

Portugal y España son los únicos países del mundo en contar con esta norma

ASTIC impulsa en Europa, a través de IRU, la prohibición de la carga y descarga por parte de los conductores profesionales

- *La Asociación del Tte. Internacional por Carretera ha solicitado a la Organización Internacional del Tte. por Carretera que negocie con los sindicatos europeos una propuesta normativa*
- *Francia se muestra abierta a implantarlo, mientras los países nórdicos muestran su rechazo*
- *Esta norma mejora las condiciones laborales de los transportistas, una profesión en la que hay 400.000 vacantes en Europa, de las cuales unas 20.000 están en España.*

Madrid, 14 de septiembre de 2022.- La Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC) ha solicitado a la Organización Internacional del Transporte por Carretera (IRU), de la que es miembro de pleno derecho desde su constitución en 1960, que promueva en Europa la implantación de la prohibición de la carga y descarga por parte de los conductores profesionales. Una norma que solo contemplan las legislaciones española y lusa. En España entró en vigor el pasado día 2, a través del Real Decreto-Ley 3/2022 de 1 de marzo; y en Portugal, el 11 de septiembre de 2021 mediante el Decreto-Ley 57/2021.

Según la normativa portuguesa, que tiene una faceta de relación laboral, la prohibición se aplica a toda operación de transporte que empiece o termine en Portugal, también en viajes internacionales -por ejemplo, de Portugal a España o a un tercer país, y viceversa- y a cabotaje, practicado en territorio luso por un transportista español o de cualquier otro país de la UE. Sin embargo, la ley española no contempla esta prohibición en territorio extranjero por lo que, en principio, nuestros conductores no tienen prohibido cargar o descargar la mercancía que transportan en sus camiones en otros países, en cada uno de los cuales se aplican las reglas que estén en vigor en su territorio como, por ejemplo, la regulación sobre Prevención de Riesgos Laborales (PRL).

«Siempre hemos abogado porque, ya que trabajamos en un escenario europeo donde competimos con transportistas de diferentes países, lo más conveniente en este aspecto para todos, al igual que también en otros vitales como son los pesos y dimensiones, por ejemplo, es que exista la mayor uniformidad normativa posible para evitar estar siempre pendientes de decenas de regulaciones diferentes, especialmente aquellas relacionadas con la competitividad empresarial. Pero, desde luego, entendemos la complejidad del asunto; a la vista está el famoso Paquete de Transporte por Carretera que impulsó Violeta Bulc, ex comisaria europea de Transportes, y que apenas ha conseguido pequeños avances en esa unificación», explica Ramón Valdivia, vicepresidente ejecutivo de ASTIC y miembro de la Ejecutiva de la IRU.

Para extender al resto de países de Europa la prohibición de la carga y descarga por parte de los conductores profesionales, ASTIC ha vuelto a instar a la IRU a negociar con los sindicatos europeos una propuesta normativa que lo avale, apoyándose en los avances legislativos portugués y español, que han puesto la primera piedra para la prohibición a nivel europeo de estas operaciones.

«La semana pasada nos reunimos en Bruselas con miembros de la Comisión de Asuntos Sociales (CAS) de la IRU, que vieron con muy buenos ojos esta iniciativa ya que tiene como fin mejorar las condiciones de trabajo de unos profesionales que llevan ya demasiados años realizando en territorio europeo una labor que no les compete», indica José Manuel Pardo, director técnico de ASTIC y vicepresidente de esta comisión CAS, que agrega que *«por el momento, Francia se muestra abierta a implantarlo, mientras países nórdicos, como Dinamarca, Finlandia y Suecia, han hecho patente su rechazo».*

La IRU adoptará una decisión una vez que se haya analizado la aplicación y el efecto que ha tenido esta prohibición en España y Portugal. El país luso ya ha trasladado la satisfacción de su industria del transporte de mercancías por carretera, tanto de los operadores como de los chóferes de camión, tras un año aplicando esta norma.

Una norma que hace más atractiva una profesión en vías de extinción

La falta de conductores profesionales para cubrir las necesidades de las empresas de transporte de mercancías es un problema creciente en España, que amenaza con paralizar las cadenas de suministro de bienes y productos, tanto a las industrias como a la población en general. Se calcula que en nuestro país faltan del orden de 18.000-20.000 conductores de camión, situación que se acentuará en la próxima década dado que el 72 % de los profesionales en activo supera los 50 años.

Una problemática que se extiende a nivel global. Según datos de la IRU, existen 2,6 millones de vacantes por cubrir a nivel mundial (solo en Europa necesitan, aproximadamente, 400.000 transportistas y en Estados Unidos, unos 80.000).

«Por encuestas realizadas por nuestra asociación y por la IRU sabemos que uno de los motivos que no hacen atractiva la profesión de conductor es el relacionado con las duras condiciones de trabajo aparejadas, entre las que se encuentra la participación activa de dichos profesionales en las operaciones de carga y descarga de las mercancías. Un elemento que también dificulta la incorporación de las mujeres a esta profesión (con la excepción de EE.UU., donde suponen el 8 %, las mujeres no representan ni el 2% de los conductores profesionales a nivel mundial)», añade De Pardo.

Según recoge nuestro RDL, todos los conductores de vehículos de transporte de mercancías con una masa máxima autorizada (MMA) superior a 7,5 toneladas, ya sean asalariados, autónomos o pertenezcan a una empresa extranjera que opere en España, tienen prohibidas las tareas de carga y descarga, tanto de las mercancías transportadas como de sus soportes (envases, palés, contenedores o jaulas) en todo el territorio español, con algunas excepciones para algunas especialidades de transporte, por las propias características del mismo o por el tipo de destinatario de las mercancías.

El conductor nunca podrá realizar estas operaciones -excepto en las excepciones contempladas-, ni siquiera aunque exista un pacto entre cargador y transportista efectivo. Sin embargo, existe la posibilidad de que el porteador se haga responsable de la carga y/o descarga de las mercancías, en cuyo caso deberá disponer de personal distinto al conductor. Este pacto debe acordarse por escrito antes de la puesta a disposición del vehículo para la carga y deberá estar sujeto a un pago suplementario al coste del transporte, teniéndose que reflejar en la factura de manera diferenciada al precio del mismo.

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.

Prensa ASTIC: Laura Ordóñez - 629 766 425 - prensa@astic.net