



La falta de relevo generacional triplicará la escasez de conductores en Europa en 2026

La Unión Internacional de Transporte por Carretera (IRU) ha advertido que la escasez de conductores «se está volviendo incontrolable en Europa, impulsada por el aumento de la demanda de transporte y el envejecimiento de la población de conductores». Según sus cálculos, el «creciente abismo entre los conductores que se jubilan y los nuevos chóferes va a triplicar la tasa de puestos de trabajo no cubiertos en los conductores de camiones hasta más del 60% en 2026». De hecho, «si no se toman medidas para que la profesión de conductor sea más accesible y atractiva, Europa podría carecer de más de dos millones de conductores en 2026, lo que afectaría a la mitad de los movimientos de mercancías y a millones de viajes de pasajeros», ha indicado la organización.

«La crisis de escasez de conductores se está acelerando rápidamente en Europa», ha afirmado el secretario general de la IRU, Umberto de Pretto. «Esto supone una

gran amenaza para el continente si no se hace nada», ha añadido. De Pretto ha recordado que los camiones «transportan el 75% de la carga de Europa en volumen y el 85% de sus productos perecederos, de alto valor y médicos, como vacunas y alimentos». En este sentido, ha subrayado que, sin conductores, «la economía, la movilidad social y el plan climático de Europa se paralizarán». A su juicio, hay «soluciones probadas, especialmente si la industria y los gobiernos trabajan juntos». El informe que ha publicado la organización identifica algunas medidas a tomar por parte de las autoridades públicas como «fijar la edad mínima para conducir en 18 años, con formación a partir de los 17 años, subvencionar los costes del permiso y la formación de los nuevos conductores y construir zonas de aparcamiento más seguras».

El estudio de la IRU apunta que, a pesar de que los «salarios de los conductores son hasta cinco veces superiores a los salarios mínimos medios, hay datos alarmantes sobre las dificultades de acceso a la profesión de conductor, especialmente para los jóvenes, y su atractivo, sobre todo para las mujeres». En este sentido, ha subrayado que la proporción «de conductores jóvenes es baja, el 6% en el transporte de mercancías, a pesar de los buenos salarios y el alto desempleo juvenil persistente en muchos países». En cuanto a la presencia femenina, las mujeres representan «solo un pequeño porcentaje de conductores de camiones a pesar de los importantes niveles de desempleo femenino en algunos países», ha señalado la organización. En este sentido, ha puesto como ejemplo a España, «que tiene una de las tasas de desempleo femenino más altas de Europa (14%), pero uno de los porcentajes más bajos de conductoras de camiones (2%)».

El estudio de la IRU cita el acceso y el atractivo de la profesión como claves. Aunque no es el caso de España, «la edad mínima de cualificación sigue siendo de 21 años para los conductores de camiones en cinco países de la Unión Europea, lo que supone una enorme barrera para los que abandonan los estudios». La organización ha destacado que los «elevados costes de la licencia y la formación también son un obstáculo». IRU ha puesto como ejemplo a Francia, «donde el carnet de camión cuesta 5.300 euros, más de tres veces el salario mínimo

mensual medio». También ha destacado la necesidad de mejorar la seguridad en la profesión, «sobre todo para las mujeres conductoras», porque «es crucial para hacer más atractiva la profesión». Así, ha señalado que el 95% de los transportistas y el 94% de las empresas de transporte «la sitúan como su máxima prioridad». Sin embargo, ha añadido, «solo el 3% de las plazas de aparcamiento existentes en la Unión Europea están certificadas como seguras».