

MAÑANA SE CELEBRA EL DÍA INTERNACIONAL DE LA MUJER TRABAJADORA

ASTIC pone el foco en la urgencia de revertir el alarmante desequilibrio de género en el transporte de mercancías por carretera en España: solo el 2 % son mujeres

- En España hay unos 250.000 chóferes de camión, pero apenas 5.000 son mujeres. La media en Europa es del 3 %, siendo Italia (7 %) y Alemania (5 %) los países con más presencia femenina.
- Este oficio está “fuera de su radar”, pese a la falta de 15.000 transportistas en nuestro país.
- Las principales razones son la falta de áreas de descanso seguras y dignas, la dificultad para conciliar vida laboral-familiar y el complejo y costoso acceso a la formación.

Madrid, 7 de marzo de 2022.- La Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC) advierte de la urgencia de que la Administración pública, los representantes políticos, las compañías, las organizaciones empresariales, como ASTIC, y los colectivos sociales fomenten una verdadera integración de la mujer en el sector del transporte de mercancías por carretera ante el apabullante desequilibrio de género que existe en la actualidad en nuestro país: representando el 52 % de la población española, las mujeres solo suponen el 2 % de los conductores profesionales de este sector, en el que hacen falta unos 15.000 transportistas.

Según datos de 2021 facilitados por la IRU (Organización Internacional del Transporte por Carretera), de la que ASTIC es miembro de pleno derecho desde 1960, la media del porcentaje de mujeres en este sector en Europa es del 3 %, siendo Italia (7 %) y Alemania (5 %) los países con más féminas subidas a un camión de gran tonelaje. Un problema mundial que también afecta a países como Estados Unidos (7 %), Rusia (1 %) o México (2 %).

«Las empresas afiliadas de ASTIC, que suelen ser grandes compañías de transporte y logística con una “edad” media empresarial de 30 años, registran un 8 % de mujeres conductoras entre sus filas, un porcentaje que, aunque cuadruplica la media nacional, sigue siendo extremadamente bajo, por lo que debemos continuar trabajando para atraer talento femenino a nuestro sector», explica Ramón Valdivia, vicepresidente ejecutivo de ASTIC y miembro de la Ejecutiva de la IRU.

Este déficit de mujeres llama todavía más la atención si tenemos en cuenta el panorama actual de grave escasez de transportistas. Un problema que no solo afecta a España; a nivel mundial, el 24 % de los puestos de conductores profesionales no se cubren; y según la consultora Transport Intelligence, en Europa hacen falta unos 400.000 chóferes de camión.

«Solo uno de cada cuatro conductores en España es menor de 50 años, así que en una década se perderá más del 30 % de esta fuerza laboral por falta de relevo generacional. Nuestro sector debería aprovechar el enorme potencial que tiene de crecimiento y de generación de empleo para ser capaz de hacer atractiva esta profesión también para las mujeres», destaca Valdivia.

No solo se trata de una cuestión de igualdad de género, sino también de una necesidad económica y social, vital para garantizar la sostenibilidad del transporte, un sector que constituye el eje vertebrador de la actividad económica de nuestro país. *«En caso contrario, no seremos capaces de aprovechar el creciente tirón laboral y económico que proyectan varios estudios para 2050: la tasa de movilidad de mercancías se incrementará en un 60 %»,* agrega.

¿Por qué no hay más mujeres transportistas?

«Existen muchos motivos para que la carretera sea laboralmente atractiva para las mujeres: es un sector que ofrece la posibilidad de contratos fijos y formación especializada en empresas sólidas, muchas de ellas internacionales. Por normativa europea de obligado cumplimiento, el trabajo está estrictamente regulado en cuanto a tiempos de conducción y descanso (nadie conduce más de 10 horas en un día, ni más de 90 en cómputo bisemanal, al estar controlado al minuto por el tacógrafo, y cada 4 horas y media, los transportistas deben descansar durante 45 minutos). Pero también somos conscientes de que el sector debe trabajar concienzudamente sus debilidades», resalta el directivo de ASTIC.

La falta de seguridad es la primera razón que señalan las mujeres y la tercera que apuntan los varones para justificar la falta de nuevas vocaciones. Algo fácil de entender si tenemos en cuenta que en España, con 15.000 kilómetros de carreteras, debería haber, al menos, un área de descanso para transportistas -segura, confortable y digna- cada 100 kilómetros y la realidad es que apenas hay treinta. «Los conductores acaban aparcando en gasolineras y polígonos, donde precisamente se produce el 75 % de los robos de la carga o el combustible e, incluso en algunas ocasiones, de ataques físicos, algo que han sufrido el 21 % de los chóferes europeos», señala Valdivia.

De las 300.000 plazas de aparcamiento para camiones operativas en Europa, menos de un 3 % se localizan en instalaciones certificadas con los correspondientes estándares europeos de seguridad y protección. Se estima que en 2024 harán falta, como mínimo, unas 400.000 plazas certificadas. Por eso, la UE invertirá en estas instalaciones 20 millones de euros, a través del programa 'Conectar Europa', unos fondos a los que más tarde se sumarán otros 100 millones.

Además de la falta de seguridad, otra razón que desmotiva a muchas mujeres a la hora de subirse a un camión es la **dificultad para conciliar vida laboral y familiar** (la llamada "vuelta a casa"). La gran mayoría prefiere sacrificar salario en favor de poder compatibilizar el trabajo con su vida personal.

El acceso a la formación también supone una barrera en muchos casos ya que ésta es compleja y costosa. La formación de un transportista -carnet de conducir (C1 / C1+E / C / C+E) y Certificado de Aptitud Profesional (CAP)- suele prolongarse durante un año y puede costar entre 4.000 y 6.000 euros. A finales de 2020, la DGT bajó de 21 a 18 años el límite legal para conducir camiones con el objetivo de despertar vocaciones cada vez más tempranas, pero tampoco se ha notado un incremento digno de mención en el caso de las mujeres.

La obligatoriedad de cargar y descargar las mercancías por parte de los conductores y las condiciones laborales en las zonas de carga y descarga han sido históricamente dos aspectos que también desincentivaban a las nuevas generaciones, ya fueran hombres o mujeres, pero a raíz de la publicación en el BOE del Real Decreto-Ley del Transporte de Mercancías por Carretera el pasado día 2, **ya no suponen aspectos disuasorios**. Este RDL prohibirá a partir de septiembre, con carácter general, que el conductor realice la carga y descarga de la mercancía y soportes en vehículos superiores a 7,5 toneladas, permitiendo excepciones puntuales. En esta norma también queda regulada la reducción de los tiempos de espera de los conductores en estas áreas de dos horas a una hora.

«En nuestro sector, la mayoría de las compañías son micropymes (menos de 50 empleados), por lo que no están obligadas a implantar un Plan de Igualdad, obligatorio precisamente a partir de hoy para todas las empresas de más de 50 trabajadores; a diferencia de lo que sucede entre los miembros de nuestra organización, que superan la media de 98 empleados por empresa», concluye el vicepresidente de ASTIC.

Qué es ASTIC

La Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC) es una organización sin ánimo de lucro de origen español nacida en 1960, miembro de CEPYME y de CEOE e integrada en la Unión Internacional del Transporte por Carretera (IRU), con sede en Ginebra. Asimismo, es cofundadora de las plataformas Empresas por la Movilidad Sostenible y Promoción de los Ecocombustibles; y miembro de la Red Española del Pacto Mundial de Naciones Unidas. ASTIC trabaja para mejorar las condiciones del sector del transporte en España, teniendo en cuenta que sus afiliados operan en un ámbito europeo. Agrupa a más de 200 empresas afiliadas que facturan de media 37 millones de euros anuales, dan empleo directo a 20.000 profesionales y cuentan con una “edad empresarial” media de 33 años.

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