

MAÑANA SE CELEBRA EL DÍA INTERNACIONAL DE LA MUJER

ASTIC demanda que las políticas públicas para impulsar la paridad en el mercado laboral no se olviden de atraer a las mujeres a la profesión de transportista, donde existe un enorme desequilibrio de género

- En el transporte pesado de mercancías por carretera en España menos del 3 % son conductoras. Una espectacular brecha de género que se está cerrando muy lentamente: en los últimos cinco años, el 8,5 % de los permisos emitidos para conducir camiones han sido para mujeres, según datos de la DGT.
- Las principales razones son la falta de áreas de descanso seguras y dignas para camiones, la dificultad para conciliar vida laboral-familiar y el complejo y costoso proceso formativo.
- Hay que superar el asentado prejuicio de “profesión masculina” y entre todos hacerla más inclusiva. España necesita, aproximadamente, 15.000 nuevos profesionales para el transporte por carretera.

Madrid, 7 de marzo de 2023.- La Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC) demanda de las Administraciones públicas españolas y europeas mayor implicación e inversión dirigidas a promocionar y favorecer que las mujeres se incorporen a la profesión de transportista, en la que actualmente existe un gran desequilibrio de género: representando, por ejemplo, el 52 % de la población española, las mujeres apenas alcanzan el 3 % de los conductores en el transporte pesado de mercancías por carretera, en el que urge incorporar aproximadamente 15.000 nuevos profesionales.

La dinámica de equilibrio de género en el sector avanza, pero demasiado lentamente. Según datos facilitados por la Dirección General de Tráfico (DGT), en 2022 se expidieron un total de 20.476 carnets de conducir camiones (vehículos de más de 3,5 toneladas), de los cuales el 11 % se otorgaron a mujeres. De este total de permisos de conducción, 12.861 correspondieron al tipo C (camiones pesados rígidos), de los que el 9,8 % se facilitó a conductoras; 4.459 carnets de la tipología C+ E (camiones articulados para distancias medias y largas a los que comúnmente se les conoce como “trailers”), de los cuales el 5,7 % correspondió a mujeres; en total 17.320 carnets C+EC (camiones rígidos + trailers), de los que el 8,7 % fue obtenido por profesionales femeninas.

En el último lustro (2018-2022) destaca 2020, instalado en la memoria colectiva de todos por la irrupción del coronavirus, como el año en el que mayor proporción de mujeres obtuvo el carnet para conducir vehículos pesados de más de 3.500 kilos: de las más de 42.000 personas que lo aprobaron el 28 % fueron mujeres. Si nos centramos exclusivamente en los carnets para trailers (C+E), observamos que la media porcentual de mujeres que lo han aprobado en los últimos cinco años se sitúa en el 5 %.

En relación al transporte de pasajeros por carretera, el pasado año se expidieron 4.274 carnets de conducir autobús, de los cuales el 15,9 % los obtuvieron mujeres. De este total de permisos de conducción, 888 correspondieron a autobuses pesados (más de 16 viajeros con posibilidad de colocar remolque que no exceda de los 750 kg.), de los que el 6,9 % lo obtuvieron conductoras.

Precisamente hoy se aprobará en Consejo de Ministros (CM) un anteproyecto de ley de representación paritaria entre hombres y mujeres en los centros de decisión. El objetivo de esta futura norma es que cada uno de los sexos suponga, como mínimo, el 40 % en la composición del propio CM, las candidaturas electorales, los consejos de administración de las grandes empresas o los colegios profesionales, entre otros organismos. «Una

paridad que la Administración también debería alentar en el transporte de mercancías por carretera para garantizar la sostenibilidad de un sector que constituye el eje vertebrador de la actividad económica de nuestro país. En caso contrario, no seremos capaces de aprovechar el creciente tirón laboral y económico que proyectan varios estudios para 2050: la tasa de movilidad de mercancías se incrementará en un 60 %», explica Ramón Valdivia, vicepresidente ejecutivo de ASTIC y miembro de la Ejecutiva de la Organización Internacional del Transporte por Carretera (IRU).

«Igual que existen políticas públicas y recursos del Estado dirigidos a despertar entre las jóvenes vocaciones en las carreras STEM (Ciencia, Tecnología, Ingeniería y Matemáticas), debidamente contempladas en la Ley de la Ciencia, la Tecnología y la Innovación, sería justo que también existiera este mismo interés para involucrar a las mujeres en una profesión estratégica que no debe ni puede prescindir de esta fuerza laboral tan valiosa. En nuestro sector es fundamental atraer y retener el talento, sin dejar a nadie al margen», destaca Valdivia.

«La profesión de transportista está tradicionalmente ligada al género masculino, quizás por prejuicios que nos impedían visualizar al mando de un camión por el esfuerzo físico que requería, pero eso es definitivamente algo del pasado, no aplicable con los vehículos actuales. Además, desde septiembre de 2022 la ley prohíbe a los conductores cargar y descargar la mercancía que transportan. Esta profesión sigue siendo exigente, pero sin duda alguna las mujeres son igual de capaces que los hombres de realizarla con la misma profesionalidad, algo que demuestran día a día los miles de conductoras de camión que trabajan en nuestro país. Entre todos debemos eliminar esta etiqueta de “profesión masculina” y trabajar para hacerla más inclusiva», señala el directivo de ASTIC.

Este déficit de mujeres llama todavía más la atención si tenemos en cuenta que nuestro país tiene una de las tasas de desempleo femenino más altas de Europa (14 %) y el panorama actual de grave escasez de conductores profesionales (en España el 72 % de los transportistas supera los 50 años, así que en una década se perderá más del 30 % de esta fuerza laboral por falta de relevo generacional).

Esta brecha de género en el transporte de mercancías por carretera también se aprecia en el resto del mundo. El porcentaje de mujeres en este sector es alarmantemente bajo en todos los países del globo: Estados Unidos (8 %), Italia (7 %), China (5 %), Alemania (5 %), México (2 %) o Rusia (1 %).

¿Por qué no hay mujeres transportistas?

Existen muchos motivos para que la carretera sea laboralmente atractiva para las mujeres: es un sector que ofrece la posibilidad de contratos fijos y formación especializada en empresas sólidas, muchas de ellas internacionales. Por normativa europea de obligado cumplimiento, el trabajo está estrictamente regulado en cuanto a tiempos de conducción y descanso (nadie conduce más de 10 horas en un día, ni más de 90 h. en cómputo bisemanal, al estar controlado al minuto por el tacógrafo, y cada 4 horas y media, los transportistas deben descansar durante 45 minutos). *«El transporte por carretera debe aprovechar el enorme potencial que tiene de crecimiento y de generación de empleo para ser capaz de hacer atractiva esta profesión también para las mujeres», subrayan fuentes de ASTIC.*

En este desequilibrio de género histórico influyen factores como la falta de áreas de descanso seguras y dignas para camiones, la dificultad para conciliar vida laboral-familiar y el complejo y costoso acceso a la formación para ser transportista. *«Somos conscientes de que el sector debe trabajar concienzudamente sus debilidades. Una de ellas es la falta de áreas de descanso y aparcamientos para camiones seguros y confortables. En este sentido, llevamos años demandando, tanto a la UE como a nuestro Ejecutivo, más inversión para mejorar y ampliar estas infraestructuras», asegura Ramón Valdivia.* En España, con 15.000 kilómetros de carreteras, debería haber, al menos, un área de descanso para transportistas cada 100 km. y la realidad es que en el todo el territorio nacional hay poco más de 40. Los conductores acaban aparcando en gasolineras y polígonos, donde se produce el 75 % de los robos de la carga o el combustible.

Además de la falta de seguridad, otra razón que desmotiva a muchas mujeres a la hora de subirse a un camión es la dificultad para conciliar vida laboral y familiar (la llamada “vuelta a casa”), sobre todo en transporte internacional. El acceso a la formación también supone una barrera en muchos casos ya que ésta es compleja y costosa. 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. *«La Comisión Europea propuso hace unos días cambiar la edad mínima para poder conducir camiones a los 17 años, siempre que el conductor esté tutelado; un modelo de "conducción acompañada" que ya funciona correctamente en países como Austria o Alemania y que estamos seguros de que tendrá efectos positivos para fomentar nuevas vocaciones en este sector»*, concluye el vicepresidente de la patronal.

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. Asimismo, es cofundadora de las plataformas Empresas por la Movilidad Sostenible y Promoción de los Biocombustibles; y miembro de la Red Española del Pacto Mundial de Naciones Unidas. 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.

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