dos motivos, fundamentalmente: en 2020 se ralentizó el número de nuevas altas al realizarse menos exámenes de conducir y la recuperación económica post-Covid ha disparado la demanda de bienes y el *ecommerce*, lo que ha incrementado la demanda de movilidad de mercancías por carretera.

La falta de transportistas no solo afecta a España; es un problema generalizado en los países desarrollados. La Unión Internacional de Transporte por Carretera (IRU), de la que ASTIC es miembro activo, nos recuerda que **a nivel mundial el 24% de los puestos de conductores profesionales no se cubren**; y según la consultora Transport Intelligence, **en España faltan unos 15.000**, que se suman a las decenas de miles que también se necesitan en el resto de los países europeos. **«Solo uno de cada cuatro conductores en España es menor de 50 años, así que en una década se perderá más del 30% de esta fuerza laboral por falta de relevo generacional y esto en un país con una tasa de paro juvenil del 38%, la mayor de la OCDE. Entre todos, tenemos que hacer más atractiva esta profesión»**, destaca Ramón Valdivia, vicepresidente ejecutivo de ASTIC.

Precisamente el **acuerdo alcanzado el 17 de diciembre** entre el Departamento de Mercancías del **Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC)**, máximo órgano de representación del sector formado por las asociaciones nacionales de transportistas incluyendo a ASTIC, **y el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma)** contempla la **creación de un grupo de trabajo para analizar esta situación y, en el plazo de 9 meses desde la publicación del Real Decreto-Ley que regula esta medida, realizar una propuesta de posibles medidas a implantar.**

Este acuerdo, que supuso la desconvocatoria del paro patronal previsto para los días 20, 21 y 22 de diciembre y un punto de inflexión en la relación entre el Mitma y el CNTC, contempla 20 medidas, de las cuales 8 se regularán a través de un Real Decreto-Ley que el Gobierno prevé aprobar antes de marzo. **«Entre estas 8 medidas, se encuentra la prohibición de la participación del conductor, ya sea asalariado o autónomo, en la carga y descarga de la mercancía y de los soportes, salvo algunas excepciones, una reivindicación histórica del sector, que a partir de que se publique en el BOE estamos seguros de que mejorará mucho las condiciones de trabajo de estos profesionales del volante, que ya solo tendrán que centrarse exclusivamente en la labor que les compete: transportar la mercancía en su camión»**, señala Valdivia.

10 MEDIDAS PARA ATRAER TALENTO JOVEN AL TRANSPORTE POR CARRETERA

- **Invertir en la creación de áreas de descanso seguras y dignas.** Según la UE, por cada 150 km. debería haber un aparcamiento para vehículos pesados, pero ni en España ni en el resto de Europa la disponibilidad de este tipo de plazas supera el 7% de las existentes. **La falta de estas dotaciones y de los servicios correspondientes, especialmente en relación a la seguridad personal y de la carga, es la primera causa de rechazo de esta profesión entre las mujeres y la tercera entre los hombres.** *«Los 20 millones de euros de los Fondos Next Generation de la UE que el Mitma invertirá en la adecuación y construcción de aparcamientos seguros para camiones ayudará a mejorar esta situación, pero no a resolverla por completo, por lo que no podemos bajar la guardia en este tema»*, indica Ramón Valdivia.
- **Rebajar las cotizaciones a la Seguridad Social.** Ni las enfermedades profesionales ni la accidentalidad laboral justifican hoy por hoy que esta sea una de las profesiones con mayor carga en este importante coste empresarial. Este hecho funciona como un lastre para los incrementos salariales que estos profesionales merecen. El coste laboral es, junto al del combustible (aproximadamente un tercio cada uno), la mayor partida de los costes de operación de una empresa de transporte. Según el acuerdo alcanzado en diciembre con el Mitma, **el Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones se compromete a estudiar las cifras de accidentalidad en el trabajo en este sector para calcular las cotizaciones apropiadas.**
- **Impulsar la colaboración entre transportistas y cargadores** mediante la **adhesión, difusión y aplicación del acuerdo de colaboración que a finales de noviembre firmaron Transprime, como miembro del European Shipper' Council, con la colaboración de ASTIC y CETM, como integrantes de IRU en España, y con los sindicatos** (Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte). Un programa piloto inédito a nivel europeo cuyo objetivo es impulsar las medidas que forman parte del manifiesto suscrito por ambas entidades internacionales para **dignificar la profesión de conductor profesional.**
- **Ganar tamaño empresarial.** Nuestro sector adolece de un problema estructural desde sus inicios: su atomización. **La mitad de las empresas que cuentan con autorización ministerial para actuar en el mercado de transporte de mercancías por carretera cuenta con un solo vehículo y más del 80% tiene menos de cinco. Es difícil hacer atractivo emprender una carrera profesional en microempresas, cuyo reducido tamaño les resta capacidad para competir.** *«En España caminamos hacia un “infierno” fiscal. Deberíamos disponer de un sistema fiscal moderno, competitivo y homologable al de nuestro entorno, en lugar de continuar frenando a las pequeñas empresas para que puedan crecer»*, señala Valdivia, que agrega que *«en ASTIC apostamos por un modelo empresarial con medios propios, generador de riqueza y creador de empleo. Son este tipo de grandes compañías las que han llevado al transporte español a posicionarse como el 2º país de la UE en transporte internacional por carretera después de Polonia»*.
- **Simplificar y abaratar el acceso a la profesión.** **La formación de un transportista -carnet de conducir (C1 / C1+E / C / C+E) y Certificado de Aptitud Profesional (CAP)- suele prolongarse durante un año y puede costar entre 4.000 y 6.000 euros. ASTIC reivindica eliminar el requisito de tener previamente el permiso de conducir para obtener el Certificado de Profesionalidad (CP); convalidar la autorización CAP sin examen a los que finalicen el CP; crear una red capilar de centros que impartan FP de Conductores; y facilitar la obtención del permiso de conducir en el ámbito de la FP, como ya sucede con la Policía o la Guardia Civil. Asimismo, demanda más fondos públicos para la formación de estos profesionales.** Algo que ya está sucediendo en Castilla y León, donde su Gobierno firmó en agosto un acuerdo con la Federación de Autoescuelas de esta comunidad para subvencionar parte de esta formación hasta un máximo de 1.800 euros por alumno/a. En Italia han dado un paso más: su Ejecutivo ha aprobado un bono que facilita una subvención del 80% de estos costes con un techo máximo de 2.500 euros. En el ámbito privado también surgen iniciativas como la de Disfrimur, una de las compañías afiliadas a ASTIC, que ha firmado un acuerdo de 3 años con Cáritas Cartagena para crear una Escuela de Conductores para personas

en riesgo de exclusión social, a las que se les costea su formación y se les ofrece un contrato laboral de seis meses en esta empresa con sede en Murcia.

- **Dinamizar la incorporación de trabajadores extranjeros.** Actualmente **los conductores de vehículos pesados de terceros países no pueden homologar su permiso de conducción en España, lo que supone una enorme barrera para contratar a profesionales del volante extranjeros en nuestro país.** En 2018 ASTIC empezó a colaborar con el Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones para incorporar a conductores chilenos y peruanos, en virtud de un convenio entre ambos países que permite que, una vez convalidados los correspondientes títulos y con una oferta de contrato laboral, obtengan de forma rápida el visado y el permiso de residencia. *«Nuestro reto es conseguir incluir esta profesión en el Catálogo de Ocupaciones de Difícil Cobertura, como sucede con deportistas o con mecánicos navales, entre otras, según la Disposición 20244 del BOE núm. 292 de 2021, ya que así las empresas podrían obtener una concesión de una autorización inicial de residencia y trabajo para personas de otros países»*, explica Ramón Valdivia.
- **Impulsar la Formación Profesional Dual.** Para atraer talento joven con perfiles más técnicos a las plantillas de sus empresas afiliadas, **en 2018 ASTIC inició su [proyecto de FP Dual](#) de la mano de la CEOE y la Fundación Bertelsmann y con la asesoría técnica de la Alianza para la FP Dual.** La patronal creó el ciclo de grado superior en Transporte y Logística en modalidad dual (la formación teórica se combina con prácticas en una empresa) junto al centro educativo IES Clara del Rey (Madrid) y empresas como El Corte Inglés, Dachser, STEF y ALSA. En 2021 se puso en marcha la segunda promoción, en la que se incorporó Eroski.
- **Presencia en los Programas de Formación del SEPE.** Para poder acceder a subvenciones públicas mediante programas de formación de ámbito estatal y regional, **en 2018 ASTIC consiguió introducir dos acciones formativas (una de 230 horas y otra de 420 horas) en el Catálogo de Especialidades del Servicio Público de Empleo Estatal (SEPE).** Esto nos permite insertar en el mercado laboral no solo a transportistas, sino a cualquier persona encuadrada en las listas del SEPE, facilitándoles las competencias necesarias para conducir vehículos pesados de las categorías C+E.
- **Atraer e incorporar talento femenino.** **En España solo un 2% de los conductores de camión son mujeres.** *«Un desequilibrio alarmante que debemos corregir. No parece muy sostenible una profesión que renuncia a tener en sus filas al 50% de la población»*, destaca el vicepresidente ejecutivo de ASTIC.
- **Facilitar la incorporación de trabajadores públicos (militares).** En 2017, ASTIC firmó un convenio con el **Ministerio de Defensa**, a través de SAPROMIL, programa de apoyo al personal militar que facilita su incorporación voluntaria al ámbito civil a partir de los 45 años, **para que estos reservistas pudieran incorporarse a las empresas de transporte de esta patronal.** En abril de 2021 Defensa y la Fundación CEOE firmaron un convenio para poner en marcha durante este año un programa piloto similar.

[Qué es ASTIC](#)

La Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC) es una organización sin ánimo de lucro de origen español nacida en 1960, miembro de CEPYME y de CEOE e integrada 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 sus afiliados operan en un ámbito europeo. Agrupa a más de 200 empresas afiliadas que facturan de media 37 millones de euros anuales, dan empleo directo a 20.000 profesionales y cuentan con una “edad empresarial” media de 33 años.