



La Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC) ha celebrado esta mañana su 48ª Asamblea General en el Palacio de Convenciones de La Granja de San Ildefonso

El transporte por carretera, en alerta por la “tormenta” regulatoria europea, el déficit de conductores y la posible reducción de la jornada laboral

- La patronal pedirá oficialmente a Von der Leyen una revisión de los objetivos y plazos del Pacto Verde por su impacto en el transporte por carretera de larga distancia
- España necesita 30.000 conductores profesionales y podría alcanzar un déficit de 116.000 en apenas tres años
- La reducción de la jornada laboral, que supondría uno 8.000 km menos al año por conductor, podría generar tensiones con la normativa europea de tiempos de conducción y descanso

Madrid, 5 de junio 2025.- El nuevo marco normativo europeo; la posible reducción de la jornada laboral; y la alarmante escasez de conductores profesionales son hoy las tres principales amenazas que inquietan al sector español del transporte internacional por carretera. Se ha puesto de manifiesto esta mañana durante la celebración de la XLVIII Asamblea General de la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC), decana de las asociaciones del transporte por carretera en España, que ha tenido lugar el Palacio de Convenciones de La Granja de San Ildefonso (Segovia).

Nuevo marco regulatorio europeo y transición energética. Medidas y normativas como los peajes por emisiones de CO₂ (implantados en Alemania, Austria, República Checa, Países Bajos, Suecia, Dinamarca y Hungría), la Directiva CS3D (diligencia debida en sostenibilidad) o la Directiva CSRD (informes de sostenibilidad) implican un profundo aumento de los costes estructurales para las empresas de transporte de nuestro país. La adecuación a las directivas CS3D y CSRD exige sistemas de gestión ESG, certificaciones ambientales y auditorías externas, lo que supone un coste añadido de entre 75.000 y 175.000 € anuales para una empresa tipo.

A esto se suma la inclusión del transporte por carretera como “sector difuso” en el nuevo régimen ETS II (Sistema de Comercio de Emisiones para 2027), lo que implicará un sobrecoste anual estimado entre 875.000 y 1,2 millones de euros para una empresa con 100 vehículos. Esta carga recaerá sobre el combustible, con un sobreprecio previsto de entre 10 y 20 céntimos por litro, sin que el sector disponga de mecanismos de compensación equivalentes a los disponibles en otros modos de transporte o industrias reguladas.

«Todas estas normativas amenazan con erosionar los ya estrechos márgenes del sector -que se sitúan entre el 3% y el 5%- y podrían poner en riesgo la viabilidad de las empresas que no logren adaptarse a tiempo», destaca el presidente de ASTIC, Marcos Basante, que ha explicado que ASTIC se dirigirá formalmente a la presidenta de la Comisión Europea, Ursula von der Leyen, para solicitar una revisión de los plazos y objetivos marcados: *«Vamos a enviarle una carta para pedir que se recapacite sobre esta cuestión y se adapte la normativa a la realidad actual del sector».*

Ascenso imparable de los costes. El coste mínimo por kilómetro para las empresas de transporte por carretera se sitúa actualmente en 1,14 €/km, un 6 % más respecto a mediados de 2023. Este aumento se ve agravado por el encarecimiento de componentes esenciales como camiones, neumáticos, seguros, mantenimiento y costes sociales.



Además, persiste el conocido fenómeno del “cohete y pluma”, por el cual las bajadas del precio del crudo no se trasladan con la misma rapidez ni intensidad al precio del gasóleo en surtidor, lo que impacta directamente en los márgenes operativos del sector.

Escasez de conductores profesionales y falta de relevo generacional. En España hacen falta 30.000 transportistas. Una cifra que en 2028 podría elevarse hasta los 116.000, según recordó José Manuel Pardo, director técnico de ASTIC y presidente de la Comisión de Asuntos Sociales de la Organización Internacional del Transporte por Carretera (IRU). Con el objetivo de mitigar esta problemática, que compromete la sostenibilidad de la cadena de suministro, se debe facilitar la incorporación de profesionales de terceros países; revisar el modelo de formación; incluir esta profesión en el Catálogo de Ocupaciones de Dificil Cobertura del SEPE; e incentivar el empleo joven (la edad media de los conductores de camión roza los 54 años), así como el empleo femenino.

Impacto de la posible reducción de la jornada laboral a partir del 1 de enero de 2026 si el Gobierno logra los apoyos parlamentarios necesarios. Una medida que afectaría al transporte por carretera español, pero no al de otros países, lo que situaría a nuestro sector en clara desventaja. Una pérdida de competitividad que se podría traducir en incremento de precios de los productos transportados. *«Nuestros conductores, trabajadores con jornadas de duración especial, conducirían 8.000 km menos al año. Nos preocupa especialmente cómo se articulará esta reducción con la estricta normativa europea sobre tiempos de conducción y descanso, lo que podría generar importantes tensiones operativas y legales»*, explica Ramón Valdivia, vicepresidente ejecutivo de la patronal.

La 48ª Asamblea General de ASTIC ha reunido a algunas de las empresas más emblemáticas y consolidadas del transporte internacional por carretera y de la logística en España. Las compañías presentes representan cerca del 20 % de la facturación total del sector. Actualmente, ASTIC agrupa a más de 240 empresas que acumulan una media de 33 años de actividad. Cada una de ellas opera con más de 120 vehículos pesados de media y alcanza una facturación anual superior a los 41 millones de euros. En su conjunto, estas compañías generan más de 25.000 empleos directos, lo que subraya su peso estratégico en la economía y en la movilidad internacional de mercancías.

Este evento ha contado con la colaboración de Moeve, Iveco e Iberdrola, así como de Continental, MAN, Scania, OnTurtle, Q8, Cojali, WTransnet, Axxès, Andamur, AT Academia del Transportista, Sabadell, ANDBank, Bosques y Movilidad, Bridgestone, Carrier, USYNCRO, DFM Rent a Car, Foro de Logística, IRU, Freight ON by Trans.eu, Mercedes, IFT Formación Continua, Esajo, ETL Global, Thermo King, VIIA, Disfrimur, UTA EdenRed, Vrio, SOR, Foro de Logística, Setir y la Fundación Corell. ‘El Economista’ ha participado como *media partner*.

CONTACTO DE PRENSA - Laura Ordóñez - prensa@astic.net - 629 766 425