



De izda. a dcha.: Amador G. Ayora ('elEconomista.es'), Felipe Navascués (Stellantis Drive for You), Marta Blázquez (Faconauto), Pierre-Yves Sachet (Moeve), Marcos Basante (ASTIC), Miguel Ángel García Jiménez (Covirán) y José Manuel Pardo (IRU). ALBERTO MARTÍN

El transporte por carretera se transforma entre escasez de conductores y costes al alza

El sector reivindica en el 65º aniversario de Astic un marco legal para avanzar en la descarbonización

elEconomista.es LA GRANJA (SEGOVIA).

El futuro del transporte profesional por carretera centró el debate en torno a un sector estratégico en transformación. Durante la celebración del 65º aniversario de la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (Astic), el sector reivindica un marco normativo realista que permita avanzar de forma efectiva en su proceso de descarbonización. Los participantes coincidieron en que desafíos como la escasez de conductores y los objetivos fijados por la UE exigen una respuesta coordinada entre empresas y administraciones.

Marcos Basante, presidente de Astic, subrayó que los retos deben afrontarse con una actitud constructiva, reivindicando el papel del transporte como motor de inversión y empleo. En un contexto en el que las nuevas generaciones optan por otros

estilos de vida, insistió en que atraer talento es prioritario. Aunque anticipó un futuro más tecnológico y competitivo, consideró que los camiones autónomos aún están lejos, por lo que es clave mejorar las condiciones sociolaborales de los conductores.

En esa línea, José Manuel Pardo, de la IRU, advirtió de que el déficit de conductores no se resolverá sin una mejora de la imagen de la profesión y sus condiciones. Criticó el discurso negativo dentro del sector, que desincentiva nuevas vocaciones. Destacó algunos avances, como un acuerdo europeo con sindicatos para facilitar la llegada de profesionales de terceros países.

La descarbonización ocupó buena parte del debate. Marta Blázquez, presidenta de Faconauto, cuestionó el enfoque ideológico de Bruselas y defendió una transición "inteligente" basada en la neutralidad tecnológica. A su juicio, deben coexistir so-

Expertos del sector piden mejorar la imagen del oficio para atraer talento joven y mujeres

luciones como electrificación, combustión eficiente, biocarburantes y e-fuels, según su viabilidad económica. Criticó los plazos impuestos por la regulación europea y pidió más agilidad en los planes estatales.

Desde Stellantis, Felipe Navascués recaló que cumplir con los objetivos de emisiones es imprescindible para evitar sanciones, pero reconoció que electrificar el transporte pesado será más complejo que el turismo. Explicó que su grupo ha creado una flota propia dentro del proyecto Drive for You, lo que permite se-

guir de cerca la evolución de costes logísticos y la falta de conductores. Consideró comprensibles las subidas de tarifas reclamadas por el sector, aunque defendió que deben ser progresivas y justificadas.

En el plano energético, Pierre-Yves Sachet, de Moeve, afirmó que el modelo basado en el petróleo ya no es viable. Su empresa apuesta por un enfoque multienergía que combine electricidad, biocarburantes de segunda generación (HVO y SAF), e-fuels e hidrógeno verde, aunque reconoció limitaciones logísticas y económicas de este último. Además, anunció la puesta en marcha de proyectos piloto de transporte pesado con hidrógeno, aunque señaló que el HVO es hoy la vía más rápida para descarbonizar.

Miguel Ángel García, responsable de transporte en Covirán, trasladó la visión del distribuidor que asume parte del encarecimiento lo-

gístico. Denunció que muchos costes derivados de la normativa –como la variación del precio del gasóleo o las exigencias urbanas– recaen sobre los cargadores, que los trasladan al consumidor. Apostó por más colaboración con los operadores logísticos para optimizar rutas, renovar flotas y reducir tiempos de carga y descarga. También criticó la fragmentación normativa en España, con requisitos distintos en cada municipio, lo que complica la operativa en los más de 1.300 donde opera la cadena.

El encuentro evidenció la necesidad de políticas más realistas, una transición energética viable y medidas urgentes frente a la escasez de conductores. Todos los ponentes coincidieron en que la innovación, la colaboración público-privada y el equilibrio entre sostenibilidad y competitividad marcarán el rumbo del sector.

Empresas & Finanzas

65º aniversario y XLVIII Asamblea General de Astic

Transportes cambiará la ley para obtener el carnet de camión en la FP

El objetivo del Ministerio es integrar los carnés C, D y el CAP en los ciclos de formación profesional para atraer a mujeres y jóvenes conductores al sector

elEconomista.es SEGOVIA.

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible aprobará “próximamente” un Real Decreto que regulará las ayudas para la obtención de los permisos de conducción C y D –necesarios para camiones y autobuses– a través de la formación profesional. La medida permitirá acceder a estas licencias a quienes superen el grado medio de Transporte y Logística y busca ampliar el número de beneficiarios. Así lo anunció la secretaria general de Transporte Terrestre, Rocío Báguena durante la celebración este jueves del 65º aniversario de la patronal del transporte Astic.

Según Báguena, este paso forma parte de un plan más ambicioso: integrar en los ciclos de FP la obtención conjunta de los carnés C, D y del Certificado de Aptitud Profesional (CAP). “Es un cambio sustancial, pero que abordamos con decisión”, señaló la responsable del Ministerio, quien enmarcó esta iniciativa en el Plan Reconduce, dirigido a paliar la escasez de conductores en España.

Durante su intervención en el acto conmemorativo de más de seis décadas de Astic, Báguena destacó también otras líneas estratégicas en las



Rocío Báguena, secretaria general de Transporte terrestre del MITMS. A. MARTÍN

que trabaja el Ministerio, como la descarbonización del transporte –con el próximo ingreso del sector en el sistema europeo ETS2–, la digitalización logística, la renovación de flotas, las infraestructuras de recarga y el desarrollo de áreas de descanso seguras. Subrayó asimismo el impulso a un plan social para el clima, destinado a mitigar el impacto de la transición en sectores vulnerables.

La ejecutiva reivindicó la colaboración con el sector privado y con organizaciones como Astic en proyectos como los corredores digitales internacionales o la FP dual de Movilidad y Logística, y repasó algunas de las medidas estructurales adoptadas desde 2018, como la prohibición general de carga y descarga por parte del conductor o el régimen sancionador contra la morosidad.

Castilla y León redobla su apuesta por una logística más sostenible y digital

La Junta ha triplicado los fondos para renovar flotas ‘cero emisiones’ y ofrecerá ayudas a la formación

elEconomista.es SEGOVIA.

El consejero de Movilidad y Transformación Digital de la Junta de Castilla y León, José Luis Sanz Merino, destacó durante el 65º aniversario de Astic, la importancia estratégica del transporte de mercancías por carretera para la economía regional, que representa el 3,6% del PIB autonómico (0,7 puntos por encima de la media nacional) con cerca de 12.000 empresas y más de 36.000 vehículos.

Sanz Merino subrayó el compromiso del Gobierno autonómico con la modernización del sector a través de un paquete de ayudas públicas que ya ha superado los 31 millones de euros en subvenciones destinadas a la renovación de flotas, dentro del Plan de Recuperación financiado con fondos europeos. Castilla y León ha triplicado la dotación inicial para cubrir el 100% de las solicitudes de vehículos cero emisiones. También impulsa la digitalización con un programa de 3,6 millones de eu-



José Luis Sanz, consejero de la JCyL.

ros centrado, entre otras medidas, en la implantación del tacógrafo inteligente.

Entre los retos estructurales, el consejero alertó del envejecimiento de la plantilla de conductores –con una media de 47 años– y la escasa presencia femenina, que apenas alcanza el 2%. La Junta ha lanzado un plan dotado con 300.000 euros para subvencionar la obtención de permisos de conducción y el CAP, con ayudas de hasta 1.800 euros, en colaboración con las patronales del transporte de mercancías y viajeros.

El consejero defendió un modelo de transporte más eficiente, intermodal y descarbonizado, que contribuya a la competitividad del sector, al tiempo que apeló a la colaboración público-privada como base para afrontar los desafíos del futuro.

Ángela de Miguel (Cepyme): “Sin el transporte, la economía no funciona”

Alerta de la asfixia regulatoria y económica que sufre el sector y reclama visibilidad, seguridad jurídica e incentivos para garantizar su viabilidad

elEconomista.es SEGOVIA.

La presidenta de Cepyme, Ángela de Miguel, rindió homenaje al 65º aniversario de Astic destacando su papel clave como “columna vertebral del sistema logístico” en España y Europa. En un discurso que combinó reconocimiento institucional y denuncia de la difícil situación que vive el sector, De Miguel puso cifras a la complejidad de operar hoy un camión articulado: unos 160.000 euros anuales de coste frente a un margen medio del 2%, lo que se traduce en apenas 3.000 euros de beneficio.

“Arriesgar tanto con estos márgenes tan ajustados, y con todo lo que nos quieren imponer, es admirable”, afirmó. Advirtió además de que medidas como la reducción de jornada a 37,5 horas, el control horario o el incremento del coste laboral en un 7% resultan “inasumibles” para muchas empresas, lo que



Ángela de Miguel, presidenta de Cepyme.

obligará a repercutir ese impacto en los precios finales.

También alertó sobre la escasez de profesionales, una dificultad agravada por las trabas para regularizar trabajadores migrantes. “Faltan 30.000 conductores en España”, recordó, insistiendo en la necesidad de atraer jóvenes y mujeres a un sector que “tiene que contar lo bueno que es para resultar atractivo”.

La presidenta de Cepyme defendió el papel esencial de Astic en los últimos 65 años como actor de referencia, puente con las administraciones y voz del transporte internacional. Asimismo, subrayó la urgencia de políticas realistas para abordar la transición energética, la digitalización y la competitividad del sector sin poner en riesgo su viabilidad.

Gregorio Peña ofrece el apoyo de ‘elEconomista.es’ al sector del transporte

elEconomista.es SEGOVIA.

El presidente editor de Ecoprensa, Gregorio Peña, destacó en la inauguración del 65º aniversario de Astic el papel histórico de la asociación en la historia de un modelo sindical vertical a una organización democrática dentro del transporte por carretera. Subrayó que la asociación ha contribuido activamente a la regulación del tráfico internacional y enfrenta hoy “retos significativos, algunos injustos”, debido –según apuntó– a una regulación que prioriza criterios políticos sobre los empresariales.

Peña reivindicó el compromiso de **elEconomista.es**, medio que edita Ecoprensa, con las empresas, recordando que es el diario económico más leído en español, con 14 millones de lectores en Latinoamérica y 13,5 millones en España. Afirmó que cumplir con el mandato de sus accionistas implica entender el tejido empresarial y ofrecer información con conoci-



Gregorio Peña (EcoPrensa).

to y especialización, también en el ámbito del transporte.

En este sentido, remarcó que el periódico pretende consolidarse como medio de referencia para el sector, ofreciendo su colaboración a la asociación y a sus empresas asociadas: “No se abstengan de contar con nosotros”, concluyó.

“Nuestro reto es atraer talento y que podamos seguir contribuyendo a nuestra sociedad”

Marcos Basante, presidente de Astic y de la Fundación Corell, y también CEO de Global Spedition, defendió durante el debate la necesidad urgente de hacer el sector más atractivo para garantizar su sostenibilidad. “Tenemos que ser lo suficientemente inteligentes como para atraer trabajadores”, afirmó, señalando que el foco debe estar en mejorar las condiciones económicas, sociales y del entorno laboral.

Basante subrayó que los desafíos del sector deben abordarse como oportunidades, no como amenazas, y apostó por un modelo empresarial competitivo y tecnológicamente avanzado. No obstante, advirtió de que la automatización total está aún lejos: “Que los camiones vayan solos está bastante lejos”. A su juicio, la prioridad sigue siendo atraer talento y contribuir activamente a la economía y a la sociedad.

Durante su intervención, reivindicó el papel clave del transporte profesional, históricamente infravalorado: “Somos el patito feo de la economía desde hace muchos años”, dijo, destacando la labor de los afiliados de Astic como gran-



Marcos Basante
Presidente de ASTIC,
de la Fundación Corell y
CEO de Global Spedition

des inversores y generadores de empleo. “Cuando se nos necesita, estamos, y estamos para todos”, recalcó con optimismo.

El también consejero delegado de la compañía Global Spedition insistió en que la transformación del sector pasa por asumir con decisión los cambios tecnológicos, pero también por reforzar la imagen de la profesión y defender su papel estratégico en la economía española.

“Nuestra asociación es líder en arrojo e inversión”, añadió, subrayando que el transporte debe tener un papel activo en la definición de las políticas industriales y laborales del futuro.

“El transporte necesita mejorar su imagen ante la ciudadanía para atraer conductores”

El representante de la IRU, José Manuel Pardo, alertó durante el debate sobre el futuro del transporte por carretera del riesgo creciente de escasez de conductores, y señaló que uno de los principales problemas es la mala imagen del sector: “si las asociaciones insisten en que los conductores están maltratados, es normal que nadie quiera entrar”.

Pardo insistió en que el sector debe ser autocrítico, pero también propositivo, y destacó algunas iniciativas que impulsa la organización internacional para revertir la situación. Entre ellas, citó un estudio estadístico de alcance europeo para conocer el déficit real de conductores y sus causas, así como la promoción de condiciones laborales más dignas.

Destacó el próximo acuerdo con Eurocontrol Route para mejorar el trato a los conductores en controles en carretera, y avanzó que IRU y ETF firmarán en breve una declaración conjunta para facilitar la incorporación de profesionales de terceros países, garantizando su formación mínima y el conocimiento de sus derechos y obligaciones.

El presidente de la comisión de



José Manuel Pardo Vegezzi
Presidente de la Comisión
de Asuntos Sociales de la
Organización Internacional del
Transporte por Carretera (IRU)

asuntos sociales de la IRU lamentó que esté paralizada la negociación para establecer condiciones salariales mínimas a nivel nacional por la oposición sindical tras la entrada en vigor de las 37,5 horas semanales. También apoyó la creación de una calculadora automática de salarios para conductores desplazados, que asegure la aplicación de los convenios que competan en cada país.

Además, abogó por aumentar la presencia femenina en el sector, actualmente del 10% en mercancías, y reclamó avanzar hacia coeficientes reductores de jubilación para conductores profesionales, aunque por el momento sólo se ha aprobado el procedimiento para que pueda solicitarse.

“No seamos ideológicos, seamos inteligentes y utilicemos todas las soluciones”

Marta Blázquez, presidenta de Faconauto, advirtió de que Europa se está debilitando frente a Estados Unidos y China por fijar objetivos climáticos poco realistas sin acompañarlos de una hoja de ruta concreta ni de medidas eficaces para impulsar la transición. “No seamos ideológicos, seamos inteligentes”, pidió, al tiempo que defendió una

estrategia basada en la neutralidad tecnológica, que combine electrificación, combustibles sostenibles y biocarburantes según el tipo de vehículo y su uso. Blázquez subrayó que la descarbonización no puede hacerse al margen del mercado ni del consumidor: “Si las soluciones no son útiles ni asequibles, no llegarán al cliente”. Reclamó además mayor agilidad política: “El plan de automoción nos gusta, pero la velocidad es insuficiente”. Insistió en que la industria está aliñada con los objetivos, pero necesita normas estables, inversiones público-privadas y más realismo para seguir siendo competitiva.



Marta Blázquez
Presidenta de Faconauto

“El HVO es el vector más natural para descarbonizar el transporte en el corto plazo”

La electrificación será clave en la descarbonización del transporte, pero no es suficiente para sectores como el pesado, marítimo o industrial, donde Moeve apuesta por moléculas verdes como el HVO y el SAF. La compañía iniciará la producción de biocombustibles de segunda generación este año y prevé invertir antes de final de 2025

en la mayor planta mundial de hidrógeno verde, enfocado a su uso en forma de amoniaco o metanol, según reconoció su vicepresidente ejecutivo de Mobility & New Commerce, Pierre-Yves Sachet.

A su juicio, el biocarburante HVO es la vía más realista a corto plazo por disponibilidad e infraestructuras ya operativas. Sin embargo, advierte de que el coste y la fiscalidad dificultan la implantación de tecnologías como el hidrógeno en España. Además, dispone de la mayor red de cargadores para camiones en la península, apoyando así la electrificación en aquellos segmentos donde ya es viable.



Pierre-Yves Sachet
Vicepresidente ejecutivo de
Mobility & New Commerce
en Moeve

“La transición energética no está siendo natural, los plazos dados son muy forzados”

Stellantis asume la transición energética como un proceso acelerado por la normativa, no como una evolución natural del mercado. La compañía apuesta por un modelo mixto que combine eléctricos y combustión para cumplir los objetivos de emisiones sin poner en riesgo su competitividad. En transporte profesional, defiende una electrifica-

ción gradual, con plazos distintos a los del vehículo particular. Para medir de forma directa la evolución de costes logísticos, ha creado Stellantis Drive for You, una operadora con flota y conductores propios.

Para Felipe Navascués, su director, esta integración le permite controlar partidas como combustible, neumáticos, seguros, mantenimiento o salarios, anticipar su impacto en el precio del vehículo y actuando con más precisión en un entorno de costes volátil. El directivo consideró que las tarifas de transporte deben subir para reflejar estos costes, pero de forma ordenada y asumible por la cadena.



Felipe Navascués Díaz
Director de
Stellantis Drive for You

“Sufrimos 1.300 normativas ambientales distintas porque no existe una única ley estatal”

Covirán, con 2.400 supermercados en 1.300 municipios, denunció el impacto creciente de los costes logísticos en la distribución alimentaria. Su director de aprovisionamiento y transporte, Miguel Ángel García, citó el precio del combustible, los neumáticos, los seguros o las restricciones locales como factores que afectan directamente al margen del transportista. Afirmó que estos actores han asumido el sobrecoste durante

años, pero que ya se traslada al precio final. Covirán trabaja con sus operadores para mejorar rutas, reducir kilómetros vacíos y facilitar la renovación de flotas, pero alerta de que la fragmentación normativa dificulta cualquier estrategia coherente: “Tenemos que cumplir con 1.300 normativas distintas en 1.300 municipios”. Además de un marco regulatorio estable, reclamó incentivos para que las pymes puedan acceder a tecnologías de planificación y optimización. Recordó que las pequeñas cadenas y operadores independientes son quienes más sufren la presión de costes, pero también quienes garantizan el suministro en las zonas menos rentables del país.



Miguel Ángel García Jiménez
Director de aprovisionamiento y
transporte en Covirán