Nota de prensa

ASTIC reclama a los partidos del 29N un pacto de Estado para frenar la alarmante escasez de conductores profesionales

La Asociación del Transporte Internacional por Carretera plantea una hoja de ruta para mejorar conjuntamente el funcionamiento del transporte por carretera, sector estratégico para nuestra economía

Madrid, 18 de noviembre de 2026.- La Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC), decana de las patronales del transporte profesional terrestre en España, propone a los partidos políticos que concurren a las elecciones generales del día 29 un decálogo de prioridades de acción. El objetivo es garantizar la competitividad de un sector estratégico para la economía española y europea. Entre todas ellas, ASTIC sitúa como máxima prioridad combatir la grave escasez de conductores profesionales.

1. Combatir la escasez de conductores profesionales. Si se mantiene la tendencia actual, el transporte pesado de larga distancia podría perder hasta un tercio de sus conductores en poco más de cinco años. Estamos ante un problema de enorme gravedad, de carácter estructural, que amenaza directamente la capacidad operativa del transporte de mercancías y, por extensión, el funcionamiento de la economía española. No es una dificultad coyuntural que pueda resolverse en unos meses; sus consecuencias se prolongarán durante más de una legislatura y exigirán una estrategia de Estado, continuidad política y medidas sostenidas en el tiempo. El reto no es solo cubrir las vacantes, sino afrontar el envejecimiento de las plantillas y garantizar el relevo generacional para atender una demanda creciente. ASTIC reclama un plan integral que amplíe el acceso a la profesión: atraer a jóvenes, aumentar la presencia de mujeres, formar a personas desempleadas y facilitar la incorporación ordenada de trabajadores extranjeros cuando sea necesario. Es necesario reducir el coste de los permisos y la formación, simplificar los trámites de acceso y contratación e incluir a los conductores profesionales en el Catálogo de Ocupaciones de Difícil Cobertura. «*Estamos ante un problema tremendamente serio, que requiere visión de país y no soluciones cortoplacistas. Si no actuamos desde ahora, las consecuencias para el transporte, la industria y la competitividad de España serán muy difíciles de revertir*», advierte el presidente de ASTIC, José Luis Olivella.

2. Plan Nacional de Respuesta a Crisis Energéticas. España necesita una estrategia nacional de prevención y respuesta ante futuras crisis energéticas que combine medidas fiscales ágiles, como la reducción temporal de los impuestos sobre los carburantes, con ayudas directas al transporte por carretera, que contemple todas las alternativas con trámites simplificados y plazos máximos de pago.
«*El transporte por carretera es esencial para garantizar el abastecimiento, el funcionamiento de la industria y la competitividad de nuestras exportaciones. Sin embargo, el combustible representa cerca del 40% de los costes operativos de un camión pesado. Nuestro país debe anticiparse a crisis energéticas como las derivadas de las guerras de Ucrania e Irán y contar con mecanismos de respuesta eficaces, en lugar de recurrir a medidas improvisadas cuando los precios se disparan*», añade Olivella.

3. Frenar la catarata regulatoria. Exigimos un marco normativo estable, coherente y proporcionado que reduzca las cargas administrativas y aporte seguridad jurídica. En 2024 se aprobaron 719 normas estatales y se publicaron casi 1,3 millones de páginas en los boletines oficiales estatales y autonómicos. El transporte por carretera soporta una creciente presión regulatoria, especialmente medioambiental, derivada de iniciativas como la Ley de Movilidad Sostenible, el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC), el Paquete de Movilidad europeo (2020), la directiva de información sobre sostenibilidad (CSRD) o el futuro ETS2 -previsto para 2028-.

4. Transición energética realista. Reclamamos una transición energética basada en la neutralidad tecnológica, que incentive un *mix* energético que potencie los combustibles renovables, que permiten reducir

emisiones de forma inmediata, aprovechando los vehículos y las infraestructuras existentes. Por ello, pedimos que el PNIEC reconozca su contribución mediante una fiscalidad diferenciada, como ya hacen 15 países de la UE. Su impulso también contribuiría a reducir la dependencia energética de España, que en 2025 se situó en el 68%, frente al 50% previsto por el PNIEC para 2030, y la exposición del sector a crisis geopolíticas que encarecen los carburantes. También es necesario reforzar la vigilancia del mercado de combustibles, en colaboración con la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC).

5. Competencia leal e igualdad de condiciones. Es necesario combatir las normativas fiscales, societarias y laborales que distorsionan la competencia, por ejemplo, en relación con regímenes especiales en impuestos o cotizaciones que perpetúan la fragmentación empresarial como el sistema de módulos para autónomos o el encuadramiento en RETA de los socios de cooperativas de trabajo asociado que generan desequilibrios entre operadores que se desenvuelven en el mismo mercado competitivo, como es el transporte por carretera.

6. Creación de áreas de descanso y aparcamientos seguros para camiones. Reclamamos un plan nacional que impulse nuevas instalaciones y modernice las existentes, dotándolas de vigilancia, iluminación y servicios básicos para garantizar el descanso de los conductores y la seguridad de las mercancías. En la UE faltan 390.057 plazas de aparcamiento seguro**.** En España, de los 62 aparcamientos identificados conforme al proyecto europeo LABEL, solo 20 cuentan con nivel oro o bronce. Urge priorizar estas inversiones, movilizando también fondos europeos**.**

7. Mantenimiento de la red viaria. Aprobar un plan plurianual de conservación de carreteras, con financiación estable y objetivos verificables, para reducir el déficit acumulado, que supera los 13.400 millones de euros; priorizar los tramos más deteriorados (el 52% de la red presenta deterioros graves o muy graves) y garantizar la seguridad vial.

8. Impulsar el crecimiento empresarial. España cuenta con el doble de empresas de transporte terrestre de carga (más de 100.000) que Alemania, mientras que nuestra población es la mitad que la del país germano y nuestro PIB, casi un tercio. Nuestro sector necesita acabar con la *hiperatomización* y ganar "músculo" empresarial para lo que necesitamos la intervención del Ejecutivo con medidas correctoras del escenario actual en los ámbitos fiscal y laboral y creando un marco de seguridad jurídica que incentive la creación de un tejido empresarial medio-grande.

9. No a nuevos peajes en autovías. Exigimos mantener el compromiso de no implantar nuevos peajes en la red estatal de autovías. Un sistema general de pago por uso elevaría los costes del sector y podría perjudicar la competitividad de las empresas y de las exportaciones españolas. Confiamos en que el ganador de las elecciones del 29-N finalmente no sucumba a la tentación de implantar este repago que supondría un golpe directo a nuestro pujante sector exterior, uno de los principales cimientos de nuestro PIB.

10. Promover la intermodalidad. Pedimos un equilibrio presupuestario entre los modos de transporte terrestre, aéreo y marítimo para construir una verdadera red de transporte combinado de mercancías eficiente. Desde 2001, la Unión de Operadores de Transporte Combinado, división de ASTIC, trabaja para facilitar la colaboración de la carretera con otros modos de transporte.

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