

El Bloque de los 27 se enfrenta a medio millón de puestos de conductores profesionales sin cubrir

Estudio de IRU para la UE: la contratación de conductores de camión y autobús extracomunitarios, clave contra la escasez estructural y creciente de estos profesionales en Europa

Esta publicación avala la tesis defendida durante años por la Asociación del Transporte Internacional por Carretera, único miembro español de pleno derecho de IRU

Madrid, 18 de febrero 2026.- La captación e integración de conductores profesionales de camión y autobús de terceros países es clave para afrontar la escasez estructural y creciente de estos profesionales en la Unión Europea -alrededor de 500.000 puestos vacantes-, siempre que se gestione bajo estándares claros, seguros y armonizados a nivel europeo. Esta es una de las principales conclusiones del estudio 'Conductores de Autobuses y Camiones Procedentes de Terceros Países', elaborado por la Organización Internacional del Transporte por Carretera (IRU) para la Comisión Europea.

Explorar el talento global mediante la contratación de conductores de terceros países dispuestos a trabajar en la UE es una medida que ya contemplaba el Paquete sobre Habilidades y Movilidad del Talento de la Comisión Europea de noviembre de 2023, reconociendo que la competitividad futura de los 27 depende de su capacidad para atraer profesionales cualificados de todo el mundo.

«Desde la Asociación del Transporte Internacional por Carretera, único miembro español de pleno derecho de IRU desde 1960, la publicación de este estudio supone un respaldo institucional y evidencia técnica al trabajo que nuestra patronal viene desarrollando, reforzando el mensaje de que la contratación de conductores de terceros países, correctamente gestionada, es una herramienta complementaria para abordar la escasez estructural en España y en el conjunto de la UE», destaca Ramón Valdivia, vicepresidente ejecutivo de ASTIC y miembro del Comité Ejecutivo de Presidencia de IRU.

Este análisis ofrece una evaluación detallada y basada en evidencias sobre las barreras legales, administrativas y de cualificación que enfrentan tanto los conductores procedentes de terceros países como los operadores de transporte de los 27. Además, examina las buenas prácticas implementadas en distintos países de la UE y analiza el conjunto de habilidades y certificados que se espera que posean los conductores de 23 países seleccionados, comparándolos con los requisitos mínimos exigidos por la UE.

- **Barreras legales y administrativas complejas y fragmentadas:**

Los itinerarios para incorporar conductores extracomunitarios varían significativamente según el Estado miembro, combinando directivas de la UE con regulaciones nacionales, generando duplicidades y procedimientos largos y costosos. Los procesos de tramitación pueden durar entre 6 y 12 meses y suponer costes de hasta 20.000 euros por conductor, incluyendo formación, intermediación y gestión administrativa.

- **Cuellos de botella críticos identificados:**

- Permiso de conducir: a menudo es necesario canjear el permiso extranjero por uno de la UE, con posibles exámenes adicionales si no existen acuerdos bilaterales.
- Cualificación profesional (CAP/CPC): los títulos de terceros países generalmente no se reconocen y se exige completar la formación inicial en el Estado miembro, incluyendo un requisito de residencia mínima de 185 días para acceder a la formación.

- **Buenas prácticas detectadas:**

En España, bajo ciertas condiciones, los aspirantes pueden acceder con visado de estudiante para realizar la formación necesaria para obtener el CAP, lo que facilita notablemente el itinerario en comparación con otras vías. Además, se valora positivamente la coordinación formal entre ministerios y autoridades, citando como ejemplo el protocolo de cooperación suscrito en 2023 entre los ministerios competentes. También destaca Polonia, donde los ciudadanos de Ucrania, Bielorrusia, Armenia, Georgia y Moldavia pueden trabajar durante 2 años basándose en una declaración escrita registrada, en lugar de un permiso de trabajo.

- **Necesidad de soluciones complementarias:**

La integración de conductores profesionales procedentes de fuera de la UE se considera una medida complementaria, que debe implementarse junto con otras iniciativas prioritarias, como la atracción de talento joven y femenino -que aún representa menos del 10 % de la fuerza laboral-, la mejora de las condiciones laborales y la formación de estos profesionales.

Las recomendaciones y próximos pasos que contempla el estudio incluyen la simplificación y armonización de los itinerarios, con procedimientos administrativos claros, ágiles y coordinados entre las distintas autoridades nacionales; la implementación de vías rápidas (*fast-track*) siempre que sea posible, sin comprometer los estándares de seguridad y formación; y el desarrollo de proyectos piloto y la digitalización, a través de la iniciativa SDM4EU de IRU, que traduce el análisis de políticas en esquemas operativos y experiencias piloto para garantizar una movilidad de conductores segura y regulada.

Para Raluca Marian, directora de Relaciones con la UE de IRU, «*solucionar la escasez de conductores requiere un enfoque amplio y a largo plazo. No hay una única solución para paliar esta situación, causada por el envejecimiento de la plantilla y una insuficiente incorporación de nuevo talento, pero con medidas bien combinadas, la UE puede construir una fuerza laboral de conductores resiliente y sostenible*».

INFORME COMPLETO



<https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/7a30e036-0c7b-11f1-8870-01aa75ed71a1/language-en>