Nota de prensa

Elena María Atance, directora general de Transporte por Carretera y Ferrocarril del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, ha clausurado este encuentro

La prejubilación de los conductores y las falsas cooperativas, en el foco de la primera Junta de Gobierno de la nueva etapa presidencial de ASTIC

Este encuentro, celebrado ayer en la CEOE, también ha abordado la evolución de los costes del transporte por carretera, la continuidad de las ayudas al combustible o la escasez de conductores

Madrid, 20 de noviembre de 2026.- La Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC) ha celebrado su primera **Junta de Gobierno bajo la presidencia de José Luis Olivella, elegido en junio. La reunión, celebrada ayer en la sede de la CEOE, abordó los principales retos del sector**, como la jubilación anticipada de los conductores profesionales, el aumento de los costes, la situación de las cooperativas de trabajo asociado y la escasez de conductores. **La sesión fue clausurada por Elena María Atance, directora general de Transporte por Carretera y Ferrocarril del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible**, quien abordó cuestiones clave como la regulación de pesos y dimensiones, la digitalización documental y la posible continuidad de las ayudas más allá del 31 de diciembre ante el encarecimiento de los combustibles.

Uno de los principales asuntos analizados ha sido el progresivo **desequilibrio entre los costes que soportan las empresas de transporte y los ingresos que reciben por sus servicios**. Los datos aportados por la Organización Internacional del Transporte por Carretera (IRU) reflejan una evolución especialmente preocupante entre enero y octubre cuando el coste del gasóleo subió un 36,6% provocando que el coste total de posesión de los vehículos (TCO) se haya incrementado casi un 14% con lo cual el margen de los transportistas españoles en el mercado *spot* se ha visto reducido en dos puntos, mientras que en el caso de portes bajo contrato el margen ha sufrido una erosión del 8,5% respecto al mes de enero. A este escenario se suma la contracción de los flujos de mercancías por carretera entre las principales economías europeas que, en relación al año anterior, han descendido un 4,5%, con una caída del 5,4% en el corredor España-Francia. El retroceso de las exportaciones hacia el mercado galo reduce también la disponibilidad de cargas para los trayectos de retorno a España, factor que ha podido contribuir a sostener los precios *spot* pese a la menor demanda.

En este contexto, José Luis Olivella, presidente de ASTIC, ha hecho hincapié en que «*cada vez más empresas transportistas encuentran dificultades para que sus clientes apliquen íntegramente la fórmula legal de repercusión del coste del combustible en las facturas de los portes ya realizados. Se trata de una evolución muy preocupante que, si bien no es generalizada, debe ser atajada por los medios de Inspección ministerial y la aplicación del régimen sancionador que la propia ley impone*».

Otro de los asuntos centrales de la reunión ha sido la reciente reforma de la Ley de Cooperativas (Ley 1/2026, de 8 de abril), que modifica su artículo 116 e incorpora nuevas causas de descalificación. Una reforma que abre la puerta a abordar una problemática que ASTIC lleva años denunciando: el uso de determinadas cooperativas de trabajo asociado como estructuras instrumentales para encubrir relaciones laborales y generar ventajas competitivas injustificadas. La nueva regulación contempla supuestos de ausencia de actividad empresarial efectiva, dependencia organizativa y económica de un único cliente y determinadas prácticas de

subcontratación, en línea con la doctrina jurisprudencial del Tribunal Supremo, reforzada por el caso Servicarne en 2024.

«*Esta reforma es un paso relevante, pero no elimina por sí sola las distorsiones existentes. La distribución autonómica de competencias puede dar lugar a diferencias en la aplicación de la normativa y en los controles administrativos, pese a que las empresas compiten en un mismo mercado nacional e internacional. A ello se suman las diferencias fiscales y de cotización a la Seguridad Social entre operadores que realizan la misma actividad bajo distintas formas jurídicas*», señala Olivella.

Esta disparidad se ilustra claramente con una simulación de cotizaciones para 2026: un conductor con una base de cotización de 3.000 €/mes en el Régimen General supondría una cotización conjunta de empresa y trabajador de aproximadamente 1.226 €/mes. En cambio, un socio trabajador de una cooperativa encuadrado en el Régimen Especial de Trabajadores Autónomos (RETA) y cotizando por la base mínima permitida supondría unos 453 €/mes. La diferencia se situaría en unos 9.270 €/año por conductor.

«*No resulta razonable que empresas que transportan las mismas mercancías, utilizan vehículos equivalentes y emplean a conductores que desempeñan idénticas funciones puedan competir soportando costes laborales y sociales tan diferentes por la forma jurídica elegida. Estas diferencias pueden trasladarse a los precios de los servicios de transporte y generar ventajas competitivas que terminan beneficiando también a los cargadores que externalizan sus operaciones*», destaca el presidente de la patronal.

Jubilación anticipada de conductores profesionales

La Junta de Gobierno ha aprobado por unanimidad autorizar a ASTIC a impugnar y recurrir el modelo actualmente planteado para regular las **jubilaciones anticipadas de los conductores profesionales.** ASTIC no se opone a la posibilidad de que estos profesionales tengan la posibilidad de anticipar la edad de jubilación, pero defiende que cualquier medida en este sentido debe sustentarse en una evaluación rigurosa que identifique las actividades con riesgos excepcionales, su vinculación con la edad y, sobre todo, se evalúe tanto la eficacia de las posibles medidas preventivas como el coste económico de las mismas y quién habrá de soportarlo.

La documentación disponible, según el análisis realizado por ASTIC, no acredita suficientemente que concurran condiciones excepcionales que justifiquen extender esta medida al conjunto de los conductores profesionales de mercancías. El análisis de informes oficiales de la Seguridad Social y de estadísticas de la DGT y del Ministerio de Transportes apunta a que la mortalidad laboral es el único indicador general que supera el umbral de excepcionalidad establecido por la Administración. No obstante, presenta importantes diferencias según el tamaño de las empresas -la tasa de fallecimientos en compañías de menos de diez trabajadores triplica la de las empresas de más de 250 empleados- y no se ha demostrado su relación directa con la edad de los conductores o con las condiciones específicas de cada actividad. Asimismo, los datos de accidentalidad no permiten concluir que los conductores de mayor edad presenten un riesgo significativamente superior. Según la DGT, los fallecimientos de ocupantes de camiones pesados han descendido más de un 20% en el último lustro respecto a la media de 2015-2019, pese al progresivo envejecimiento de las plantillas.

La patronal advierte, además, de que una eventual reforma debe contar con un modelo de financiación que no comprometa la competitividad del sector. Si su coste recayera exclusivamente sobre empresas y trabajadores mediante cotizaciones adicionales, el impacto sería considerable ya que un recargo del 10,60 %, similar al previsto para determinados colectivos en 2026, supondría para una empresa con 100 conductores y una base media de cotización de 2.500 €/mes un sobrecoste empresarial aproximado de 265.200 €/año.

¿Se renovarán las ayudas al combustible?

La Junta de Gobierno también analizó la **evolución del precio del gasóleo y la necesidad de que el Gobierno mantenga las ayudas al combustible más allá del próximo 31 de diciembre**. ASTIC considera que la retirada de estas medidas no debe responder a un calendario fijo, sino a la evolución de los costes energéticos y a su impacto sobre la actividad de las empresas transportistas. También reiteró la necesidad de implantar en España una **fiscalidad diferenciada para los combustibles renovables**, una reivindicación que la Plataforma para los Combustibles Renovables, de la que la ASTIC es socio fundador, lleva años defendiendo y que ya cuenta con precedentes en 15 Estados miembros de la Unión Europea.

Otro de los asuntos abordados fue la negociación del **III Acuerdo General para las Empresas de Transporte de Mercancías por Carretera**, que continúa abierta. Entre las principales cuestiones pendientes destacan la inclusión y regulación de la distribución urbana y la última milla, la adaptación del ámbito funcional a las nuevas realidades empresariales, la representatividad de las organizaciones empresariales en la mesa negociadora y la armonización de las condiciones laborales de los distintos convenios provinciales, especialmente en lo relativo a salarios, dietas y jornadas de los conductores. En este sentido, José Manuel Pardo, director técnico de ASTIC, se mostró confiado: «*Estamos convencidos de que conseguiremos desbloquear la situación actual*».

En el encuentro también se abordó la **gravísima escasez de conductores profesionales**. Según los informes de IRU, Europa registra unas 502.000 vacantes de conductores de camión, 30.000 de ellas en España. Ante este déficit estructural, que amenaza la capacidad operativa del transporte de mercancías y, por tanto, del conjunto de la economía, ASTIC reclama un pacto de Estado que impulse la incorporación de jóvenes, mujeres y personas desempleadas, facilite la contratación de trabajadores extranjeros, reduzca el coste de los permisos y la formación, simplifique los trámites de acceso a la profesión e incluya a los conductores profesionales en el Catálogo de Ocupaciones de Difícil Cobertura.

Durante la clausura, Elena María Atance, directora general de Transporte por Carretera y Ferrocarril del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, agradeció a ASTIC su colaboración y destacó la importancia de su representación en IRU para trasladar la voz del sector a las instituciones europeas: «*Quiero agradecer a ASTIC su disponibilidad, buena comunicación y aportaciones. Considero fundamental su papel en el ámbito internacional para hacer oír la voz del sector, ya que muchas de las normas que nos afectan se deciden en Bruselas. Un ejemplo es la revisión de la normativa europea de pesos y dimensiones, en la que el Gobierno español está defendiendo que las 44 toneladas puedan extenderse también al transporte internacional*».

La Junta de Gobierno de ASTIC para el periodo 2026-2031 está constituida por los delegados elegidos por las empresas afiliadas y su composición aprobada en la última asamblea general de junio puede consultarse en la web de la organización junto a su Comité Ejecutivo de Presidencia, encabezado por José Luis Olivella (Lógica Aranda) y que cuenta con Juan Jesús Sánchez (Grupo Disfrimur) como vicepresidente de Mercancías e Ignacio Pérez-Carasa como vicepresidente de Viajeros (Alsa). Completan el equipo Marcos Basante (Global Spedition), como tesorero; Esteban Sánchez Bernabé (GTO), como contador; Adrián Valverde (Grupo Primafrio) y Antonio Amarillo (Pantoja Grupo Logístico), como vocales; y Antonio Pérez Millán (Combiberia), como presidente de UOTC.

Contacto de Prensa: Laura Ordóñez – prensa@astic.net - 629 766 425