



Opinión CAP y transporte por carretera: medidas necesarias, pero ¿suficientes?

El transporte por carretera lleva años conviviendo con una contradicción difícil de sostener: es esencial para la economía, pero cada vez resulta menos atractivo para quienes deberían incorporarse a la profesión. Faltan conductores, envejece la plantilla, aumentan las exigencias regulatorias y el sector sigue sometido a una presión constante de costes, horarios y responsabilidad.

En ese contexto aparece el **Real Decreto 487/2026**, que modifica el régimen de cualificación inicial y formación continua de los conductores profesionales. La norma introduce más flexibilidad, permite un mayor uso de la formación online y trata de corregir disfunciones detectadas en la aplicación práctica del sistema CAP. La dirección parece razonable. La pregunta, sin embargo, es inevitable: **¿son suficientes estas medidas para resolver los problemas reales del transporte por carretera?**

Una reforma útil para facilitar el acceso a la profesión

El principal acierto del real decreto es reconocer que el sistema de formación no podía permanecer ajeno a la realidad actual. Exigir presencialidad casi absoluta en un sector donde muchos aspirantes tienen dificultades de horarios, desplazamiento o conciliación suponía una barrera añadida.

La posibilidad de impartir una parte relevante de la formación inicial mediante aula virtual acerca el CAP a un modelo más flexible y compatible con la vida laboral. Esto puede ayudar a personas que viven lejos de centros autorizados, a trabajadores que buscan recualificarse o a quienes quieren incorporarse al transporte sin asumir desde el primer momento una carga formativa demasiado rígida.

En ese sentido, la medida es positiva. Reduce fricción, moderniza el sistema y adapta la formación a herramientas que ya son habituales en otros ámbitos profesionales.

Pero formar online no equivale a solucionar la falta de conductores

El problema es que la escasez de conductores no se explica únicamente por la dificultad de obtener el CAP. La formación es una pieza del puzzle, pero no la causa principal del deterioro de atractivo de la profesión.

El transporte por carretera sigue arrastrando problemas mucho más profundos: jornadas largas, presión en los tiempos de entrega, dificultades de conciliación, pernoctas fuera de casa, inseguridad en áreas de descanso, costes crecientes y una percepción social de oficio duro y poco reconocido.

Por eso, aunque facilitar la formación puede mejorar el acceso, difícilmente será suficiente si no se acompaña de una mejora real de las condiciones laborales y de la imagen profesional del conductor.

La seguridad no puede quedar subordinada a la flexibilidad



Uno de los puntos delicados de la reforma es el equilibrio entre flexibilidad y calidad formativa. La formación online puede funcionar bien para contenidos teóricos, normativa, tiempos de conducción, tacógrafo, prevención de riesgos o conducción eficiente. Pero la conducción profesional exige también juicio práctico, experiencia, reacción ante imprevistos y cultura de seguridad.

El real decreto mantiene fuera del formato online las prácticas y los exámenes, lo cual resulta imprescindible. Aun así, el éxito dependerá de la calidad del control sobre la formación virtual. Si el aula online se convierte en una herramienta seria, con participación real, seguimiento efectivo y evaluación rigurosa, será un avance. Si se convierte en una vía para abaratar costes sin garantizar aprendizaje, el sistema perderá credibilidad.

La digitalización debe servir para mejorar el acceso, no para rebajar la exigencia.

Centros CAP: más adaptación, más responsabilidad

La reforma también obliga a los centros de formación a modernizarse. No bastará con trasladar contenidos a una pantalla. Harán falta plataformas fiables, docentes preparados, control de asistencia, interacción real y mecanismos que eviten una formación meramente formal.

Esto puede profesionalizar el sector formativo, pero también generar una brecha entre centros con capacidad tecnológica y centros más pequeños que encuentren dificultades para adaptarse. En la práctica, la norma puede impulsar una mejora del sistema, pero también una cierta concentración si no se facilita una transición razonable.

El transporte necesita formación continua de verdad

La formación continua de conductores no debería verse como un trámite para renovar obligaciones, sino como una herramienta de actualización profesional. El sector cambia: nuevas tecnologías embarcadas, restricciones medioambientales, digitalización documental, normativa europea, combustibles alternativos y mayores exigencias en seguridad vial.

Si la formación continua se limita a cumplir horas, la reforma tendrá poco impacto. Si se utiliza para actualizar competencias reales, puede contribuir a elevar el nivel profesional del sector.

Aquí está una de las claves: no basta con que el conductor asista; debe salir mejor preparado.

La norma mejora el sistema, pero no cambia el modelo

El Real Decreto 487/2026 actúa sobre un ámbito concreto: la cualificación y formación. Y en ese terreno introduce mejoras razonables. Pero no debe confundirse una reforma formativa con una solución integral al problema del transporte por carretera.

El sector necesita atraer nuevos profesionales, retener a los actuales y mejorar sus condiciones de trabajo. Necesita seguridad en las áreas de descanso, mayor reconocimiento social, una ordenación más equilibrada de la cadena logística y políticas que reduzcan la presión sobre el conductor como último eslabón del sistema.

Sin esas medidas, el CAP será más accesible, pero la profesión seguirá siendo poco atractiva para muchos jóvenes.



¿Son suficientes las medidas?

La respuesta más honesta es que **son necesarias, pero no suficientes**. El real decreto corrige rigideces, facilita el acceso a la formación y adapta el sistema a la realidad tecnológica. Eso merece una valoración positiva.

Pero el transporte por carretera no tiene únicamente un problema de formación. Tiene un problema de condiciones, de relevo generacional y de modelo profesional.

La reforma puede ayudar a que más personas lleguen a la puerta de entrada. Lo que no garantiza es que quieran quedarse dentro.

Conclusión: un paso correcto dentro de una reforma pendiente

El **Real Decreto 487/2026** va en la buena dirección. Moderniza el CAP, permite mayor flexibilidad y reconoce que la formación profesional de los conductores debe adaptarse a nuevos tiempos.

Pero si el objetivo es reforzar realmente el transporte por carretera, hará falta mucho más. La cualificación es imprescindible, pero no basta para resolver la falta de conductores ni para dignificar una profesión esencial.

La norma mejora el camino de acceso. Ahora falta mejorar el destino: una profesión más segura, más atractiva y mejor reconocida. Solo entonces podrá decirse que las medidas son verdaderamente suficientes.